



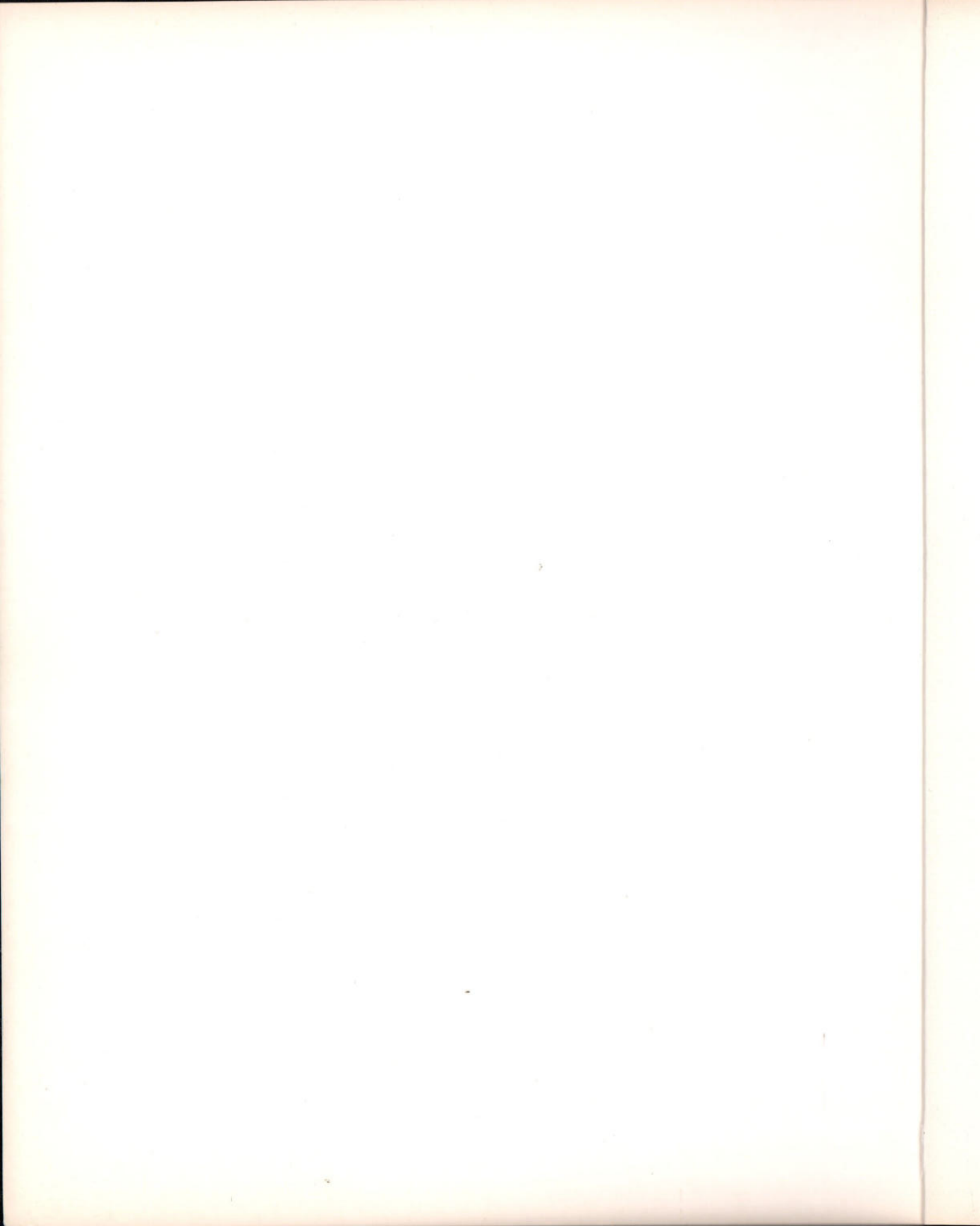
N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

VERSLAGEN

MAATSCHAPPELIJK
DIENSTJAAR

1 9 6 7



N M V B

ALPHABETISCH VERREKENING

VERREKENING

1951



CONINK-RIJK

NATIONALE

MAATSCHAPPIJ

VAN BUURTSPoorWEGEN

VERSLAGEN

DE RAAD VAN RECHTEN

DE COMITE VAN TOEZICHT

N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPoorWEGEN

VERSLAGEN

1967

N M V B

NOT TO BE USED FOR REPRODUCTION

ALSO FOR

1753

KONINKRIJK BELGIË

NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

en door

HET COMITÉ VAN TOEZICHT



DIENSTJAAR 1967

83^{STE} MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VON
SÜNDEN-ORWEGEN

VERSLAGEN

DE SAAD VAN BEMER
HET COMITE VAN TOEGICHT

DIENTSTJAAR 1967



RAAD VAN BEHEER

Voorzitter :

De h. J. STORME

Leden :

De hh. Ridder A. ROBERTI

G. DECHAMP

J. ALLES

F. MONCHY

L. D'HAESELEER

R. STIEVENART

Regeringscommissarissen :

De hh. J.-J. VREBOS

L. CASIER

COMITE VAN TOEZICHT

Leden :

De hh. A. LONCKE

R. NARTUS

E. DE WILDE

F. van PUT

J. LATIN

C. LUC

C. LECLERE

E. COURTOY

HOOFDBESTUUR

Directeur-Generaal :

De h. R. HOENS

Algemene Inspectie :

De h. R. DECLERCQ

Inspecteur-Generaal

Personeel :

De h. L. VAN HEMELDONCK

Directeur

Financiën :

De h. M. ROUSSEAU

Directeur

Technische Directie :

De h. P. SWINNENS

Directeur

Secretariaat :

De h. E. LEGEIN

Directeur

Exploitatie :

De h. A. VALCKE

Directeur

Maatschappelijke zetel :

Wetenschapsstraat, 14, Brussel 4.

Tel. 02/11.59.90

GEWESTELIJKE DIRECTIES

GROEP ANTWERPEN — LIMBURG :

Groepshoofd : de h. N. VAN HABOST, Directeur.
Gewestelijke zetel van Antwerpen : Italiëlei 112, Antwerpen.
Tel. 03/32.19.34.
Gewestelijke zetel van Hasselt : Grote Breemstraat 4, Hasselt.
Tel. 011/269.15.

GROEP BRABANT :

Groepshoofd : de h. L. VAN AUTGAERDEN, 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 BEIDE VLAANDEREN :

Groepshoofd : de h. F. STORMS, Directeur.
Gewestelijke zetel van Brugge : Jan van Eyckplaats 8, Brugge.
Tel. 050/369.83-369.84.
Gewestelijke zetel van Gent : Dendermondsesteenweg 185, Destelbergen.
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 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-VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER 14

PERSONEEL 25

NET

Vergunningen en machtigingen 37

Kapitalen 37

TECHNISCHE DIENSTEN

Vaste installaties 39

Sporen 39

Gebouwen 39

Elektrische energie 42

Rollend materieel 43

Aanschaffingen 43

Ombouwingen 43

Desaffectaties 43

Effectief op 31 december 1967 43

Vooruitzichten voor het jaar 1968 45

Vaste installaties 45

Sporen 45

Gebouwen 46

Elektrische energie 46

Rollend materieel 46

EXPLOITATIE

Geëxploiteerde lijnen 47

Spoorlijnen 47

Openbare autobusdiensten 50

Speciale autobusdiensten 50

Tarieven 50

Exploitatieuitslagen 52

Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931) 52

Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924) 52

	blz.
<i>Statistieken over de reizigers- en de goederendiensten</i>	53
Reizigersvervoer	53
Goederenvervoer	55
Verdeling van de totale ontvangst	55
Doorlopen afstanden	56
Aantal geboden plaatsen-kilometer	56

COMMENTAAR

Financiële uitkomsten, zoals ze uit de afgesloten rekeningen voortvloeien	57
Financiële uitkomsten volgens de regels van de bedrijfseconomie	63
Versterking van de financiële samenwerking onder de groepen buurtlijnen	64
Evolutie van de exploitatieontvangsten en -uitgaven per aard van inkomsten en lasten	67
Evolutie van de fiscale lasten	71
Structuur van het net	72
Evolutie van het verkeer	74
Opvoering van de produktiviteit	78
Conclusies	84

FINANCIEN

<i>Algemene administratiekosten</i>	87
<i>Ontleding van de balans</i>	88
Balans per 31 december 1967	96

verslag uitgebracht door het comité van toezicht	101
---	-----

BIJLAGEN:

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	105
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Rekeningen en uitslagen der exploitatie	108
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Verdeling van de winsten	112
D. <i>Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen</i>	112
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en hernieuwingsfondsen	113
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Exploitatierekening en exploitatieuitslagen	116
G. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Vereffening der uitslagen	122
H. <i>Obligatieleningen</i>	123

verslag

uitgebracht door de raad van beheer

beheer

Tijdens het verstreken dienstjaar hebben zich wijzigingen voorgedaan in de samenstelling van de Raad van beheer.

Bij koninklijk besluit van 16 juni 1967 werd de h. Storme, J., ondervoorzitter van de Raad, tot voorzitter benoemd voor een duur van zes jaar, in vervanging van de h. André, A., die de leeftijdsgrens had bereikt en wiens mandaat verlengd was geweest overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit dd. 14 oktober 1937.

Op initiatief van de Raad van beheer der N.M.V.B. werd, in aanwezigheid van de leden van deze Raad en die van het Comité van toezicht en in bijzijn van hoge ambtenaren en van vertegenwoordigers van het personeel der Maatschappij, ter ere van de h. André een huldebetoon op touw gezet. Te dier gelegenheid werd hem door de h. Bertrand, Minister van Verkeerswezen, die eraan gehouden had deze ceremonie bij te wonen, de versierselen van Commandeur in de Kroonorde overhandigd.

Bij een ander koninklijk besluit van 16 juni 1967 werd de h. Stiévenart, R., lid van het Comité van toezicht, tot lid van de Raad van beheer benoemd, om het beheersmandaat van de h. Storme te voleindigen.

De wijzigingen die bij koninklijk besluit van 18 april 1967 werden aangebracht aan art. 17 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op de instellingen van openbaar nut hebben, wat onze maatschappij betreft, de bepalingen van art. 15 van bedoelde wet, in verband met de leeftijdsgrens, uitvoerbaar gemaakt. Die wijzigingen zijn op 30 april 1967 van kracht geworden.

De hh. Roberti, A. en Alles, J., Beheerders, vielen onder de toepassing van die beschikkingen. Daardoor moest hun mandaat, dat door de algemene vergadering der aandeelhouders van 28 mei 1963 was verleend voor een termijn die, normaal, in 1969 eindigde, op 30 april 1967 vervallen. Bij koninklijk besluit van 16 juni 1967 werd het mandaat van die beheerders evenwel voor een jaar verlengd.

De algemene vergadering van 30 mei 1967 heeft de hh. van Put, Courtoy, Loncke, De Wilde, Stiévenart, Latin, Nartus, Leclère en Luc, uittredende commissarissen, tot lid van het Comité van toezicht herkozen.

ONGEVALLEN -- VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER

I. ARBEIDSONGEVALLEN

1967	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke onbekw.	Tijdelijke onbekw.	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst .	302	1	4	138	159
— loontrekkenden .	288	1	3	133	151
— weddetrekkenden .	14	—	1	5	8
Ongevallen op de weg van het werk	93	—	8	61	24
Totalen	395	1	12	199	183

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 395, tegen 405 in 1966; er is dus, voor 1967, een vermindering van ongeveer 2,5 %. Zo het aantal van de rubriek « Doden » onveranderd bleef, zijn de gevallen van bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid ook afgenomen: 12 gevallen in 1967 tegen 15 in 1966. Het aantal ongevallen met tijdelijke onbekwaamheid is gestegen van 180 tot 199 terwijl het aantal ongevallen zonder werkverlet gedaald is van 209 tot 183.

A. Ongevallen in dienst

1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen

Het aantal ongevallen in dienst bedroeg 302 in 1967 tegen 326 in 1966. Tijdens het jaar 1967 werd 1 dodelijk ongeval geregistreerd en er deden zich 4 gevallen voor met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid, tegen 9 in 1966.

2. Ongevallen met werkverlet, overkomen aan loontrekkenden

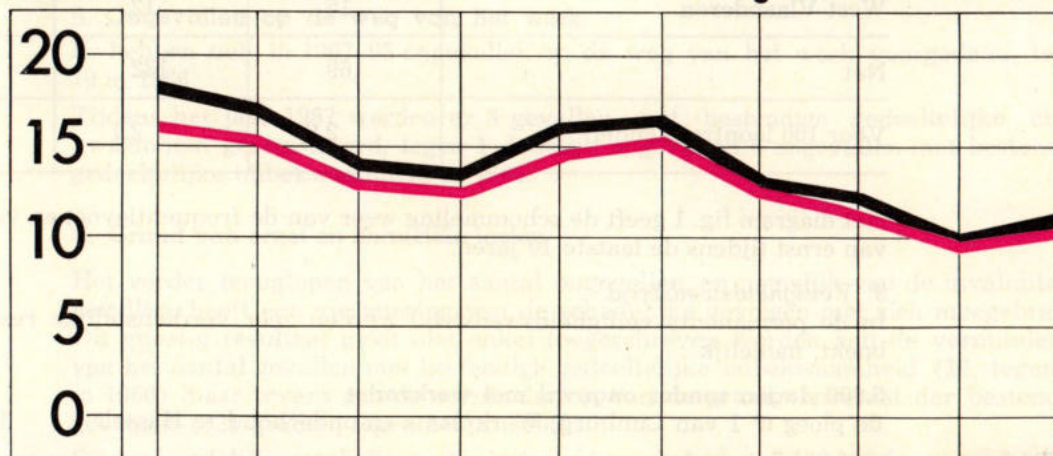
Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen bedraagt 136 in 1967, tegen 132 in 1966, d.i. een verhoging van ongeveer 3 %.

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.

ARBEIDSONGEVALLEN

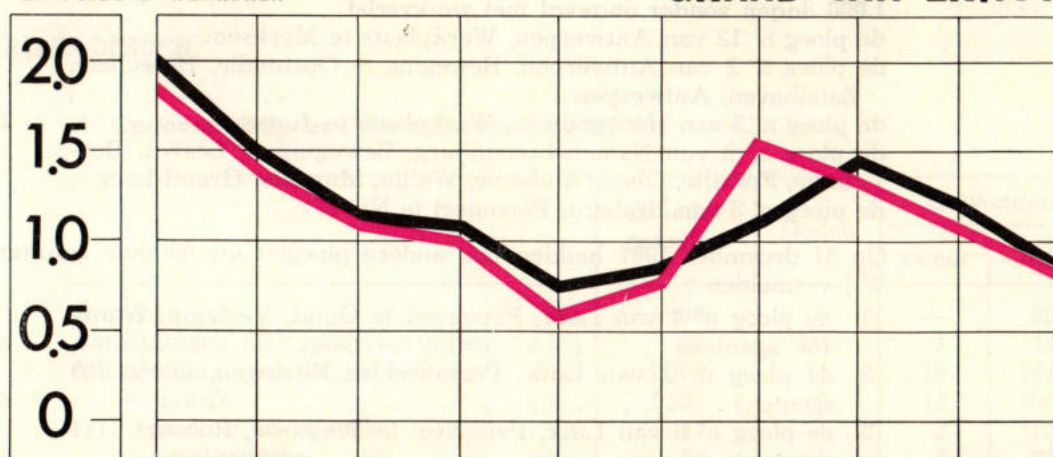
AANTAL ONGEVALLEN MET WERK-
ONBEKWAAMHEID PER MILJOEN WERKUREN

FREQUENTIECIJFER



AANTAL DAGEN WERKONBEKWAAMHEID
PER DUIZEND WERKUREN

GRAAD VAN ERNST



58 59 60 61 62 63 64 65 66 67

— LOON+WEDDETREKKENDEN
— LOONTREKKENDEN

Fig. 1.

Groep	1965	1966	1967
Antwerpen	14	13	14
Oost-Vlaanderen	6	6	3
Henegouwen	74	43	53
Namen-Luxemburg	8	4	2
Luik	1	1	1
Brabant	49	49	48
Limburg	2	4	0
West-Vlaanderen	15	12	15
Net	169	132	136
Voor 100 loontrekkenden	2,6	2,1	2,3

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 zeer verdienstelijke resultaten geboekt, namelijk :

3.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

de ploeg n° 1 van Limburg, Werkplaats en onderhoud te Hasselt 107 agenten

2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

de ploeg n° 10 van Luik, Personeel te Eupen, Spa, Warzée 84 agenten

1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

de ploeg n° 12 van Antwerpen, Werkplaats te Merksem 48 agenten

de ploeg n° 2 van Antwerpen, Beweging te Oostmalle, Broechem, Zandhoven, Antwerpen 68 agenten

de ploeg n° 5 van Henegouwen, Werkplaats te Jumet 108 agenten

de ploeg n° 2 van Namen-Luxemburg, Beweging te Lesves, Burdinne, Forville, Ohey, Andenne, Wellin, Morville, Grand-Leez 69 agenten

de ploeg n° 3 van Brabant, Personeel te Nijvel 73 agenten

Op 31 december 1967 hadden ook andere ploegen uitstekende resultaten bereikt. Wij vermelden :

1. de ploeg n° 4 van Luik, Personeel te Omal, Verlaine, Wanze (68 agenten) 4.686 dagen
2. de ploeg n° 2 van Luik, Personeel te Bitsingen, Oerle (50 agenten) 2.666 dagen
3. de ploeg n° 6 van Luik, Personeel te Bressoux, Rocourt (114 agenten) 2.623 dagen
4. de ploeg n° 12 van Luik, Werkplaats te St-Gilles (40 agenten) 2.467 dagen
5. de ploeg n° 21 van Brabant, Werkplaats te Kuregem (40 agenten) 1.858 dagen
6. de ploeg n° 15 van Brabant, Werkplaats te Kessel-Lo (83 agenten) 1.775 dagen
7. de ploeg n° 5 van Antwerpen, Beweging te Mechelen, Heist-op-den-Berg (118 agenten) 1.721 dagen
8. de ploeg n° 11 van Luik, Werkplaats te St-Gilles (40 agenten) 1.711 dagen
9. de ploeg n° 4 van Limburg, Personeel te Lanaken, Genk, Maaseik, Bilzen, Bree (176 agenten) 1.603 dagen

10. de ploeg n° 3 van West-Vlaanderen, Werkplaats te Assebroek, Diksmuide, Ieper, Kortrijk (40 agenten)	1.528 dagen
11. de ploeg n° 16 van Henegouwen, Beweging te Casteau, St-Ghislain, Roisin, Quévy (54 agenten)	1.503 dagen
12. de ploeg n° 5 van Namen-Luxemburg, Beweging van Luxemburg (61 agenten)	1.431 dagen
13. de ploeg n° 6 van Oost-Vlaanderen, Beweging te Hofstade, Oudenaarde, Herzele (53 agenten)	1.421 dagen
14. de ploeg n° 4 van Namen-Luxemburg, Werkplaats te Andenne (96 agenten)	1.404 dagen

B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1967, 93 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 79 in 1966.

Tijdens het jaar 1967 werden er 8 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid geregistreerd, tegen 1 dodelijk ongeval en 6 ongevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid in 1966.

C. Graad van ernst en financiële lasten

Het verder teruglopen van het aantal ongevallen, en namelijk van de invaliditeitsgevallen, heeft een verbetering van de schadelijke gevolgen met zich meegebracht. Dit gunstig resultaat moet niet enkel toegeschreven worden aan de vermindering van het aantal gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid (12, tegen 15 in 1966) maar tevens aan de vermindering van de graad van ernst der bestendige gevolgen (121 graden, tegen 246 in 1966).

De vermoedelijke totale financiële last werd geschat op $\pm$ 7.130.000 fr., zegge 1.029 fr. per agent tegen 1.142 fr. voorzien voor 1966.

II. ONGEVALLEN-DERDEN

A. Ongevallen-Spoor (afgelegde km : 13.428.751)

	Schade-gevallen	Doden	Gewonden	
			zwaar	licht
Ontsporingen	96	—	—	20
Aanrijdingen met spoorvoertuigen	26	—	1	14
Aanrijdingen met weggebruikers	1.392	14	19	144
— auto's	1.331	9	13	108
— moto's en rijwielen	17	—	3	12
— voetgangers	30	5	3	23
— andere weggebruikers	14	—	—	1
Ongevallen overkomen aan reizigers	190	—	6	166
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	292	1	1	11
Andere ongevallen	82	—	3	22
Dienstonderbrekingen met ontvangst-verlies	279	—	—	—
Totalen	2.357	15	30	377

1. Frequentiecijfer

Het frequentiecijfer, dat zich in 1966 gestabiliseerd had na een ononderbroken stijging sedert 1959, is in 1967 opnieuw hoger opgelopen.

De inkrimping van de spoorexploitatie komt tot uiting door een vermindering van het aantal afgelegde km met 2.698.243 km, wat een teruggang van 16,7 % in verhouding tot het verkeer in 1966 uitmaakt, terwijl het aantal geregistreerde ongevallen-spoor 2.357 bedraagt tegen 2.752 in 1966, d.i. een daling van 14,4 %. Het frequentiecijfer, uitgedrukt in het aantal ongevallen per 1 miljoen afgelegde km is aldus gestegen van 171 in 1965 en 1966 tot 175,5 in 1967, zegge een verhoging van 2,6 %.

Niettegenstaande die verhoging van het algemene frequentiecijfer, is dit van de ongevallen met weggebruikers gedaald van 106,2 tot 103,7, terwijl het frequentiecijfer van de exploitatieongevallen (ontsporingen en aanrijdingen met spoorvoertuigen) lichtjes gestegen is van 7,7 tot 9, waardoor de in 1966 vastgestelde toename bevestigd wordt.

2. Lichamelijke gevolgen

Het frequentiecijfer dat in 1966 uitzonderlijk hoog lag, 38,7 slachtoffers per 1 miljoen afgelegde kilometers, is gedaald tot 31,4 in 1967, tegen 28,9 in 1965.

Van 20 in 1965 en 22 in 1966 daalde het aantal doden tot 15 in 1967. Onder de wiel- en motorrijders, die slachtoffer werden van een ongeval, is er geen enkele dode te vermelden, terwijl deze categorie er 5 telde in 1966. Het aantal gedode voetgangers is geslonken van 11 in 1966 tot 5 in 1967. Daarentegen, door te stijgen van 4 op 9, bedraagt het aantal gedode autovoerders opnieuw zoveel als in 1965.

Het aantal zwaargekwetsten, dat in 1966 opgelopen was tot 45, is in 1967 gedaald tot 30, tegen 31 in 1965, terwijl het aantal lichtgekwetsten op spectaculaire wijze van 557 op 379 gevallen is, tegen 460 in 1965.

De afwezigheid van grote collectieve ongevallen, zoals de aanrijding met ontsporing aan de overweg te Péronnes in 1966, heeft het aantal slachtoffers van lichamelijke ongevallen gunstig beïnvloed, en meer in het bijzonder wat het aantal gekwetste reizigers betreft.

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1965	1966	1967	1965	1966	1967
Doden	3	2	2	17	20	13
Zwaargewonden . . .	9	26	8	22	19	22
Lichtgewonden . . .	291	414	231	169	143	146
Totalen	303	442	241	208	182	181

ONGEVALLen DERDEN - SPOOR

FREQUENTIEVOET PER MILJOEN KM

FINANCIËLE LAST IN FR

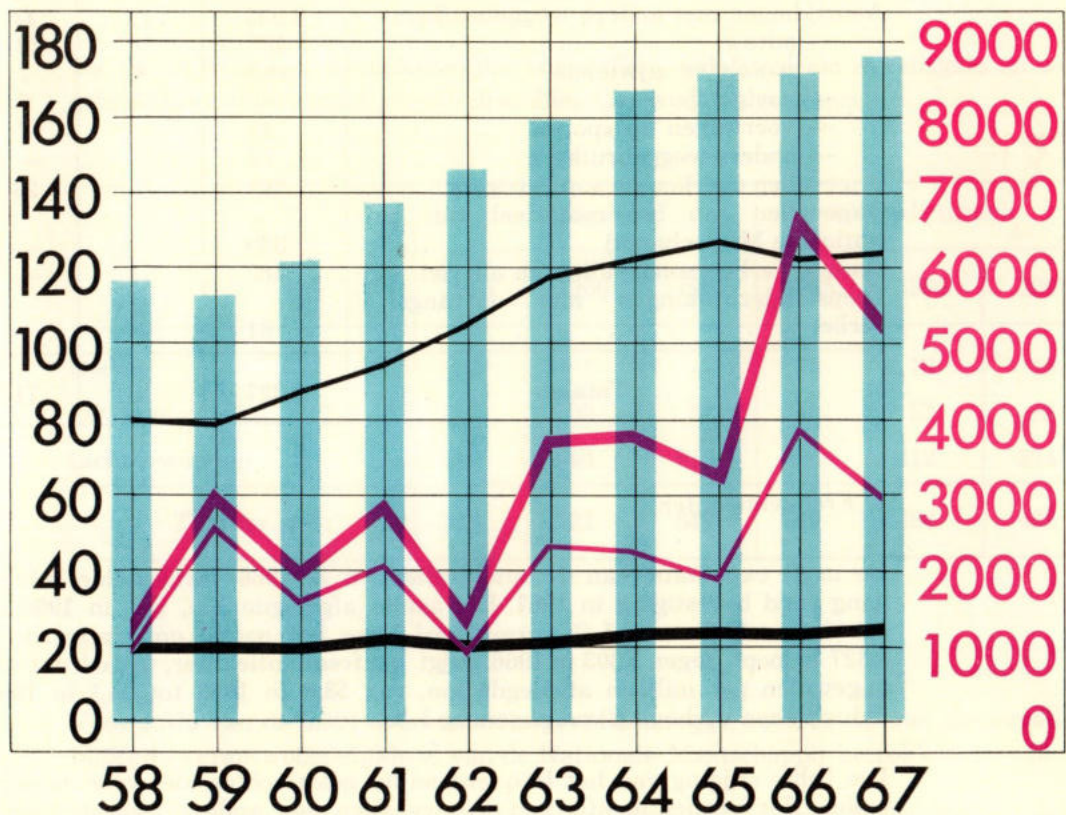
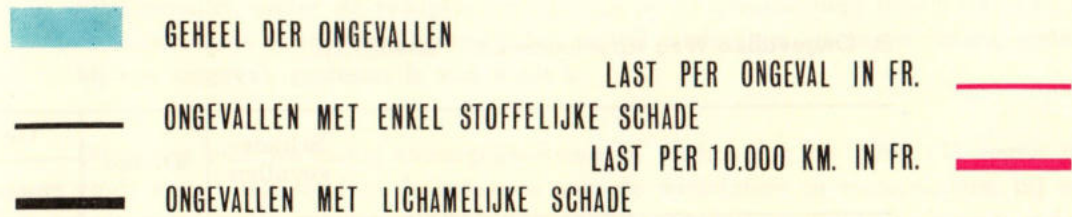


Fig. 2.

3. Verantwoordelijkheid en financiële lasten

Op de 2.357 geregistreerde ongevallen schijnt de burgerlijke verantwoordelijkheid van de Nationale Maatschappij bij 449 gevallen (zegge 15 % tegen 18 % in 1966) betrokken te zijn.

De vermoedelijke financiële last werd op ongeveer 7.000.000 fr. geschat, zegge 5.224 fr. per 10.000 afgelegde km, tegen 6.601 fr. voorzien voor 1966 en 3.228 fr. voor 1965.

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

B. Ongevallen-Weg (afgelegde km : 98.405.733)

	Schade- gevallen	Doden	Gewonden	
			zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz.) . . .	109	—	1	50
Aanrijdingen met andere weggebruikers .	3.933	15	44	535
— auto's	3.587	7	28	381
— moto's en rijwielen	162	6	7	84
— voetgangers	62	2	7	48
— voertuigen op sporen	48	—	2	22
— andere weggebruikers	74	—	—	—
Ongevallen overkomen aan reizigers . . .	393	—	26	336
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	369	—	—	11
Andere verkeersongevallen en allerlei .	462	1	—	57
Dienstonderbrekingen met ontvangst- verlies	61	—	—	—
Totalen	5.327	16	71	989

1. Frequentiecijfer

De in de exploitatie van de autobusdiensten in 1966 vastgestelde lichte achteruitgang vond bevestiging in 1967. Het aantal afgelegde km, dat in 1966 daalde met 0,2 %, is in 1967 met 0,5 % verminderd. Daar het aantal geregistreerde ongevallen 5.327 beloopt, tegen 5.303 in 1966, stijgt het frequentiecijfer, uitgedrukt in het aantal ongevallen per miljoen afgelegde km, van 53,6 in 1966 tot 54,1 in 1967 en wijst aldus op een verhoging van nagenoeg 1 %.

Die lichte stijging van het frequentiecijfer geldt echter niet voor de verkeersongevallen. Het frequentiecijfer van de ongevallen met andere weggebruikers is inderdaad lichtjes geslonken, van 40,7 tot 40, vermindering die over alle categorieën gebruikers gespreid ligt.

De vastgestelde stijging vindt men voornamelijk in de exploitatieongevallen en in de gevallen van beschadiging van het materieel der Nationale Maatschappij.

2. Lichamelijke gevolgen

Het frequentiecijfer van het aantal slachtoffers van lichamelijke ongevallen (doden en gewonden samen) dat, berekend op basis van 1 miljoen afgelegde km, 11,5 in 1965 en 12,2 in 1966 bedroeg, is teruggelopen tot 10,9 in 1967.

Het frequentiecijfer van het aantal ongevallen met lichamelijke gevolgen is het laagste dat tijdens de tien laatste jaren geregistreerd werd. De verdeling van het aantal doden, dat van 20 tot 16 is verminderd, wijst op de afwezigheid van dodelijke gevallen onder de reizigers, een daling bij de autovoerders (van 9 tot 7) en bij de voetgangers (van 4 tot 2), terwijl het aantal wielrijders en motorrijders, gedood bij een ongeval, gestegen is van 4 tot 6.

De daling van het aantal zwaargekwetsten in verhouding tot 1966 (71 tegen 83) vindt men uitsluitend in de categorie van de wielrijders en motorrijders, bij wie het aantal zwaargekwetsten geslonken is van 22 tot 7, terwijl er zich geen andere merkwaardige wijziging heeft voorgedaan voor de andere categorieën slachtoffers.

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1965	1966	1967	1965	1966	1967
Doden	2	1	—	25	19	16
Zwaargewonden . . .	14	30	32	48	53	39
Lichtgewonden . . .	579	690	615	496	412	374
Totalen	595	721	647	569	484	429

3. Verantwoordelijkheid en financiële lasten

Voor 2.675 van de 5.327 overkomen ongevallen, zegge voor 50 % van de gevallen, blijkt de verantwoordelijkheid van de Nationale Maatschappij betrokken te zijn.

De vermoedelijke totale financiële last werd geraamd op circa 34.000.000 fr., zegge 3.454 fr. per 10.000 afgelegde km, tegen 3.194 fr. die voor 1966 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

FREQUENTIEVOET PER MILJOEN KM

FINANCIËLE LAST IN FR.

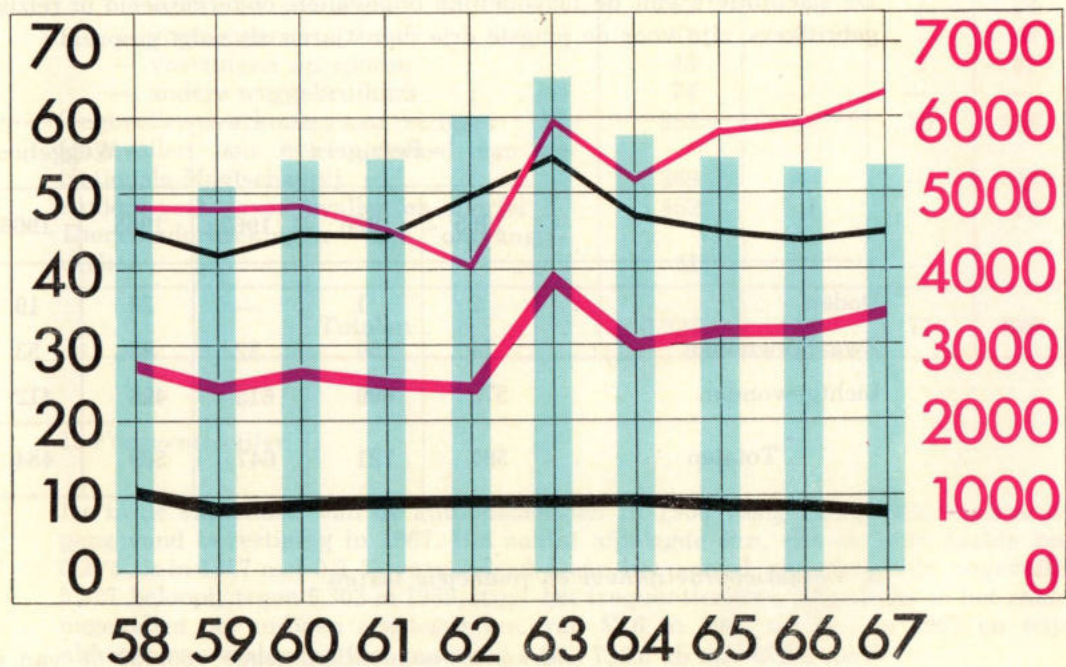
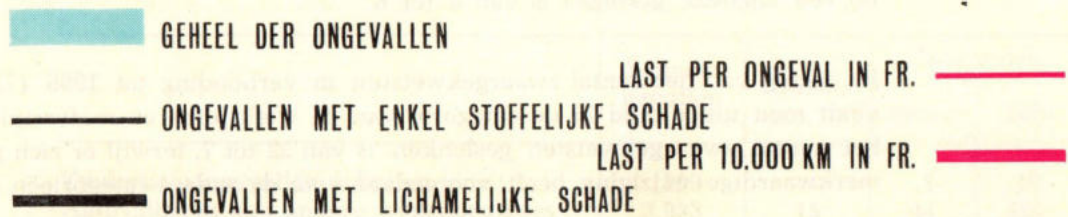


Fig. 3.

III. RISICO BRAND

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

	Aantal schadegevallen		
	1965	1966	1967
Gebouwen en installaties	2	3	6
Spoorvoertuigen	55	60	33
Autobussen en andere wegvoertuigen . .	7	14	19
Aanwonenden	—	—	—
Totalen	64	77	58

Er zijn vier belangrijke schadegevallen te vermelden :

- de vernietiging van de elektrische omvormingscabine van de stelplaats te Warzée (groep Luik) door de bliksem ;
- de vernietiging van verschillende gebouwen die deel uitmaken van de stelplaats te Martelange (groep Namen-Luxemburg) als gevolg van de ontploffing van een tankwagen toebehorende aan een vreemde firma ;
- beschadigingen aan de installaties van de stelplaats te Oostmalle (groep Antwerpen) door een wervelstorm ;
- beschadigingen aan de lokalen van de directie te Bergen ten gevolge van het ontploffen van in een kabelkoker opgehoopte gassen.

Er dient nochtans opgemerkt te worden dat de Nationale Maatschappij vergoed werd door de verzekeraar van de derde die verantwoordelijk was voor de schade aangericht aan de stelplaats te Martelange en dat de kosten van de herstellingen, vereist door de ontploffing te Bergen, terugbetaald werden door de verzekeraar die de gebouwen van de directie dekt.

De vermoedelijke totale financiële last, door de Nationale Maatschappij te dragen, beloopt ongeveer 450.000 fr.

IV. BEHEER VAN HET VERZEKERINGSFONDS — BALANS

Over te dragen op 31-12-1966	:	192.565.591 fr.	
Premies en interesten in 1967	:	65.743.080 fr.	
Totaal	:		258.308.671 fr.
Uitgaven in 1967	:	42.519.827 fr.	
Hangende zaken op 31-12-1967	:	115.000.000 fr.	
Tussenkost in de algemene administratiekosten	:	16.298.000 fr.	
Totaal	:		173.817.827 fr.
Verzekeringsfonds op 31-12-1967	:		84.490.844 fr.

Het verzekeringsfonds bleef ongeveer op zijn vroeger peil ; het bedraagt 84.490.844 fr., tegen 84.565.591 fr. op einde 1966.

SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF

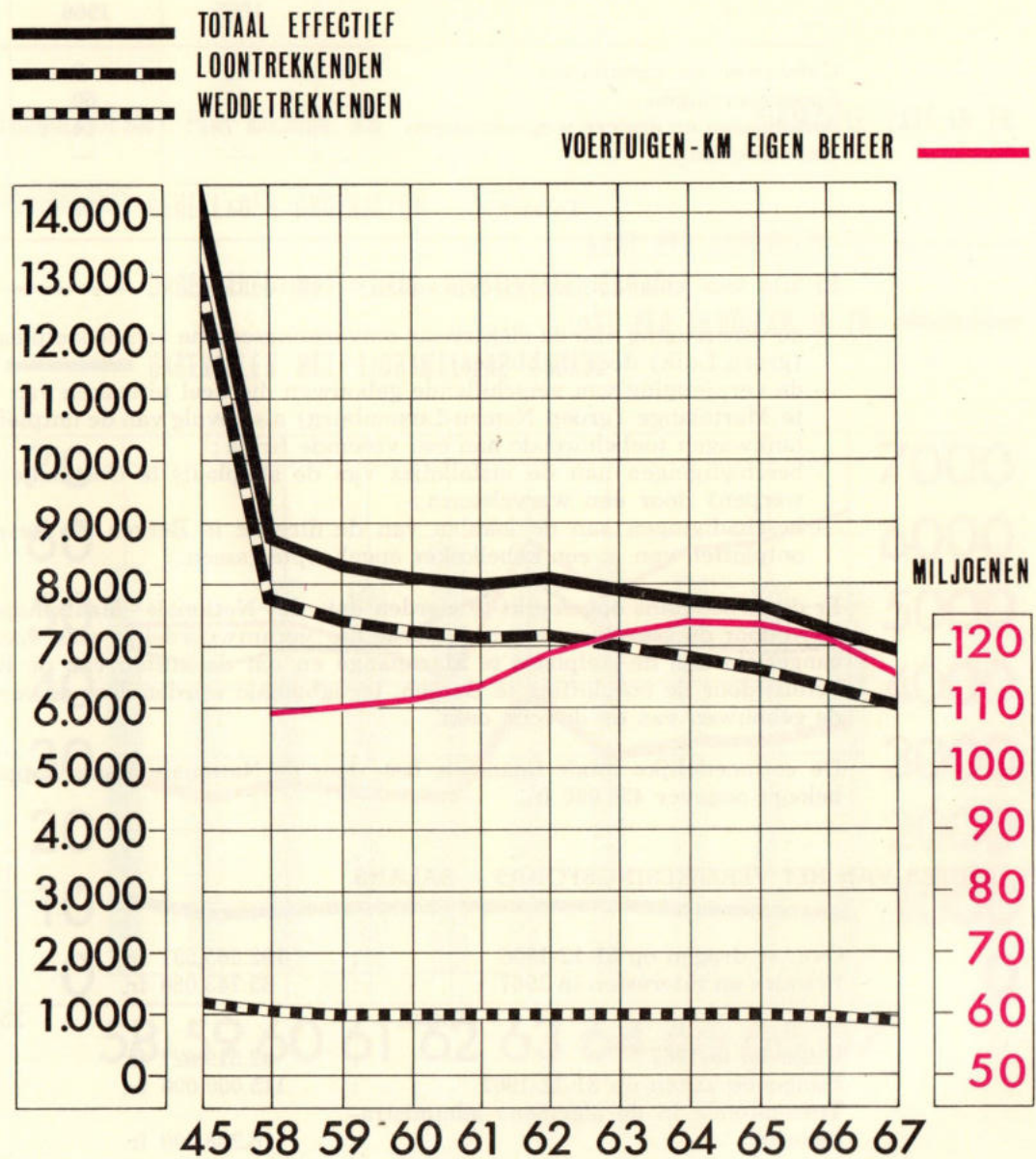


Fig. 4.

personeel

EFFECTIEF

Tussen 1 januari en 31 december 1967 werd de getalsterkte van het personeel van 7.158 tot 6.917 ambtenaars en agenten, zegge met 241 eenheden, verminderd.

Zoals in onderstaande tabel is weergegeven, vloeit die vermindering voort uit het feit dat 478 eenheden de maatschappij verlieten, wat gedeeltelijk werd gecompenseerd door 210 aanwervingen en 27 heraanwervingen.

Schommeling van het personeel

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31-12-67 = 100)
Vrijwillig vertrek	105	1,52 %
Afdanking	92	1,33 %
Overlijden	28	0,40 %
Oppensioenstelling	250	3,61 %
Oproep onder de wapens	2	0,03 %
Onbezoldigd verlof	1	0,01 %
Aantal vertrekkenden (A)	478	6,91 %
Aanwervingen	210	3,04 %
Teruggekomen in actieve dienst :		
gedemobiliseerd	8	0,12 %
terug in dienst geroepen	19	0,27 %
Totaal der indiensttredingen (B)	237	3,43 %
Vermindering van het effectief (A) — (B)	241	3,48 %

BEZOLDIGINGEN

De uitgave voor de rechtstreekse bezoldigingen in 1967 bedroeg 981.928.913 fr., tegen 972.805.693 fr. voor het dienstjaar 1966, zegge een vermeerdering van 9.123.220 fr. of 0,94 % ten opzichte van laatstgenoemd dienstjaar.

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

In frank.

Elementen	1966		1967	
Wedden	201.157.117		200.714.937	
Lonen	749.313.350	950.470.467	756.145.009	956.859.946
Dubbel vacatiegeld weddetrekkenden		8.374.700		10.961.389
Buurtspoorwegsupplement kinderbijslag : weddetrekkenden	1.649.351		1.762.564	
loontrekkenden	12.068.330	13.717.681	12.175.265	13.937.829
Scholingsvergoeding loontrekkenden		242.845		169.743
Algemene totalen		972.805.693		981.928.913

De onrechtstreekse bezoldigingen bedroegen, in 1967, 12.872.124 fr., tegen 11.642.536 fr. in 1966, d.i. 1.229.588 fr. of 10,56 % méér.

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

In frank.

Elementen	1966	1967
Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het « Kledingfonds » van het personeel	6.608.499	7.612.512
Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij	520.428	518.896
Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecooreerd	528.000	689.000
Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S.	459.506	554.331
Verplaatsingskosten	2.785.984	2.761.652
Allerlei vergoedingen	740.119	735.733
Totalen	11.642.536	12.872.124

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN

Bijdragen voor de Maatschappelijke zekerheid

De bijdragen die uit dien hoofde de N.M.V.B. ten laste vallen zijn van 264.549.101 fr., in 1966, gestegen tot 280.917.107 fr. in 1967; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 16.368.006 fr. of 6,19 % bereikt.

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

In frank.

Elementen	1966	1967
Weddetrekkenden	27.385.383	27.894.967
Loontrekkenden	210.451.749	213.908.033
Verhoging vacantiégeld loontrekkenden .	13.666.793 (2%)	32.036.779 (4,4 %)
Aanvullend vacantiégeld loontrekkenden .	13.045.176	7.077.328
Totalen	264.549.101	280.917.107

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

In frank.

Hoedanigheid van de werknemers	1966	1967
Weddetrekkenden	10.055.808	10.423.410
Loontrekkenden	74.367.671	76.472.289
Totalen	84.423.479	86.895.699

De verhoging beloopt 2.472.220 fr., of 2,93 %.

Andere wettelijke sociale lasten

Tijdens de laatste twee dienstjaren heeft de N.M.V.B. navermelde andere wettelijke sociale lasten ondergaan :

In frank.

Elementen	1966	1967
Dotatie gestort bij de autonome kas voor verzekeringen tegen ongevallen. Bijdragen gestort bij de Steun- en Voorzorgskas ten behoeve van door arbeidsongevallen getroffen en bij het Fonds voor gehandicapten	12.799.804	12.965.365

De N.M.V.B. heeft dus, in 1967, aan wettelijke sociale lasten een totaal bedrag van 293.882.472 fr. uitgegeven, waarbij nog een som van 86.895.699 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 frank.

Elementen	1966	1967
Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten :		
weddetrekkenden	2.374.429	2.553.815
loontrekkenden	10.058.721	11.319.773
	12.433.150	13.873.588
Bijdragen aan de Gemengde-Verzekeringskas	4.153.190	4.407.845
Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan zijn rechthebbers	16.054.450	17.304.992
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wettelijk pensioen	96.151.298	112.779.137
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten	20.320.616	22.631.416
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan de in werkloosheid gestelde agenten	17.299.109	20.557.941
Syndicaal fonds (weddetrekkenden + loontrekkenden)	3.978.753	3.884.323
Totalen	170.390.566	195.439.242

Uit deze tabel blijkt dat er een verhoging is geweest van 25.048.676 fr., of 14,70 %.

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

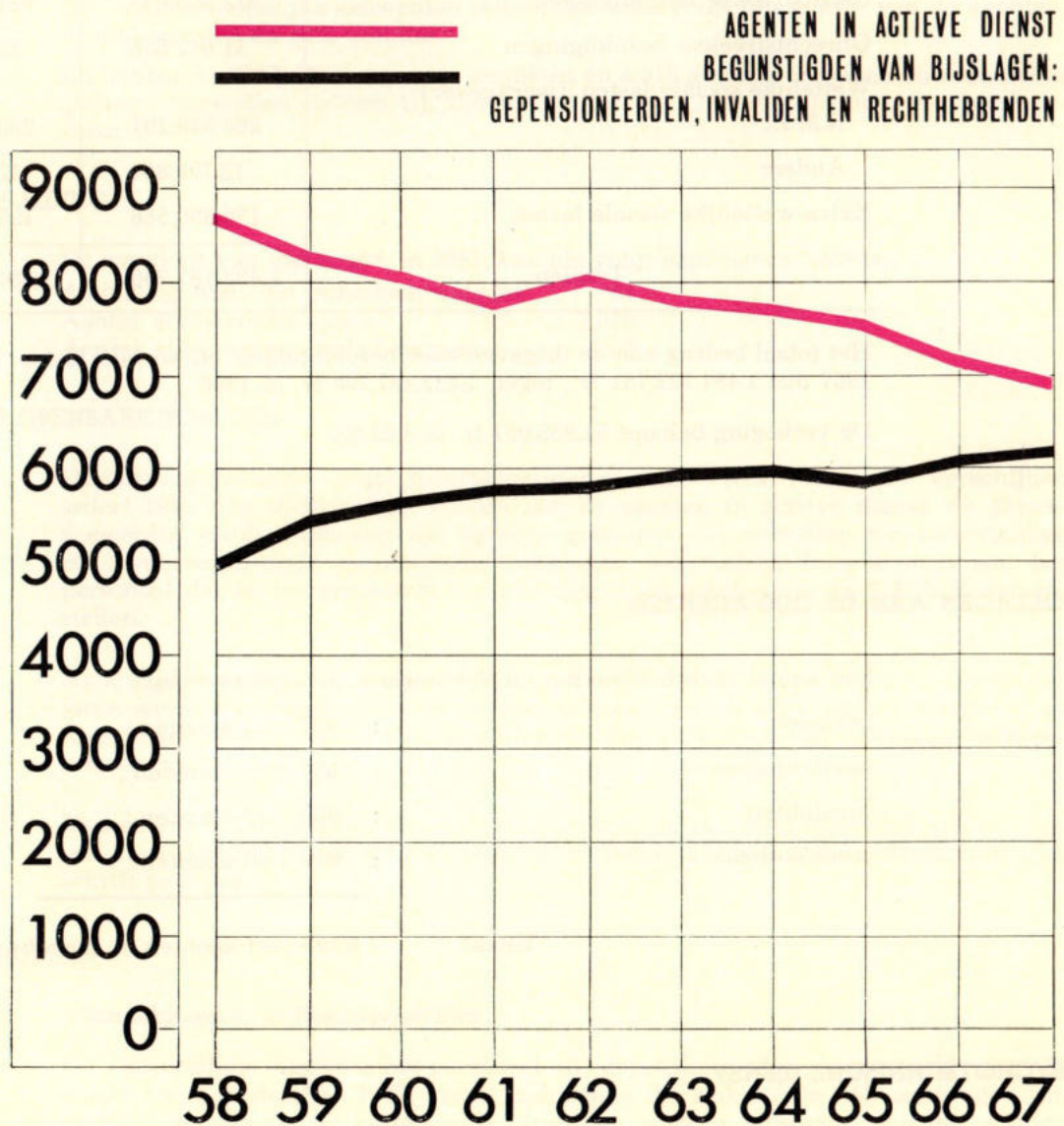


Fig. 5.

Samenvatting van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

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

In frank.

Aard van de uitgaven	1966	1967
Rechtstreekse bezoldigingen	972.805.693	981.928.913
Onrechtstreekse bezoldigingen	11.642.536	12.872.124
Wettelijke sociale lasten (werkgever) :		
R.M.Z.	264.549.101	280.917.107
Andere	12.799.804	12.965.365
Extra-wettelijke sociale lasten	170.390.566	195.439.242
Totalen	1.432.187.700	1.484.122.751

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1967 dus 1.484.122.751 fr., tegen 1.432.187.700 fr. in 1966.

De verhoging beloopt 51.935.051 fr. of 3,63 %.

*
* *

TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN

Het aantal rechthebbenden op bijkomende toelagen bedroeg :

pensioen	: 2.573 oud-agenten ;
overlevingsrente	: 2.335 gerechtigden ;
invaliditeit	: 660 oud-agenten ;
werkloosheid	: 612 oud-agenten.

Totaal : 6.180 oud-agenten en gerechtigden.

PSYCHOTECHNISCHE DIENST

In 1967 werden door de psychotechnische dienst 516 onderzoeken verricht, waarvan 398 selectieonderzoeken (335 bestuurders, ontvangers AB-EL, 32 mecaniciens-monteerders, 13 bestuurders-ontvangers AB + mecaniciens, 6 opstellers, 4 burgerlijke ingenieurs, 4 technisch ingenieurs, 3 typisten, 1 programmator-analist), 66 functiemutatie-, 15 controle- en 37 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 1967 de verhouding : $\frac{398}{210} = 1,89$.

Deze coëfficiënt is zeer zwak, daar hij normalerwijze 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 1967, 76 diepgaande enquêtes en 4.916 gewone bezoeken en demarches gedaan ; bovendien hebben zij, tijdens 390 zitdagen, 1.786 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van die dienst, in 1967, kan als volgt samengevat worden :

Aantal agenten die cursussen volgden	:	64
Aantal afgeleverde lessen	:	2.010
Aantal afgeleverde studiebewijzen	:	62

INTERNE EN OPENBARE RELATIES

De informatiebladen « *Onze Buurtspoorwegen* » en « *Nos Vicinaux* » verschijnen sedert 1946. Die tijdschriften worden aan de agenten in actieve dienst, de gepensioneerden en de weduwen van agenten gestuurd ; zij vervullen een tweevoudige rol : vooreerst, door onmiddellijke informatie het bedrijf doen kennen aan het personeel dat er tewerkgesteld is ; vervolgens, de annalen van de N.M.V.B. samenstellen.

Anderzijds worden, dank zij een lijst van meer dan 400 adressen die in de loop der jaren werd aangelegd, « *Onze Buurtspoorwegen* » en « *Nos Vicinaux* » gestuurd aan instellingen, organismen en personaliteiten, die zich voor het openbaar vervoer interesseren.

Daarenboven, als bewijs voor de belangstelling die het informatieblad geniet, blijven meer dan 300 betalende abonnees, zo in België als in het buitenland, hun tijdschrift getrouw.

VACANTIEHUIZEN

« Zonnebloem », te Nieuwpoort-Bad

Dit vacanthuis was voor het personeel en gepensioneerden opengesteld van 25 maart tot 4 september 1967, zegge gedurende 23 weken. De 453 aanvragen om verblijf, die binnen de vastgestelde termijnen werden ingediend, konden worden ingewilligd. De bezettingscoëfficiënt bedroeg 49,67 % voor de volledige periode gedurende dewelke het vacanthuis open is geweest.

Het kan worden gezegd dat alle vacatiegangers uiterst tevreden zijn geweest over hun verblijf in « Zonnebloem ».

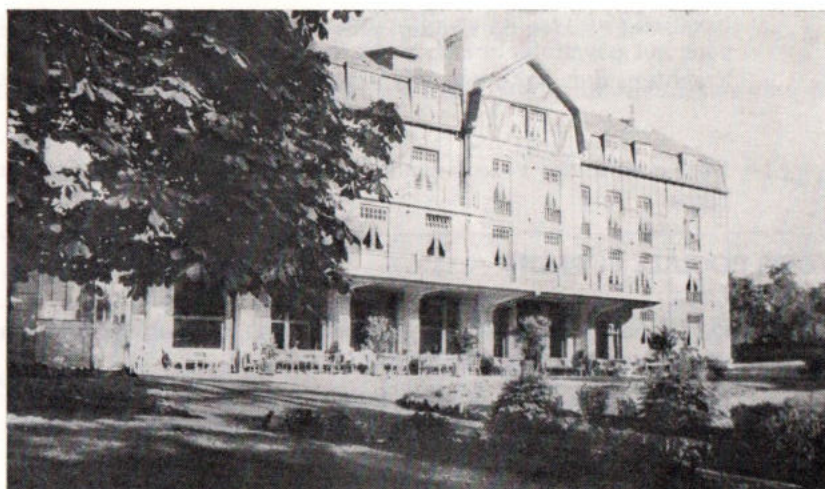


Fig. 6. — Vacantiehuis « Annette et Lubin », te Spa

« Annette et Lubin », te Spa

Dit vacantiehuis werd op 1 juni 1967 opengesteld en bleef toegankelijk van 3 juni tot 10 september 1967, zegge 14 weken. De 341 regelmatige aanvragen om verblijf konden worden ingewilligd. De bezettingscoëfficiënt bedroeg 45,28 %.

Begunstigd door het buitengewoon mooie weder, was het eerste seizoen van « Annette et Lubin » bijzonder bemoedigend en er mogen voor de toekomst hoge verwachtingen worden gesteld.

*
* *

NIEUWE PERSONEELSLASTEN IN 1967 DOOR DE N.M.V.B. GEDRAGEN.

Hierna volgt een opgave van de nieuwe beschikkingen die in 1967 van kracht zijn geworden met, ertegenover, de raming van de desbetreffende uitgaven.

In frank.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatums van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1967
<i>Op 1 januari 1967</i>		
Verhoging van 6,85 % tot 7 % van de R.M.Z. -bijdragen voor de sector « Werkliedenpensioenen »	950.000	950.000
Verhoging van de N.M.V.B. -bijdragen voor de Kassen K.U.B. - K.V.I. - K.S.H. - K.U.B. -bijdragen van 3,85 % op 4 % gebracht	1.060.000	1.060.000
Verhoging van de bezoldigingsgrens R.M.Z. voor de berekening van de bijdragen voor de sector « Werkloosheid »	650.000	650.000
Verhoging van de bijdragen voor de sector « Jaarlijkse vakantie » bijkomende last van 0,4 %	2.900.000	2.900.000
Toekenning van bijkomende verlofdagen aan de loontrekkende agenten	9.600.000	9.600.000

In frank.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatum van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1967
Toekenning van de helft van het dubbele vacantiegeld voor de 3 ^e vacantieweek 1967 .	9.270.000	9.270.000
Verhoging met 20 % van de toelage « Kle- dingfonds »	1.400.000	1.400.000
Verhoging van 75 u. tot 81 u./lonen, van de forfaitaire bezoldiging voor de 10 wette- lijke feestdagen (agenten van de « Bewe- ging » die de 26 betaalde rustdagen ge- nieten)	1.800.000	1.800.000
Nieuwe loonschalen (algemene verhoging van 1 fr. per uur ; herstructurering van de loonschalen)	24.400.000	24.400.000
Herstructurering van de barema's en/of verhoging van de eraan verbonden premies	18.000.000	18.000.000
Verhoging van de O.M.C. -vergoeding en van de vergoeding O.M.C. -speciale AB- diensten (indexaanpassing : 4 %)	1.250.000	1.250.000
Verhoging van de vergoeding voor het onderhoud van de werkkledij (indexaan- passing : 6 %)	35.000	35.000
<i>Op 1 april 1967</i>		
Algemene verhoging van de barema's van de weddetrekkenden met 3.525 fr. per jaar (index 117,5)	4.800.000	3.600.000
Verhoging van 8,5 % tot 10,5 % van de provisionele bijdrage voor de Kassen K.U.B.-K.V.I.-K.S.H. (loon- en weddetrek- kende agenten)	18.900.000	12.600.000
<i>Op 1 mei 1967</i>		
Verhoging met 2 % van de loonschalen van de loontrekkende agenten (index)	24.000.000	16.000.000
Verhoging met 2 % van de O.M.C. -ver- goeding en de vergoeding O.M.C. -speciale AB-diensten (index)	625.000	416.000
<i>Op 1 juni 1967</i>		
Verhoging met 2,5 % van de barema's van de weddetrekkende agenten (index) . . .	5.500.000	3.208.000
Verhoging met 2,5 % van de buurtspoor- wegtoelage bij de gezinsbijslag (index) .	350.000	203.000

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

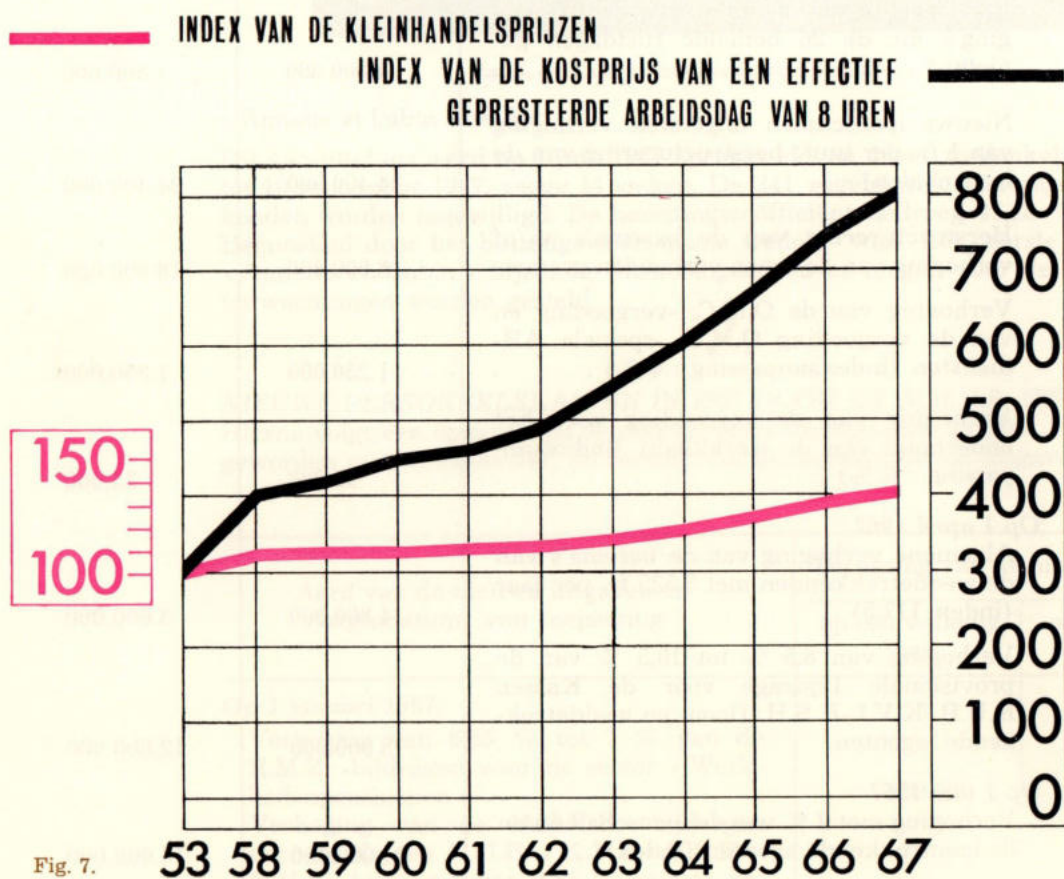


Fig. 7.

In frank.

Aard van de nieuwe uitgaven en begindatums van toepassing	Terugslag van de nieuwe uitgaven	
	op een volledig jaar	op het dienst- jaar 1967
<i>Op 1 juli 1967</i>		
Afschaffing van de zone II van de loon- schalen (2 ^{de} fase)	3.000.000	1.500.000
Afschaffing van de zone II van de wedde- schalen der weddetrekkenden (haard- en standplaatsvergoedingen) (2 ^{de} fase) . .	350.000	175.000
Verhoging met 2,5 % van de bezoldigings- grenzen voor het berekenen van de R.M.Z. -bijdragen (index)	1.000.000	500.000
Verhoging met 2 % van de vergoeding voor het onderhoud van de werkkledij (index) .	10.000	5.000
Verhoging van de gratificatie voor 35 jaren dienst (van 1.000 fr. op 1.500 fr. gebracht) .	20.000	—
<i>Op 1 december 1967</i>		
Verhoging met 2 % van de barema's van de loontrekkende agenten (index)	24.000.000	2.000.000
Verhoging met 2 % van de O.M.C. -vergoe- ding en van de vergoeding O.M.C. -speciale AB-diensten (index)	625.000	52.000
Totalen	154.495.000	111.574.000

*
* *

GEMIDDELDE 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 800,71 fr. in 1967, tegen
743,93 fr. in 1966, wat een verhoging van 56,78 fr. of 7,63 % uitmaakt (zie diagram
fig. 7).



net

VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1967 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 1967, een totale lengte van 13.831 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 253 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 9.813 km., onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 237 diensten met een lengte van 9.205 km

krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 16 diensten met een lengte van 608 km

Totaal 9.813 km

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

KAPITALEN

Ingeschreven

Op 31 december 1967 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 1967	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)	16.704.000	8.348.000	4.201.000	4.149.000	6.000	50	25,1	24,8	0,1
Net	1.186.701.000	571.332.000	338.196.000	271.009.000	6.164.000	48,2	28,5	22,8	0,5

Opgegeven

De Raad van beheer der N.M.V.B. heeft beslist het laag kapitaal van 6.000 fr. van de autobusdienst van Brugge naar de Kust niet meer in de jaarverslagen op te nemen en tot zijn liquidatie over te gaan.

technische diensten

VASTE INSTALLATIES

Sporen

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

verplaatsing van onze installaties te La Louvière, te Haine-St-Paul en te Oostende, tussen de voorhaven en het militair hospitaal ;

spoorwijzigingen te Gosselies, ingevolge de aanleg van de autosnelweg van Wallonië. Bovendien werd een spoorvak aangelegd dat toegang verleent tot de Grotten van Han, te Han-sur-Lesse.

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

Gilly (Haies) — Jumet (Hamendes) en Ransart (Place) — Fleurus .	19 km
Andenne — Eghezée	19 km
Noduwez — Overhespen en Tienen — Halle-Booienhoven . . .	26 km
Groenendaal — Overijse	6 km 500
Sprimont — Poulseur	8 km

Gebouwen

Wij vermelden hierna de verschillende werken, die in 1967 werden uitgevoerd of nog in uitvoering waren :

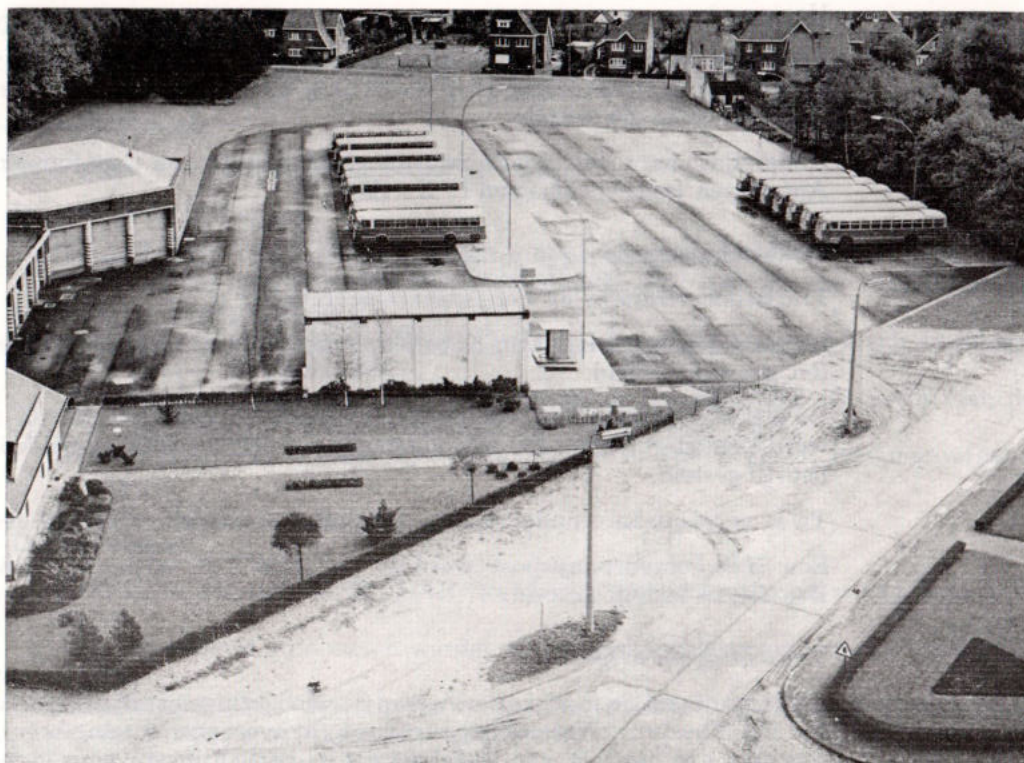
voltooiing van het gebouw op de hoek van de Belliard- en de Wetenschapsstraat, te Brussel ;

oprichten van een woonhuis te Geluwe, van een gebouw voor woning en kantoren te Lanaken, van een nieuwe stelplaats te Zwevezele en van een was- en onderhoudstunnel voor autobussen te Antwerpen (Albertkanaal) ;



(Foto J. Culot)

Fig. 8. — Nieuw gebouw van het Hoofdbestuur der N.M.V.B., te Brussel.



(Foto Studio Roger)

Fig. 9. — Parkeerplaats voor autobussen met wastunnel, te Genk.

inrichting van de woning in de stelplaats te Oerle, van de stelplaats te Aarlen en van een autobusgarage te Warzée ;

inrichting van sociale installaties te Bressoux en te Nevele en van parkeerplaatsen te Genk en te Oostmalle ;

oprichten van een automatisch wasstation voor autobussen te Lanaken.

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

In het kader van die campagne werden in 1967 opgericht :

wachthuisjes N.M.V.B.	: 428 eenheden, waardoor het totaal van dergelijke geplaatste wachthuisjes op ons net op 1.880 werd gebracht ;
wachthuisjes N.M.B.S.	: 332 eenheden ;
gemengde wachthuisjes	: 37 eenheden ;
wachthuisjes M.I.V.B.	: 8 eenheden ;
wachthuisjes S.T.I.L.	: 8 eenheden ;
wachthuisje S.T.I.V.	: 1 eenheid ;
wachthuisjes particuliere exploitanten	: 4 eenheden.

Verwarming

Er werden verwarmingsinstallaties aangebracht in de gebouwen voor woonst te Geluwe en te Oerle, alsmede in de woning en de kantoren van de stelplaatsen te Lanaken en te Zwevezele.

Anderzijds werd een voorverwarmingsinstallatie voor autobussen aangelegd te Antwerpen (parkeerplaatsen I - II - III).

Elektrische energie

Tractieonderstations en hoogspanningscabines

De tractieonderstations van Kapellen, Brasschaat en Châtelet werden definitief buiten gebruik gesteld.

De elektrische uitrusting van de onderstations te Klemskerke en te Middelkerke werd gemoderniseerd. In die onderstations werden siliciumgelijkrichter groepen in bedrijf gesteld.

Twee verplaatsbare onderstations werden te Oostende in bedrijf gesteld.

Een H.S. -omvormingspost werd in het N.M.V.B. -gebouw, Belliardstraat 30, te Brussel, in bedrijf gesteld.

Verlichting en drijfkracht

De 5^e schijf van de modernisering van de verlichtingsinstallatie in het gebouw van het Hoofdbestuur, Wetenschapsstraat 14 (in overeenstemming brengen met de voorschriften van het K.B. van 26-9-1966 dat de verlichtingsniveaus in het kader van het Algemeen Reglement voor de Arbeidsbescherming vaststelt) werd uitgevoerd.

De verlichtingsinstallaties van het N.M.V.B. -gebouw in de Belliardstraat 30, werden ingestudeerd en in bedrijf gesteld.

Anderzijds werden nieuwe installaties, verbeteringen of modernisering tot stand gebracht in de stelplaatsen te Antwerpen (Tjalkstraat), Aarlen, Geluwe, Genk, Lanaken, Bergen (Bassins), Nevele, Ohey, Oostmalle en Zwevezele.

ROLLEND MATERIEEL

Aanschaffingen

Er werden 154 voertuigen in bedrijf gesteld.

Hier volgt de lijst ervan :

- 143 autobussen van het tussenstedelijk type, namelijk :
 - 75 van het type Van Hool-Fiat (Dieselmotor Fiat 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;
 - 64 van het type Brossel BL 61 D (Dieselmotor Leyland 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;
 - 4 van het type Guy-Conquest (Dieselmotor Cummins 200 pk S.A.E. aan de achterkant — 44 zitplaatsen) ;
- 11 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz...).

Ombouwingen

- 2 autobussen Brossel A 93 DAR werden vernieuwd in onze werkplaatsen te Eugies.
- 4 reeds afgedankte autobussen werden als reparatiewagens opnieuw in bedrijf genomen.
- 10 motorwagens type « N » werden in onze werkplaatsen van Brussel (Eloystraat) en van Oostende tot bijwagens omgebouwd.

Desaffectaties

Vervoer over de weg

Autobussen	87
Andere voertuigen	18

Elektrisch net

Motorwagens	51
Bijwagens	46
Motor-pakwagens	11
Pakwagen	1
Rijtuig-pakwagen	1
Motrice voor het effenen van de rails	1

Niet-geëlektrificeerd net

Spoorauto's en tractors	2
Locomotieven	7
Rijtuigen voor reizigers	5
Pakwagens	18
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale)	183

Effectief op 31 december 1967

Vervoer over de weg

Wegtrein	1
Autobussen	1.952
Andere voertuigen	175

BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL

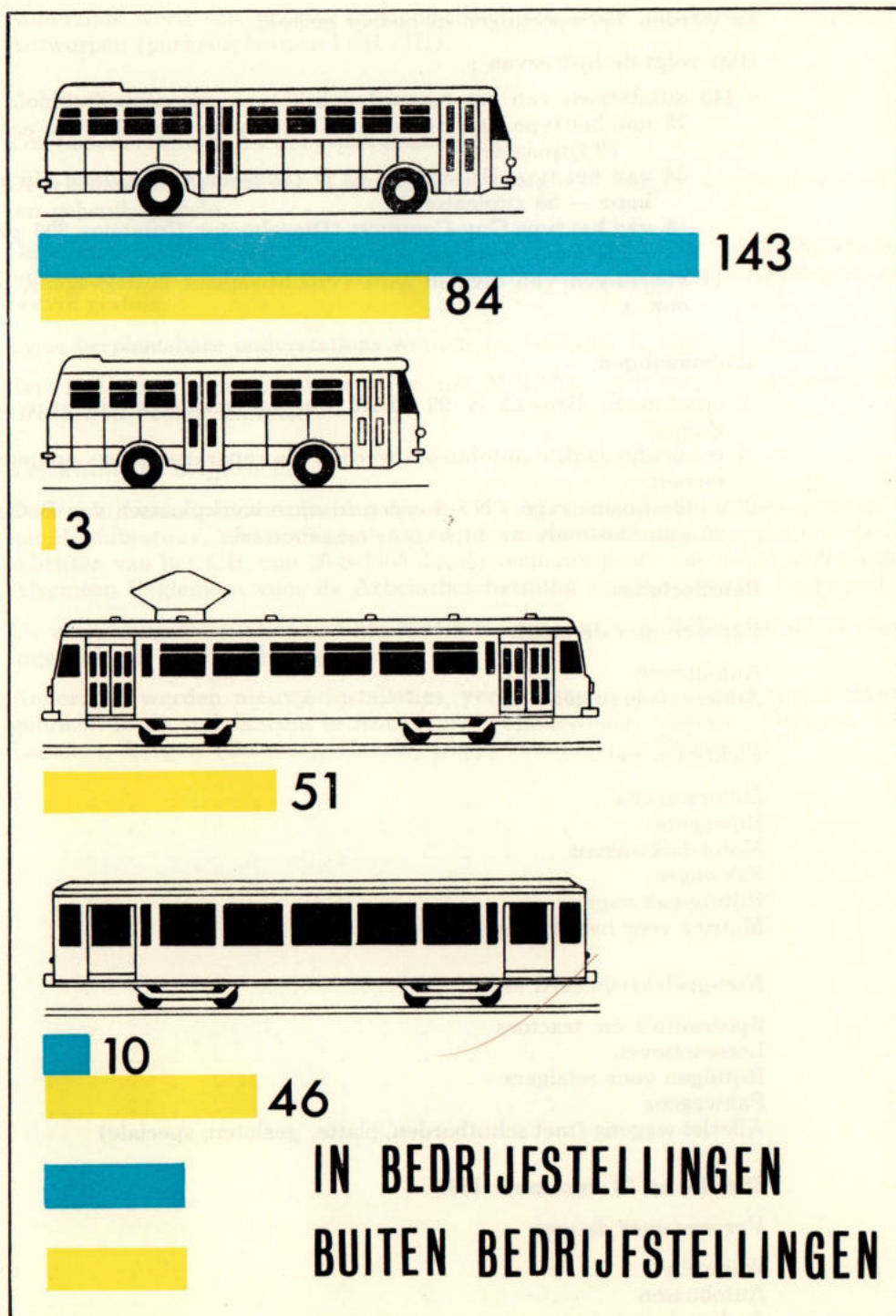


Fig. 10.

Elektrisch net

Motorwagens	350
Bijwagens	274
Motor-pakwagens	10
Motrices voor het effenen van de rails	5

Niet-geëlektrificeerd net

Spoorauto's en tractors	20
Locomotieven	5
Pakwagens	6
Rijtuig-pakwagens	4
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale)	406

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1968

VASTE INSTALLATIES

Sporen

Er worden spoorwijzigingswerken voorzien :

te Oostende, in verband met de herstelling van de Voorhaven- en de Spuikombrug en, in dezelfde stad, in de Troonstraat ;

te Bredene (Moreauxlaan), ingevolge de modernisering van de Rijksweg n^o 72 ;

in de traverse van Marchienne (afschaffing van de « Pont-à-Châines ») ;

te La Louvière, rue du Gazomètre.

Het programma tot opbreking van het spoornet zal voortgezet worden door de afschaffing van navermelde lijnen of lijnsecties :

Reeds goedgekeurde opbrekingen

Ekeren — Kapellen	4 km
Antwerpen — Rumst	17 km
Schoten — Kapellen	5 km
Strépy — Trivières	3 km
Montignies-le-Tilleul — Bomereé	3 km
Ransart — Ransart (Bois)	1 km 200
Itterbeek — Anderlecht	5 km
Brussel — Halle	12 km
Grimbergen — Meise	3 km
Halle — Leerbeek	11 km 500

Aan de ministeriële goedkeuring onderworpen opbrekingen

Trazegnies — Pont-à-Celles	6 km 500
Brasschaat — Wuustwezel	17 km
Boussu (Place) — Boussu (stelplaats)	0 km 500
Knokke (stelplaats) — Het Zoute	2 km

Gebouwen

Navermelde werken worden voorzien :

Gebouwen en parkeerplaatsen

voortzetten van de werken tot inrichting van een nieuwe stelplaats te Antwerpen (Tjalkstraat) ;

oprichting van een gebouw voor kantoren ten behoeve van de directie van de groep Antwerpen, van woonhuizen in de stelplaatsen te Nijvel, Rupelmonde en Rocourt en van een woning en een gebouw voor sociale installaties te Zomergem ;

ombouwen van het elektrisch onderstation te Bressoux tot woonhuis, met sociale installaties ;

afbreken van het oud gebouw voor woonst en sociale installaties, met aanpassing van de koer, in de stelplaats te Bergen-Bassins ;

modernisering van de voorgevel van de stelplaats te Eupen ;

inrichting van een parkeerplaats en een kantoor te Bilzen, van een parkeerplaats en werkhuizen te Houffalize, van de werkhuizen van de stelplaats te Andenne, van de garage te Nevele, van een parkeerplaats en sociale installaties en oprichten van een kleine onderhoudswerkplaats te Mariembourg ;

inrichting van een parkeerplaats en oprichting van sociale installaties te Havelange ;

oprichting van een nieuwe stelplaats te Sint-Lievens-Houtem ;

oprichting van kantoren te Oostende (Station) en van een wastunnel voor autobussen te Mechelen (Racing).

Verwarming

er worden verwarmingsinstallaties voorzien in de woning en de kantoren te Asse en te Veurne, in de nieuwe woningen te Nijvel en te Rocourt, in de woning en in de sociale installaties te Bressoux en te Zomergem, alsmede in de wachthuisjes te Oostende (Kaai).

Bovendien voorzien wij de verwezenlijking van de voorverwarming van de autobussen en van de verwarming van de woning en van de kantoren te Broechem, van de voorverwarming van de autobussen te Oostmalle, van de voorverwarming van de autobussen en van de verwarming van de werkplaats te Houffalize, van de voorverwarming van de autobussen en van de verwarming van de woning en van de werkplaats te Sint-Lievens-Houtem, alsmede de uitbreiding van de installatie tot voorverwarming van de autobussen te Tremelo.

Elektrische energie

Verlichting

Nieuwe installaties of aanpassingen van de bestaande installaties zullen worden uitgevoerd in de stelplaatsen te Broechem, Havelange, Houffalize, Mariembourg, Sint-Lievens-Houtem en Zomergem.

ROLLEND MATERIEEL

In de loop van het jaar 1968 zal navermeld materieel in dienst worden genomen :
111 autobussen, waarvan :

61 autobussen met onderstel Brossel BL 61 D (Leyland-Dieselmotor 140 pk aan de achterkant) ;

50 van het type Van Hool-Fiat (Diesel-Fiatmotor 140 pk aan de achterkant).

exploitatie

GEEXPLOITEERDE LIJNEN

Spoorlijnen

Op 31 december 1967 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden 456 km 620, onderverdeeld in 445 km 343 met elektrische tractie en 11 km 277 met niet elektrische tractie.

Onderstaande tabel geeft deze toestand per exploitatiegroep weer :

Groep	Elektrische tractie	Niet elektrische tractie
Antwerpen	16 km 200	4 km 000
Oost-Vlaanderen	—	—
West-Vlaanderen	67 km 823	—
Henegouwen	248 km 536	7 km 277
Namen-Luxemburg	—	—
Luik	—	—
Limburg	—	—
Brabant	112 km 784	—
Net	445 km 343	11 km 277

Op diezelfde datum exploiteerde de « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte spoorlijn, met niet elektrische tractie, waarvan de lengte 5 km 400 bedroeg (hierin begrepen een nieuwe vertakking van 1 km 700 naar de ingang van de grotten).

In vergelijking met het vorige dienstjaar worden 47 km 432 spoorlijnen niet meer geëxploiteerd.

Deze zijn onderverdeeld als volgt :

Elektrische lijnen

Groep Antwerpen :

Merksem — Kapellen (IJzerweg)	5 km 200
	5 km 200

Groep Henegouwen :

De secties : Lodelinsart (Bon Air) — Gilly (Quatre Bras) en Châtelineau (N.M.B.S.) — Châtelet (St-Roch)	4 km 635
Trazegnies (Ecoles) — Pont-à-Celles (rue de Courcelles)	6 km 500
Quiévrain (rue de Valenciennes) — Baisieux (station N.M.V.B.)	2 km 034
Sectie : Dour (Trichères) — Erquennes (stelplaats)	7 km 046
Sectie : St-Ghislain (stelplaats) — Wasmès (rue St-Pierre)	5 km 437
Wasmès (rue de Maubeuge) — Dour — Boussu (Temple)	5 km 000
Dour (Belvédère) — Elouges (Place)	2 km 315
Wihéries (rue Basse) — Baisieux (station N.M.V.B.)	3 km 940
	36 km 907

Niet elektrische lijnen

Groep Antwerpen :

Nijverheidssporen — IJskelder	3 km 600
---	----------

Groep Henegouwen :

St-Ghislain (station N.M.B.S.) — St-Ghislain (stelplaats)	1 km 725

Totaal 47 km 432

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 1967 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . .	21	1.326	3	107	24	1.433	—	—	—	—	—	—	21	1.326	3	107	24	1.433
Oost-Vlaand. .	19	648	1	11	20	659	—	—	1	64	1	64	19	648	2	75	21	723
West-Vlaand. .	33	1.127	8	237	41	1.364	—	—	—	—	—	—	33	1.127	8	237	41	1.364
Henegouwen . .	55	1.605	2	25	57	1.630	1	51	—	—	1	51	56	1.653	2	25	58	1.681
Namen	30	951	6	274	36	1.225	—	—	—	—	—	—	30	951	6	274	36	1.225
Luxemburg . .	24	1.044	5	125	29	1.169	5	257	1	36	6	293	29	1.301	6	161	35	1.462
Luik	28	1.202	3	34	31	1.236	1	79	5	194	6	273	29	1.281	8	228	37	1.509
Limburg . . .	22	1.491	2	45	24	1.536	—	—	—	—	—	—	22	1.491	2	45	24	1.536
Brabant . . .	35	1.580	2	9	37	1.589	3	157	7	224	10	381	38	1.737	9	233	47	1.970
Totalen . .	267	10.974	32	867	299	11.841	10	544	14	518	24	1.062	277	11.518	46	1.385	323	12.903

Aantal en lengte van de in 1967 in bedrijf zijnde seizoendiensten.

West-Vlaand. .	4	122	—	—	4	122	—	—	—	—	—	—	4	122	—	—	4	122
Luxemburg . .	1	21	—	—	1	21	8	785	—	—	8	785	9	806	—	—	9	806
Totalen . .	5	143	—	—	5	143	8	785	—	—	8	785	13	928	—	—	13	928

Openbare autobusdiensten

Regelmatige autobusdiensten

Op 31 december 1967 bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 11.518 km.

De totale lengte van de op dezelfde datum verpachte openbare autobusdiensten bedroeg 1.385 km.

Hiervoren een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op 31 december 1967 geëxploiteerde openbare autobusdiensten worden aangegeven.

Speciale autobusdiensten

Aantal en lengte van de op 31 december 1967 in bedrijf zijnde speciale autobusdiensten

PROVINCIE	EXPLOITATIEWIJZE				TOTAAL	
	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters			
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km
Antwerpen . . .	126	1.629	175	6.832	301	8.461
Oost-Vlaanderen	37	187	70	1.313	107	1.500
West-Vlaanderen	76	516	84	2.949	160	3.465
Henegouwen . . .	123	1.203	202	6.717	325	7.920
Namen	66	1.053	39	1.226	105	2.279
Luxemburg	35	470	6	242	41	712
Luik	37	479	93	2.919	130	3.398
(*)	—	—	14	900	14	900
Limburg	58	1.208	517	18.701	575	19.909
Brabant	175	2.266	175	5.689	350	7.955
Totalen	733	9.011	1.375	47.488	2.108	56.499

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

TARIEVEN

A. Reizigers

- I. Bij ministerieel besluit van 23-12-1966 werden de prijzen van de weekabonnementen, voorzien in prijstabel n° II-5, van 1-1-1967 af met gemiddeld 15 % verhoogd.

II. Van 1 januari 1967 af werden de tarieven op onze openbare autobusdiensten Vroenhoven — Maastricht en Lanaken (Tournebride) — Maastricht gewijzigd als volgt :

1. Het reisbiljet voor een enkele rit op Belgisch grondgebied werd van 3,50 fr. op 5,00 fr., en de werkliedenkaart voor 10 enkele ritten van 15 fr. op 30 fr. gebracht.
Deze vervoerdocumenten zijn voortaan zowel op Belgisch als op Nederlands grondgebied geldig.
2. De prijs van het maandabonnement, geldig voor een onbeperkt aantal ritten over de ganse lengte van de twee voormelde autobusdiensten, werd van 170 fr. op 198 fr. gebracht.

III. Bij ministerieel besluit van 5-6-1967 werden de reizigerstarieven als volgt gewijzigd :

1. *Gewone reizigers :*

Op de secties : Elsene (Eugène Flageyplein) — Schaarbeek (station) en Kerkhof van Brussel — Generaal Meiserplein werd de prijs van de weekkaarten in verminderd tarief voor 12 rechtstreekse ritten van 35 fr. op 42 fr. en deze voor 12 reizen met aansluiting van 50 fr. op 60 fr. gebracht (Prijs tabel n° IX-2).

2. *Geabonneerde reizigers :*

- a) Op de sectie Néchin — La Festingue of Bucquoi — Toufflers, werd de prijs van de weekabonnementen, die op Frans grondgebied toegepast wordt, als volgt gewijzigd :
zes verplaatsingen per week : van 15 fr. op 20 fr. gebracht,
zeven verplaatsingen per week : van 18 fr. op 24 fr. gebracht.
(Prijs tabel n° VI-3).
- b) Op de sectie : La Calamine — Wasserwerk, grens, werd de prijs van de weekabonnementen eenvormig op 40 fr. vastgesteld (Prijs tabel n° VIII-2).

IV. Sedert 4 september 1967 wordt de sectie Antwerpen (Franklin Roosevelt-plaats) — Merksem (Maantjessteenweg-Terminus) van onze openbare autobusdienst Antwerpen — Merksem — Ekeren — Kaai 200 (lijn n° 66) gemeenschappelijk geëxploiteerd met de autobuslijn n° 28 van de M.I.V.A.

1. *Gewone reizigers :*

Ter vervanging van de kaarten tegen 60 fr. voor 12 ritten worden kaarten afgeleverd tegen 35 fr. voor 7 rechtstreekse ritten binnen de stadszone (Prijs tabel n° III-1).

2. *Geabonneerde reizigers :*

De prijzen van de schoolabonnementen, die uitsluitend op voormelde gemeenschappelijke sectie geldig zijn, werden als volgt vastgesteld :

— voor het ganse schooljaar :

960 fr. voor scholieren, minder dan 18 jaar oud,
1.440 fr. voor studenten van 18 jaar en ouder ;

— voor een schooltrimester :

350 fr. voor scholieren, minder dan 18 jaar oud,
525 fr. voor studenten van 18 jaar en ouder ;

- voor een maand :
 - 160 fr. voor scholieren, minder dan 18 jaar oud,
 - 240 fr. voor studenten van 18 jaar en ouder
 (Prijstabel n^r III-I).

B. Goederen

Tijdens dit dienstjaar werd geen enkel tarief voor het vervoer van goederen 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 1967, 1.735.016.800 fr. en de uitgaven 1.801.251.641 fr. De overeenstemmende sommen waren in 1966 respectievelijk 1.772.455.088 en 1.796.846.603 fr. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 103,82 % in 1967, tegen 101,38 % in 1966, 100,05 % in 1965, 98,57 % in 1964, en 98,51 % in 1963.

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

Uit die bijlage blijkt dat, na toekenning van de interesten op beschikbare kapitalen, 9 lijnen met verlies sluiten (61.814.980 fr.) tegen 8 in 1966 (27.852.767 fr.), 10 lijnen zonder winst noch verlies tegen 8 in 1966, en dat geen enkele lijn met winst sluit terwijl er in 1966, 3 lijnen winst afwierpen (3.827.741 fr.).

Het nadelig saldo van de 9 deficitaire lijnen werd overgeschreven op de rekening « Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies » (bijlage A), overeenkomstig artikel 27 der statuten.

Daar geen enkele lijn met winst sluit, worden voor 1967 geen dividenden uitgekeerd.

In 1966 bedroeg het uitgekeerde totaal 3.827.741 fr.

Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924)

De in 1967 door de exploitatie van de autobusdiensten met eigen kapitaal bekomen uitslagen vindt men in detail weergegeven in bijlage F van dit verslag.

De totale ontvangst van de diensten met hoog kapitaal bedroeg 40.561.065 fr. (in 1966 : 39.957.185 fr.) en van de diensten met laag kapitaal 51.924.545 fr. (in 1966 : 54.897.580 fr.), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 41.450.662 fr. (in 1966 : 40.678.849 fr.) en 51.924.545 fr. (in 1966 : 54.896.664 fr.) beliepen.

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

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 866.346 fr., moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo van een andere dienst, zijnde 6.810 fr., wordt in dividenden uitgekeerd.

In 1966 bedroegen de verliezen 798.271 fr. en de winsten, uitgereikt in dividenden, 88.733 fr.

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 1963 tot 1967 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
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
1967	58.106	187	212.924	271.217

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

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
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
1967	412.241	1.472	1.411.118	1.824.831

(*) 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 1963 tot 1967 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
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
1967	176.793	65,2	18.268	6,7	41.941	15,5	34.215	12,6	271.217

**Netto-reizigersontvangst
per aard van vervoerbewijs**

Eenheid : duizend frank.

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totale ont- vangst
			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
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
1967	1.365.440	74,8	101.797	5,6	136.486	7,5	221.108	12,1	1.824.831

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
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
1967	219.950	874.725	3 km 977	2.671.272

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 1963 tot 1967 werd vrijgesteld.

Uit de tabel (kol. 4) blijkt dat de gemiddelde afstand per vervoerde ton, in 1967, 3 km 977 is, tegen 3 km 980 in 1966.

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
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
1967	1.824.831	99,9	2.671	0,1

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
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
1967	13.494	38	98.439	111.971

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

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
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
1967	1.845	2	8.338	10.185

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

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

commentaar

FINANCIELE UITKOMSTEN, ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN

De factoren die, in 1967, de exploitatie van het buurtnet hebben gekenmerkt, en er dan ook de geboekte resultaten van bepaald hebben, kunnen als volgt worden samengevat : meer en meer verpletterende courante uitgaven, inzonderheid in verband met het personeel ; fiscale punctie die nagenoeg het punt van haar maximumterugslag heeft bereikt ; praktisch geblokkeerde tarieven, behalve wat de weekabonnementen betreft, die lichtjes werden verhoogd ; afbrokkelend verkeer, te wijten aan de vermenigvuldiging van de particuliere vervoermiddelen en tevens aan de teruggang die op de arbeidsmarkt is waar te nemen ingevolge de optredende conjuncturele verslapping.

Tegenover die ongunstige factoren heeft de Nationale Maatschappij geen andere middelen kunnen stellen dan het volhoudend voortzetten van haar programma tot structuurhervorming van het net en van haar beleid tot opvoering van de produktiviteit door het rationaliseren van haar verschillende diensttakken, programma en beleid waarvan het nuttige effect helaas van jaar tot jaar slinkt.

Door het nagaan van de hiernavolgende tabel I kan men zich een eerste idee vormen over de teruggang die zich van het ene dienstjaar op het andere heeft voorgedaan ; bedoelde tabel geeft, in miljoen frank, de uitgaven aan van 1967, vergeleken bij die van 1966, wat betreft de spoorlijnen eensdeels en de wegdiensten anderdeels.

TABEL I.
In miljoen fr.

Diensten	1967			1966		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resul- taat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resul- taat
Spoorlijnen :						
Elektrische	414,8	432,0	— 17,2	494,9	492,3	2,6
Niet-elektrische	4,1	4,2	— 0,1	5,1	5,6	— 0,5
Totalen	418,9	436,2	— 17,3	500,0	497,9	2,1
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.316,1	1.365,0	— 48,9	1.272,4	1.298,9	— 26,5
Met eigen kapitaal (regime 1924)	92,5	93,4	— 0,9	94,9	95,6	— 0,7
Totalen	1.408,6	1.458,4	— 49,8	1.367,3	1.394,5	— 27,2
Algemene totalen	1.827,5	1.894,6	— 67,1	1.867,3	1.892,4	— 25,1

Zoals blijkt uit die tabel I (waarin de interesten op beschikbare kapitalen niet zijn opgenomen), zijn het de exploitatieuitslagen, zowel van de door de statutaire bepalingen van 1885 beheerste vervoerdiensten (spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten - regime 1931) als van die welke onder het in 1924 ingevoerde statutaire stelsel werken (autobusdiensten met eigen kapitaal), die merkkelijk zijn achteruitgegaan.

Beschouwen wij de algemene totalen die voorkomen in de bijlagen B, C, F en G bij de balansen over de dienstjaren 1966 en 1967, en stellen wij ze voor onder de vorm van tabellen, dan bekomen wij een samenvatting van de algemene rekening alsmede van de algemene exploitatiecoëfficiënten van genoemde dienstjaren (tabel II), van de aanwending der resultaten van dezelfde dienstjaren (tabel III, deel A) en van de verdeling van de gezamenlijke winst (tabel III, deel B).

Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten.

TABEL II.

In frank.

	1967	1966	Verschillen 1967 - 1966
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).			
Ontvangsten	1.735.016.800	1.772.455.088	— 37.438.288
Uitgaven	1.801.251.641	1.796.846.603	4.405.038
Exploitatiecoëfficiënt	103,81 %	101,38 %	
Resultaat	— 66.234.841	— 24.391.515	— 41.843.326
Interesten op beschikbare kapitalen	4.419.861	366.489	4.053.372
Eindresultaat	— 61.814.980	— 24.025.026	— 37.789.954
2) Autobusdiensten (regime 1924) — Hoge kapitalen.			
Ontvangsten	40.561.065	39.957.185	603.880
Uitgaven	41.450.662	40.678.849	771.813
Exploitatiecoëfficiënt	102,19 %	101,81 %	
Resultaat	— 889.597	— 721.664	— 167.933
Interesten op beschikbare kapitalen	30.061	11.210	18.851
Eindresultaat	— 859.536	— 710.454	— 149.082
3) Autobusdiensten (regime 1924) — Lage kapitalen.			
Ontvangsten	51.924.545	54.897.580	— 2.973.035
Uitgaven	51.924.545	54.896.664	— 2.972.119
Exploitatiecoëfficiënt	100,00 %	99,99 %	
Resultaat	—	916	— 916
4) Totaal voor het net.			
Ontvangsten	1.827.502.410	1.867.309.853	— 39.807.443
Uitgaven	1.894.626.848	1.892.422.116	2.204.732
Exploitatiecoëfficiënt	103,67 %	101,34 %	
Resultaat	— 67.124.438	— 25.112.263	— 42.012.175
Interesten op beschikbare kapitalen	4.449.922	377.699	4.072.223
Eindresultaat	— 62.674.516	— 24.734.564	— 37.939.952

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

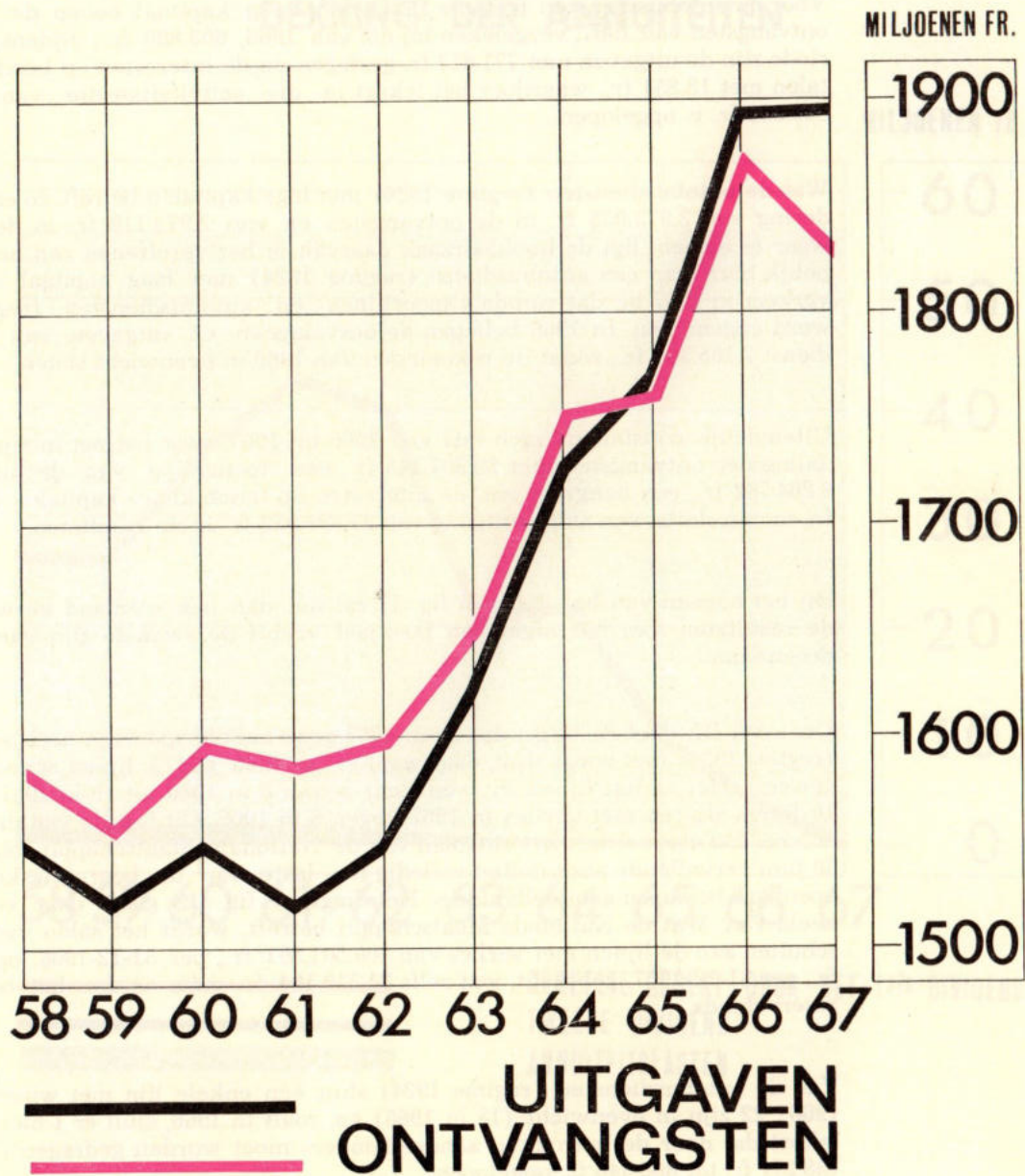


Fig. 11.

Bij het lezen van tabel II stelt men vast dat voor de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) het uiteindelijk tekort, gemilderd door de interesten op beschikbare kapitalen, van 24.025.026 fr. in 1966 tot 61.814.980 fr. in 1967 is gestegen, ingevolge een inkrimping van de ontvangsten met 37.438.288 fr. en een toeneming van de uitgaven met 4.405.038 fr.; deze twee ongunstige factoren zijn echter gedeeltelijk gecompenseerd door een vermeerdering van 4.053.372 fr. van de interesten op beschikbare kapitalen.

Voor de autobusdiensten (regime 1924) met hoog kapitaal beliep de aangroei der ontvangsten van 1967, vergeleken bij die van 1966, 603.880 fr.; tijdens dezelfde periode zijn de uitgaven met 771.813 fr. gestegen en de interesten op beschikbare kapitalen met 18.851 fr., waardoor het tekort in die activiteitssector van 710.454 tot 859.536 fr. is opgelopen.

Wat de autobusdiensten (regime 1924) met lage kapitalen betreft, zo er een vermindering van 2.973.035 fr. in de ontvangsten en van 2.972.119 fr. in de uitgaven is waar te nemen, ligt de hoofdoorzaak daarvan in het vereffenen van het maatschappelijk bezit van een autobusdienst (regime 1924) met laag kapitaal, waarvan het verkeer in 1967 bij dat van de « spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) » werd opgenomen. In 1966 beliepen de ontvangsten en uitgaven van de bewuste dienst 2.105.360 fr., zodat de rekeningen van 1966 in evenwicht sloten.

Uiteindelijk constateert men dus van 1966 tot 1967, voor het net in zijn geheel, een daling der ontvangsten met 39.807.443 fr., een toeneming van de uitgaven met 2.204.732 fr., een aangroei van de interesten op beschikbare kapitalen van 4.072.223 fr. en, ten slotte, een achteruitgang van 37.939.952 fr. in de resultaten.

Bij het nagaan van het diagram fig. 11 zal het dan ook niemand verwonderen dat de resultaten van het afgelopen boekjaar veruit de zwakste zijn van het jongste decennium.

Uit tabel III, deel A, blijkt dat er in 1967 geen enkele spoorlijn noch autobusdienst (regime 1931) met winst sluit, daar waar er in 1966 nog 3 lijnen winstgevend zijn geweest. Het aantal lijnen in evenwicht is van 8 in 1966 tot 10 in 1967 gestegen en 10 lijnen sluiten met verlies in 1967, tegen 8 in 1966. Uit hoofde van die resultaten, en voor het eerst sedert het ontstaan van de Nationale Maatschappij, blijven de per 30 juni vervallende annuïteiten volledig ten laste van de begrotingskredieten der openbare besturen aandeelhouders. Het diagram fig. 12 geeft daar een duidelijk beeld van. Wat de Nationale Maatschappij betreft, wordt het saldo van haar voorschotten aan de lijnen met verlies van 100.501.891 fr., per 31-12-1966, op 162.316.871 fr., per 31-12-1967, gebracht, wat zelfs 31.510.194 fr. méér is dan het bezit van het reservefonds.

Van de autobusdiensten (regime 1924) sluit één enkele lijn met winst, tegen 6 in 1966; 22 zijn in evenwicht (18 in 1966) en, zoals in 1966, sluit er 1 met verlies. Het tekort dat door de betrokken aandeelhouders moet worden gedragen is echter van 798.271 fr. tot 866.346 fr. opgelopen.

In tabel III, deel B, kan men zien dat voor het gezamenlijke net de uit te keren dividenden van 3.916.474 fr. in 1966 tot 6.810 fr. in 1967 zijn geslonken.

DEKKING DER ANNUÏTEITEN

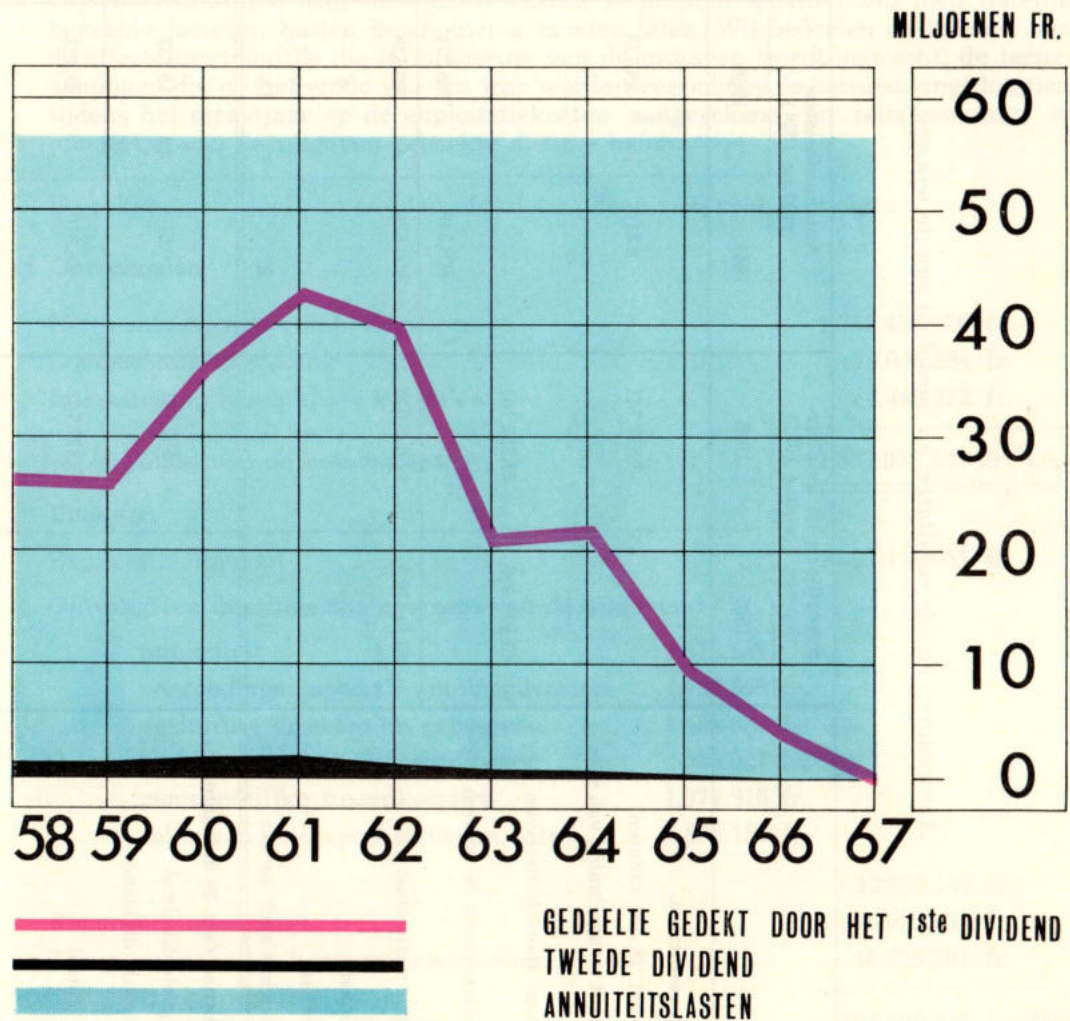


Fig. 12.

TABEL III.

Aanwending van de resultaten en verdeling van de winsten.

In frank.

	Spoorlijnen en autobus- diensten (regime 1931)		Autobusdiensten (regime 1924)		Totalen voor het net	
	1967	1966	1967	1966	1967	1966
A. Aanwending van de resultaten.						
Verdeelde winsten (art. 28 der statuten) . . .	—	3.827.741	6.810	88.733	6.810	3.916.474
Winsten aangewend tot terugwinning van vroe- gere verliezen	—	—	—	—	—	—
Verliezen gedekt door voorschotten van de N.M.V.B.	— 61.814.980	— 27.852.767	—	—	— 61.814.980	— 27.852.767
Door de aandeelhouders terug te betalen ver- liezen	—	—	— 866.346	— 798.271	— 866.346	— 798.271
Totale nettowinst	— 61.814.980	— 24.025.026	— 859.536	— 709.538	— 62.674.516	— 24.734.564
Aantal lijnen met winst	—	3	1	6	1	9
Aantal lijnen met verlies	9	8	1	1	10	9
Aantal lijnen zonder winst noch verlies . . .	10	8	22	18	32	26
B. Verdeling van de winsten (art. 28 der statuten).						
Brutodividenden : eerste dividend	—	3.827.741	6.810	88.733	6.810	3.916.474
tweede dividend	—	—	—	—	—	—
Totaal	—	3.827.741	6.810	88.733	6.810	3.916.474
Reservefonds	—	—	—	—	—	—
Voorzieningsfonds	—	—	—	—	—	—
Tantièmes aan de beheerders en aan de Direc- teur-Generaal	—	—	—	—	—	—
Totale winst	—	3.827.741	6.810	88.733	6.810	3.916.474

Die uitslagen zijn geenszins aanmoedigend voor allen die, bij de Nationale Maatschappij, op welke sport van de hiërarchische ladder zij zich ook bevinden, alles in het werk stellen om het bestaan en de toekomst te vrijwaren van de instelling die te allen tijde het voorwerp van hun aanhoudende bezorgdheid heeft uitgemaakt.

FINANCIËLE UITKOMSTEN VOLGENS DE REGELS VAN DE BEDRIJFSECONOMIE

Om de omvang en de ernst van de in de laatste jaren geboekte teruggang van de exploitatieuitslagen naar hun juiste waarde te kunnen schatten zou men feitelijk bepaalde factoren buiten beschouwing moeten laten. Wij bedoelen de interest van de effectenportefeuille die in mindering van de uitgaven wordt gebracht, de terugnemingen die op het einde van het jaar worden verricht op de hernieuwingsdotaties, tijdens het dienstjaar op de exploitatiekosten aangerekend, en zelfs sommige in mindering van de uitgaven geboekte diverse baten.

De rekeningen, zoals zij werden afgesloten, doen zich voor als volgt :

Ontvangsten

Netto-ontvangsten van het verkeer	1.748.456.426 fr.
Compensatievergoeding	79.045.984 fr.
Interesten op beschikbare kapitalen	4.449.922 fr.
Totaal van de ontvangsten	1.831.952.332 fr. (A)

Uitgaven

Exploitatieuitgaven	2.023.116.051 fr.
Ontvangsten in mindering gebracht van de uitgaven :	
— publiciteit	2.672.880 fr.
— vergoedingen speciale autobusdiensten	4.723.590 fr.
— verhuring gronden en gebouwen	1.458.682 fr.
— andere domaniale vergoedingen	565.027 fr.
— gemeentelijke tussenkomsten	1.074.816 fr.
— saldo van de diverse lasten en baten	1.835.154 fr.
	— 12.330.149 fr.
Financiële inkomsten	— 76.029.853 fr.
Terugnemingen op hernieuwingsdotaties	— 40.129.201 fr.
Totaal van de uitgaven	1.894.626.848 fr. (B)
Tekort van het dienstjaar 1967 (B) — (A)	62.674.516 fr.

Indien wij die exploitatierekening herzagen en ze volgens de klassieke regels van de bedrijfseconomie opmaakten, zouden de ontvangsten, uitgaven en exploitatieresultaten er uitzien als volgt :

Exploitatieontvangsten

Netto-ontvangsten van het verkeer	1.748.456.426 fr.
Compensatievergoeding	79.045.984 fr.
Publiciteit	2.672.880 fr.
Vergoedingen speciale autobusdiensten	4.723.590 fr.
Verhuring gronden en gebouwen	1.458.682 fr.
Andere domaniale vergoedingen	565.027 fr.
Gemeentelijke tussenkomsten	1.074.816 fr.
Saldo van de diverse lasten en baten	1.835.154 fr.
Totaal van de ontvangsten	1.839.832.559 fr. (A)
Exploitatieuitgaven	2.023.116.051 fr. (B)
Exploitatietekort (B) — (A)	— 183.283.492 fr.

Die alleszins indrukwekkende cijfers zouden ook reeds op het einde van 1967 geboekt geweest zijn indien het gedeelte van de portefeuille, dat de huidige tegenwaarde van de hernieuwingsfondsen uitmaakt, totaal ware uitgeput geweest door de aan de lijnen met verlies gedane voorschotten, totale uitputting die zeer snel zal verlopen zo de achteruitgang van de exploitatieresultaten en van de dotatie aan de hernieuwingsfondsen in het huidige tempo mocht voortgaan.

Men kan er niet genoeg de nadruk op leggen dat, wanneer eenmaal de hernieuwingsfondsen uitgeput zullen zijn, men zich genoodzaakt zal zien elk jaar de exploitatierekening te bezwaren met een last die gelijk is aan de hernieuwingsuitgaven van het maatschappelijk dienstjaar. Uiteraard zal die last een gemiddelde jaarlijkse uitgave uitmaken ten belope van de tegenwoordige *normale* dotaties. Op dat ogenblik zullen die normale dotaties niet meer verminderd kunnen worden zo men het zich tot plicht stelt het net in een goede exploitatietoestand te houden, wat trouwens voor de veiligheid en de regelmatigheid van het verkeer onontbeerlijk is.

Is het dan ook geen loutere begoocheling, de Nationale Maatschappij ertoe te verplichten fondsen uit te putten waarvan de dwingende bestaansredenen erop gericht is het net zijn economisch potentieel te laten behouden?

VERSTERKING VAN DE FINANCIËLE SAMENWERKING ONDER DE GROEPEN BUURTLIJNEN

Wanneer de vertegenwoordigers van de Nationale Maatschappij, samen met de tuteaire overheid, een studie maken van de aan te wenden middelen om het evenwicht tussen de exploitatieontvangsten en -uitgaven te behouden of te herstellen, gebeurt het vaak dat de in gemeen overleg overwogen maatregelen gedeeltelijk geneutraliseerd worden door het feit dat er in de praktijk een grote ongelijkheid bestaat, zo in de exploitatieontvangsten en -uitgaven als in de exploitatieuitslagen van elk der 19 groepen lijnen die, ongeacht de autobusdiensten regime 1924, op dit ogenblik het net van de Nationale Maatschappij uitmaken.

Herinneren wij eraan dat, in 1967, 10 groepen lijnen hun rekeningen in evenwicht hebben gesloten, terwijl 9 groepen exploitatieverlies leden.

Uit die toestand vloeit voort dat zo de ten gunste van de Nationale Maatschappij overwogen schikkingen soms ontoereikend zijn om het tekort van de met verlies werkende groepen lijnen op te slorpen; ze niettemin te voordelig blijken voor de andere groepen, t.t.z. voor deze die in evenwicht sluiten.

Om zulks te verhelpen werd reeds de suggestie gedaan, tot de volledige fusie van de kapitalen der bewuste groepen lijnen over te gaan, fusie die tot nog toe tot het gewestelijke vlak beperkt is gebleven.

Ter bevordering van de harmonische ontwikkeling van het vervoerwezen werd een samensmelting van de kapitalen op het gewestelijke niveau als gepast beschouwd. Zij werd deze laatste jaren nog meer daadwerkelijk doorgevoerd ten einde het in Nederland onder de benaming « Streekvervoer » gekende begrip meer te benaderen; dit is een systeem tot organisatie van het vervoer door indeling van het land in gewestelijke sectoren, die een goed ineensluitend net van diensten vormen, binnen een uit een oogpunt van goede vervoervoorziening als een geheel te beschouwen gebied.

Zou men, om redenen die rechtstreeks met de financiële economie van de Nationale Maatschappij verband houden, er kunnen aan denken verder te gaan dan gewestelijke fusies en een hervorming op het nationale vlak door te voeren, t.t.z. door voortaan één enkel kapitaal voor de ganse Nationale Maatschappij te voorzien?

Wij zijn van oordeel dat een dergelijke oplossing om psychologische redenen wellicht moeilijker door de gewestelijke en plaatselijke openbare besturen aandeelhouders aanvaard zou worden. Bovendien zou ze het nadeel hebben, in geval er winst uit te keren is, de aandeelhouders te bevoordelen van de recente lijnen met aanzienlijke aanlegkapitalen en hoge annuïteiten, ten nadele van de aandeelhouders der oudere lijnen waarvan het aanleggen minder heeft gekost en het ingeschreven kapitaal afgelost wordt door op een lage voet berekende annuïteiten.

In stede van een integrale samensmelting van de kapitalen der buurtlijnen te bewerken zou men, naar onze mening, er zich kunnen toe beperken de totale exploitatieuitgaven te verdelen naar rato van de ontvangsten van elk der 19 groepen lijnen; zulks zou er feitelijk op neerkomen de exploitatiecoëfficiënt van de bewuste groepen lijnen eenvormig te maken en tevens die groepen hun regionaal karakter te laten behouden.

Alles laat veronderstellen dat de provincie- en gemeentebesturen voor een gewestelijk net heel wat meer interesse zouden blijven opbrengen dan ze zouden betonen voor een geheel waarvan de oprichting schijnbaar ingegeven zou zijn door nieuwe tendensen tot centralisatie.

Het is zeker dat een samensmelting van de kapitalen op het nationale vlak tot talrijke administratieve formaliteiten aanleiding zou geven. Alle aandeelhouders zouden namelijk moeten geraadpleegd worden.

Wat het eventuele eenvormigmaken van de exploitatiecoëfficiënten betreft, zijn wij ervan overtuigd dat een dergelijke hervorming in overeenstemming zou zijn met de huidige behoeften en dat zij uitgevoerd zou kunnen worden door interpretatie van de statutaire bepalingen die het leven van de Nationale Maatschappij regelen.

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN ONTVANGSTEN OF UITGAVEN

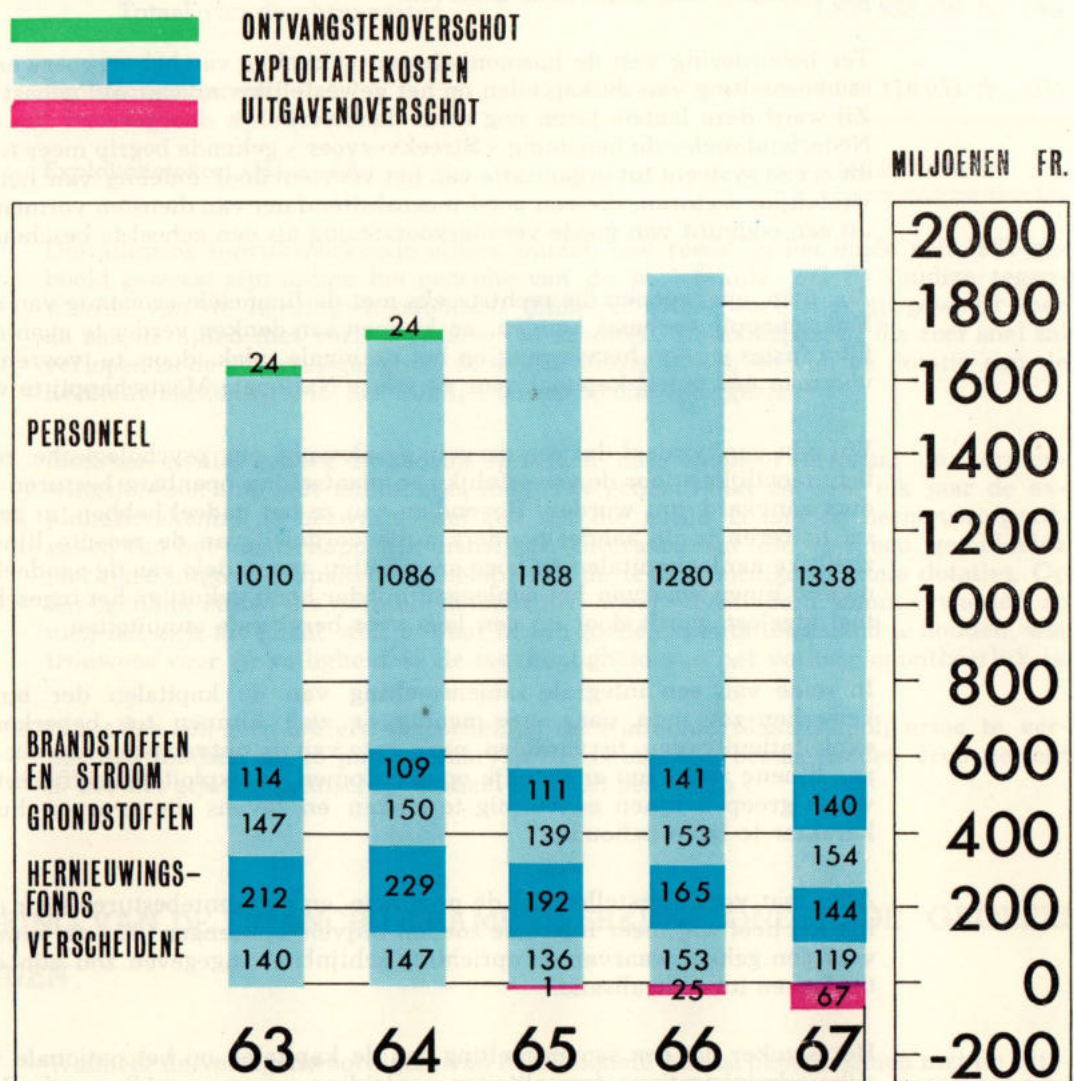


Fig. 13.

De activiteit van deze laatste wordt op dit ogenblik inderdaad gekenmerkt door een inkrimping van het verkeer, die met een toeneming van de exploitatieuitgaven gepaard gaat, namelijk op fiscaal gebied en in de sector van het arbeidsloon. Men is ten slotte tot de bevinding gekomen dat geen enkele van de 19 groepen lijnen van de Nationale Maatschappij bij het sluiten van het dienstjaar 1967 nog winst boekt. Welnu, het uiteindelijke tekort schijnt onmogelijk gedekt te kunnen worden zonder de bijstand, onder een of andere vorm, van de Schatkist.

Men mag dan ook aanzien dat, in de huidige omstandigheden, een verdeling van de totale exploitatieuitgaven van de Nationale Maatschappij naar rato van de ontvangsten der lijnen, t.t.z. het eenvormig maken van de exploitatiecoëfficiënten, het welbegrepen belang van de verscheidene aandeelhouders zou dienen doordat die hervorming het de hogere overheid gemakkelijker zou maken een oplossing te geven aan de problemen gesteld door de zorg het evenwicht van de rekeningen te herstellen, problemen waaronder wij de gehele of gedeeltelijke dekking van de door de openbare besturen ingeschreven annuïteiten rekenen.

Om al de hiervoren uiteengezette redenen hebben wij het nodig geacht ons ontwerp tot eenvormigmaking, van het dienstjaar 1968 af, van de exploitatiecoëfficiënten der 19 groepen lijnen van de N.M.V.B. aan het akkoord van de tutelaire overheid te onderwerpen.

Wij zijn van mening dat, zo de Staat met het gedane voorstel akkoord ging, ook de andere aandeelhouders die oplossing zouden bijtreden, oplossing ingegeven door een wijs beheer en die zeer redelijk is in een economische en sociale constellatie waar het herstellen van het evenwicht der rekeningen niet meer van één enkele optie verwacht kan worden.

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

Met het oog op het behouden of het herstellen van het evenwicht der exploitatierekening had de Raad van beheer, handelend binnen de perken van zijn statutaire bevoegdheid, in het begin en in de loop van 1965 namelijk tot tariefaanpassingen besloten, zo voor het vervoer van de gewone reizigers als van de gewone, school- en werkliedenabonnees. Overeenkomstig de wet werden de gewijzigde tarieven aan de goedkeuring van de Regering onderworpen.

Op 1 januari 1966 werden alleen de nieuwe tarieven voor de gewone reizigers en voor de gewone abonnees goedgekeurd, en op 1 januari 1967 de prijzen van de weekabonnementen. De schoolabonnementen daarentegen staan nog steeds op de prijzen die sedert 1 april 1964 van toepassing zijn.

Intussen heeft het geheel der nieuwe lasten die op de exploitatie van het net drukken een nieuwe algemene tariefverhoging gerechtvaardigd, die des te dringender bleek daar, buiten wat het vervoer van studenten en scholieren betreft, het vervoer dat door de Nationale Maatschappij verzekerd wordt de terugslag heeft ondergaan van de verzwakking van de economische activiteit en van de uitbreiding van het park particuliere voertuigen. Deze verhoogde tarieven werden evenmin goedgekeurd.

Dit legt uit waarom de totale ontvangst van de reizigersdienst van 1966 tot 1967 een gemiddelde inkrimping van 2,07 % heeft ondergaan. Het inkrimpingspercentage

VERDELING IN %, VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

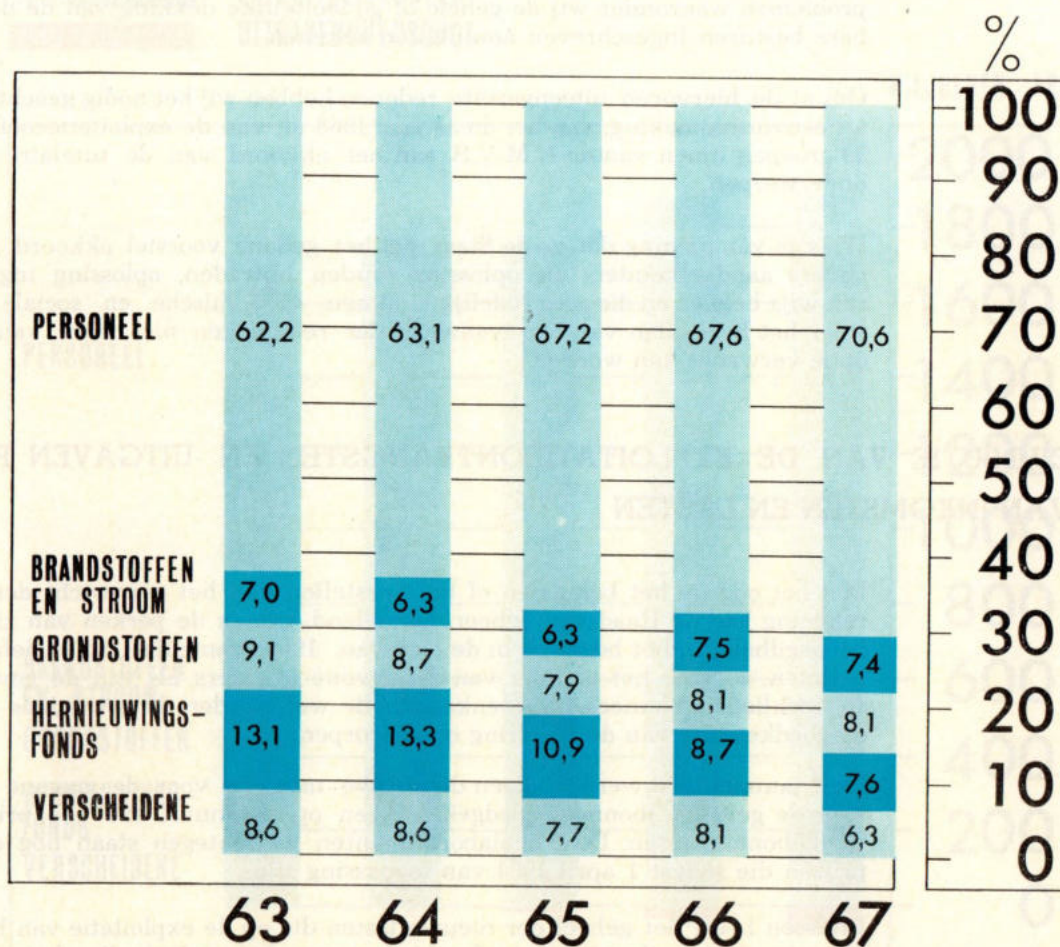


Fig. 14.

bedroeg 2,91 % voor de gewone reizigers en 6,74 % voor de gewone abonnees, terwijl men voor de schoolabonnees een verhoging van 5,17 % registreerde dank zij de gevoelige aangroei van het aantal vervoerde studenten en scholieren. Voor de weekabonnementen bedroeg de aangroei van de ontvangsten slechts 1,36 % hoewel, zoals reeds gezegd, de prijs van de abonnementen op 1 januari 1967 met 15 % werd verhoogd.

De grafieken 13 en 14 laten uitschijnen dat zo de aangroei van de uitgaven slechts 3 miljoen bedroeg, of 0,16 %, van 1966 tot 1967, dit gemiddelde percent het gevolg is van een verhoging met 4,53 % van de uitgaven voor personeel (+ 58 miljoen), van een vermindering met 0,71 % van de uitgaven voor brandstof en stroom (— 1 miljoen), van een aangroei met 0,65 % van het grondstoffenverbruik (+ 1 miljoen), van een inkrimping met 12,73 % van de dotaties aan de hernieuwings- en amortisatiefondsen (— 21 miljoen) en met 22,22 % van de andere uitgaven (— 34 miljoen).

Dit geeft 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 1966 tot 31 december 1967, van 7.158 tot 6.917 eenheden verminderd, d.i. 241 man minder ; uitgedrukt in man-jaren, bedroeg die vermindering 334 eenheden (7.385 man-jaren in 1966 tegen 7.051 man-jaren in 1967) ;
- dat de achteruitgang van het aantal werkdagen van 8 uren, dat door de jaarlijkse exploitatieontvangst gedekt kan worden (tabel IV hierna), nog niet op het punt schijnt te zijn te zullen ophouden, des te minder daar de netto-ontvangst per vervoerde reiziger van 6,74 fr. in 1966 tot 6,73 fr. in 1967 is teruggelopen.

TABEL IV.

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	2.650.300	70,9
1966	2.510.100	67,1
1967	2.282.400	61,0

- dat, om de expansie van de omvang der voorschotten aan de lijnen met verlies tegen te houden, de dotatie aan het hernieuwingsfonds in 1967 met 40,1 miljoen verlicht werd, tegen 33,1 miljoen in 1966, ten einde 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 ;

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

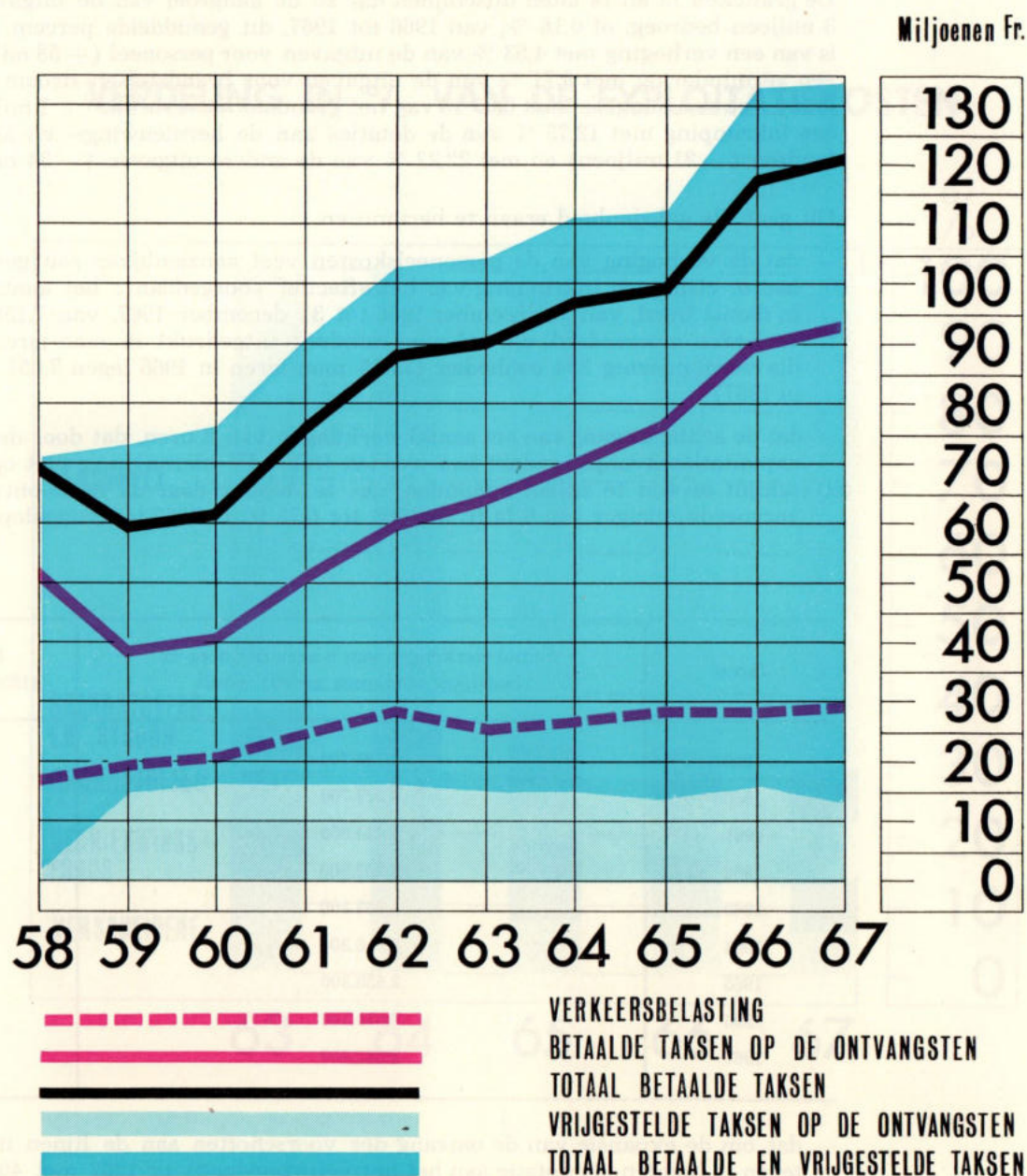


Fig. 15.

- dat het werkelijk geregistreerde exploitatietekort werd verminderd tot 80,5 miljoen, dank zij de inkomsten uit de effectenportefeuille en andere financiële inkomsten.

Zoals reeds werd vastgesteld in ons verslag van 1966 (blz. 76) is het duidelijk dat een dergelijke toestand tot de grootste omzichtigheid zou moeten aansporen bij het beoordelen van de werkelijke financiële toestand der Nationale Maatschappij en bij het beslissen over de te haren opzichte te voeren politiek.

De voor het beheer van de Maatschappij verantwoordelijke organen menen daaraan opnieuw te moeten herinneren.

EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN

Daar de Nationale Maatschappij verder het spoorverkeer door wegdiensten heeft vervangen daar waar de noodzakelijkheid ervan zich opdrong, hebben de ontvangsten een nieuwe vermindering ondergaan uit hoofde van de inning van de taks van 7 % op de ontvangsten van de vervangingsautobusdiensten. Wij herinneren er inderdaad aan, dat een koninklijk besluit van 23 december 1966 de vrijstelling van de taks (3,50 %) waarvan de ontvangsten van de spoorlijnen genieten tot 31 december 1968 heeft verlengd.

Aldus is de taks op de ontvangsten der autobusdiensten van 89.653.878 fr. in 1966 tot 92.484.516 fr. in 1967 aangegroeid, wat van het ene jaar tot het andere een verzwaring van de lasten van 2.830.638 fr. uitmaakt (zie grafiek fig. 15), niettegenstaande de zeer gevoelige inkrimping van de totale ontvangst.

Tijdens diezelfde tijdspanne liep de werkelijk betaalde verkeersbelasting op van 28.019.858 fr. tot 28.474.924 fr., zegge 455.066 fr. meer, omwille namelijk van de uitbreiding van het park wegvoertuigen.

Voor de twee taksen te zamen bedroeg de verhoging van de lasten die op de exploitatierekening drukken dus 3.285.704 fr. (117.673.736 fr. taksen in 1966 ; 120.959.440 fr. het volgende jaar).

Zonder de verlenging van de voorlopige vrijstelling tot het betalen van de taks op de ontvangsten der spoorlijnen zou de Nationale Maatschappij daarenboven nog 13.354.872 fr. dergelijke taksen (16.057.573 fr. in 1966) hebben moeten dragen, wat de totale last van de verkeersbelasting en van de taks op de ontvangsten op 134.314.312 fr. zou gebracht hebben (133.731.309 fr. in 1966).

Wat de andere taksen en accijsrechten betreft, die door de Nationale Maatschappij worden gedragen, is hun bedrag, vergeleken met de cijfers van ons Verslag van 1966 (blz. 63) niet veranderd.

Eens te meer moet er worden op gewezen, hoe de recente fiscale puncties bij de voornaamste oorzaken dienen gerekend van het in de exploitatierekening waargenomen onevenwicht.

Het schijnt moeilijk te geloven dat dergelijke nieuwe belastingen de Nationale Maatschappij werden opgelegd, terwijl men haar de nieuwe inkomstbronnen weigerde om ze op te slorpen. Het is nochtans dat lot dat haar werd beschoren.

STRUCTUUR VAN HET NET

Zoals reeds vermeld op blz. 48, werden, in 1967, 42 km 107 lijnen met elektrische tractie en 5 km 325 niet geëlektrificeerde spoorlijnen, die voor het goederenvervoer dienden, voor het verkeer gesloten.

Hieruit volgt dat het net, op 31 december 1967, het hiernavermeld geheel van spoorlijnen en autobusdiensten omvatte :

Spoornet

Elektrische spoorlijnen

Lijnen uitsluitend voor het reizigersvervoer opengesteld . . .	445 km 343
Lijnen uitsluitend voor het goederenvervoer opengesteld . . .	—
Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld . . .	—
Totaal . . .	445 km 343

Niet geëlektrificeerde spoorlijnen

Lijnen uitsluitend voor het reizigersvervoer opengesteld . . .	5 km 400
Lijnen uitsluitend voor het goederenvervoer opengesteld . . .	11 km 277
Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld . . .	—
Totaal . . .	16 km 677

Totale lengte van het spoornet . . . 462 km 020

Al de lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m, behalve 7 km 642 die voorbehouden zijn aan het goederenvervoer en 4 rails hebben (spoorwijdte 1 m en 1 m 435).

Hierna volgt een opgave van die lijnen :

Mol (N.M.B.S.) — Mol (Donk) . . .	3 km 987
Verbindingssporen te Baudour . . .	3 km 655
Totaal . . .	7 km 642

Autobusnet

In 1967 werden 342 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 69 km kleine wijzigingen en varianten aan de bestaande diensten niet inbegrepen) wordt hierna in tabel V gegeven :

TABEL V.

*Lijst van de openbare autobusdiensten en belangrijke
uitbreidingen die in 1967 in bedrijf werden gesteld*

Lijn	Lengte	Datum van inbe- drijfstelling
Merksplas — Wortel	3 km 240	1-1-1967
Genk (Sledderlo) — Munsterbilzen	3 km 640	15-1-1967
Tessenderlo — Hulst	5 km 040	23-1-1967
Geel — Oevel	12 km 047	2-2-1967
Souvret — Gouy-lez-Piéton	6 km 891	5-2-1967
Tienen — Vissenaken	6 km 080	14-2-1967
Charleroi — Nalennes	11 km 700	7-5-1967
Maaseik — Leuven	95 km 585	28-5-1967
Haneffe — Celles	7 km 441	28-5-1967
Bellefontaine — Lahage	2 km 507	28-5-1967
Spa — Sart (Balmoral)	2 km 950	1-6-1967
Quiévrain — Montroeuil	3 km 775	2-7-1967
Cuesmes — Jemappes	8 km 546	2-7-1967
Wihéries — Audregnies — Baisieux	4 km 767	2-7-1967
Schaarbeek (Meiserplein) — Evere (kerkhof)	2 km 125	11-7-1967
Loncin — Awans	3 km 806	31-7-1967
Gullegem — Wevelgem	4 km 331	4-9-1967
Overijse — St-Agatha-Rode	9 km 009	4-9-1967
St-Ghislain — Hornu — Wasmes	18 km 118	4-9-1967
Bergen — Dour — Erquennes	37 km 923	4-9-1967
Montleban — Cherain — Brisy	13 km 684	4-9-1967
Wibrin — Mormont — Filly	3 km 897	4-9-1967
Hulshout — Heultje	4 km 790	22-9-1967
Eupen (Rathaus) — Bellmerin	2 km 700	25-9-1967
Totaal	272 km 942	

Ingevolge die verschillende initiatieven had het autobusnet een totale uitgestrektheid van 12.903 km 687, onderverdeeld als volgt :

Vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	11.841 km 489
Toevoegingsautobusdiensten (regime 1924)	1.062 km 198

Van die 12.903 km 687 autobusdiensten zijn er 1.385 km 096 verpacht, namelijk 867 km 158 vervangingsdiensten en 517 km 938 toevoegingsdiensten. Er worden 1.030 km 298 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 928 km seizoendiensten niet inbegrepen) bedroeg dus, op 31 december 1967, 13.365 km 707.

Wat de SPECIALE diensten betreft, t.t.z. de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, inzonderheid werklieden en scholieren, ze zijn verminderd zowel in aantal als in lengte in vergelijking met het vorige dienstjaar. Deze vermindering, die zich vooral laat gevoelen in Henegouwen, Limburg en

Brabant, is te wijten aan een daling van het vervoer van werklieden, inzonderheid mijnwerkers. Het scholierenvervoer daarentegen heeft nog uitbreiding genomen.

Wij geven hierna de evolutie, tijdens de jongste tien jaren, van de speciale autobusdiensten ingericht ten behoeve van de scholieren.

TABEL VI.

Schooljaren	Dagelijkse afhalingsdiensten		Diensten naar de zweminrichtingen	
	Aantal	Lengte van de reismwegen (km)	Aantal	Lengte van de reismwegen (km)
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
1967-1968	985	23.632	285	2.326

EVOLUTIE VAN HET VERKEER

Goederen

Het gedeelte van die activiteitstak in het geheel der prestaties die door de Nationale Maatschappij worden verstrekt, blijft van jaar tot jaar afnemen.

Het feit dat de Nationale Maatschappij in juni 1967 de verbindingssporen te Merksem heeft opgegeven had een nieuwe inkrimping tot gevolg, namelijk met 30,72 % in verhouding tot 1966, van de ontvangsten die door de bewuste activiteitstak werden voortgebracht, niettegenstaande de stabiliteit van de tarieven. Uitgedrukt in vervoerd tonnengewicht, bedroeg die achteruitgang 26,12 % en 26,18 % zo men de ton-kilometers in aanmerking neemt, terwijl de gemiddelde afstand van de verzendingen praktisch op het peil van het vorige jaar is gebleven.

Reizigers

Bij het commentariëren van de achteruitgang die sedert 1965 werd vastgesteld in het volume van het verkeer der Nationale Maatschappij, uitgedrukt in afgelegde kilometers, achteruitgang die volgde op een ononderbroken reeks jaren die integendeel een groeiende activiteit kenden, lieten wij in onze Verslagen over de dienstjaren 1965 (blz. 84) en 1966 (blz. 79) 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

MILJOENEN REIZIGERS

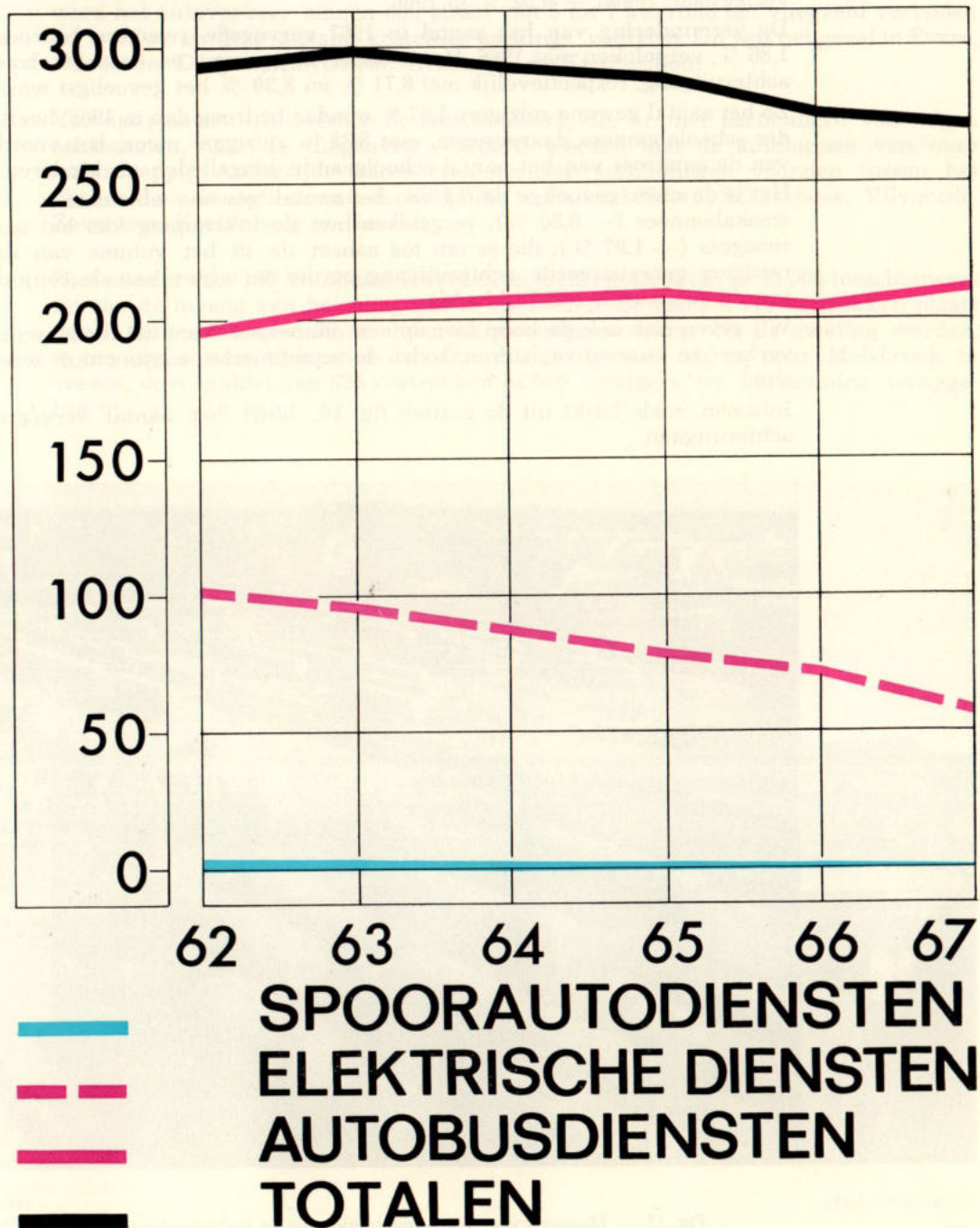


Fig. 16.

Die wanverhouding blijft een herziening van de uurroosters rechtvaardigen, in de zin van de afschaffing van een zeker aantal ritten, namelijk deze waarvan de ontvangsten niet meer volstaan om de marginale kostprijs te dekken.

Hieruit vloeide een nieuwe vermindering voort van 2,15 % van het verkeer, uitgedrukt in afgelegde kilometers, en van 2,95 % van het aantal geboden plaatsen-km, ofschoon het net van de door de Nationale Maatschappij geëxploiteerde openbare vervoerdiensten nog een lichte uitbreiding kende : + 2,26 % vergeleken met het vorige jaar, tegen + 0,92 % in 1966.

De vermindering van het aantal in 1967 vervoerde reizigers bedroeg gemiddeld 1,86 %, vergeleken met 1966. Het is onder de gewone en de weekabonnees dat de achteruitgang, respectievelijk met 8,71 % en 8,30 % het gevoeligst was.

Zo het aantal gewone reizigers 1,97 % minder bedroeg dan in 1966, heeft het vervoer der schoolabonnees daarentegen, met 8,38 % reizigers meer, het voordeel genoten van de aangroei van het aantal schoolgaande jongelieden en kinderen.

Het is de meer gevoelige daling van het aantal gewone abonnees (— 8,71 %) en weekabonnees (— 8,30 %), vergeleken met de inkrimping van het aantal gewone reizigers (— 1,97 %), die er ons toe aanzet de in het volume van de vervoerde reizigers geregistreerde achteruitgang eerder te wijten aan de conjuncturele dan aan de structurele moeilijkheden.

Wij geven dan ook de hoop niet op een ommekeer van de tendenscurve van het verkeer te kunnen registeren, zodra de economische conjunctuur weer beter zal zijn.

Intussen, zoals blijkt uit de grafiek fig. 16, blijft het aantal vervoerde reizigers achteruitgaan.



(Foto Objectif 65)

Fig. 17. — Massavervoer ter gelegenheid van de luchtmeting van 27 juni 1967
Voorlopig station te Melsbroek.

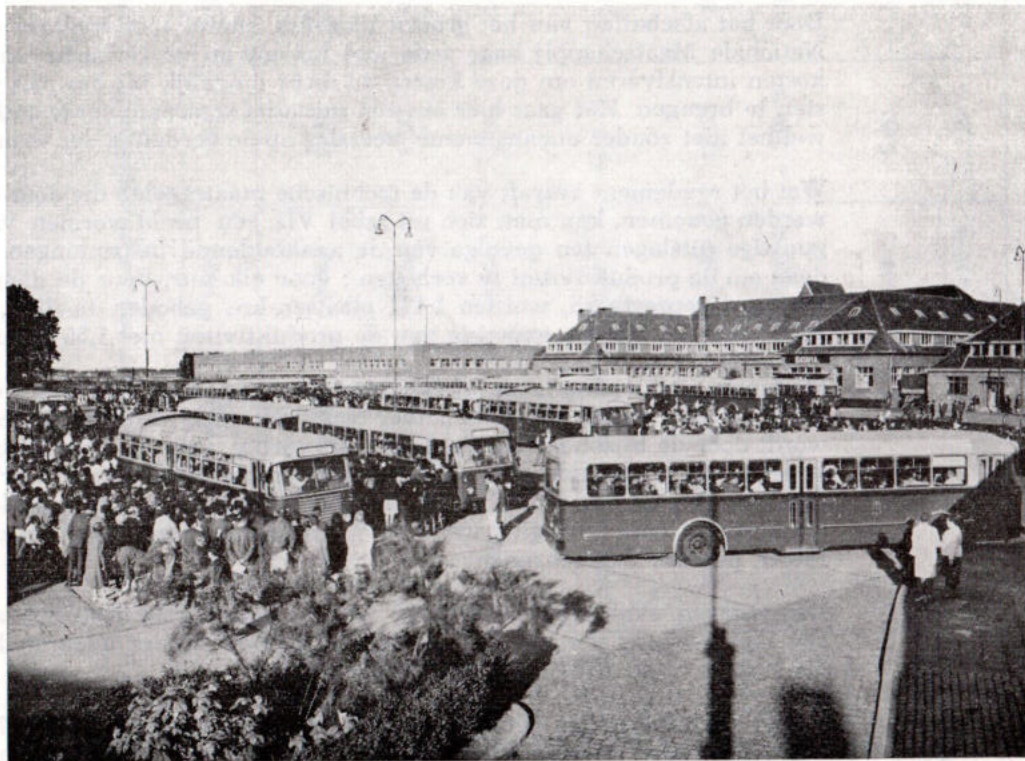
De luchtmeeting te Melsbroek op zondag 25 juni 1967

Het vervoer van de toeschouwers die te Melsbroek deze manifestatie bijwoonden werd ingericht in samenwerking met de Staf van de Luchtmacht, de Rijkswacht en de N.M.B.S.

Ten einde verkeersopstoppen tijdens deze bijzondere manifestatie te vermijden, werd het autoverkeer binnen een straal van 5 tot 7 km rond het vliegveld verboden en werden op deze afstand kosteloze parkings voorzien. Dit was het geval te Evere, Vilvoorde, Diegem, Zaventem, Kraainem en Kampenhout.

Van die plaatsen uit moesten de toeschouwers, die er met particuliere voertuigen aankwamen, naar de vlieghaven vervoerd worden met de autobussen van onze maatschappij. Anderzijds waren rechtstreekse verbindingen voorzien tussen het vliegveld en de stations van de N.M.B.S. te Brussel-Noord, Schaarbeek, Vilvoorde, Zaventem, Kortenberg en Haacht.

Niet minder dan 195 autobussen werden in dienst gesteld om de 50.500 toeschouwers tot aan de ingang van het vliegveld te vervoeren. Zo hadden 775 vertrekkende plaatsen in een tempo van soms 30 seconden uit sommige parkings. Na de meeting werden, in een nog kortere tijdspanne dan deze die nodig was om ze naar Melsbroek te voeren, door middel van 626 vertrekkende 52.500 reizigers ter bestemming teruggebracht.



(Foto Objectif 65)

De feilloze uitvoering is mogelijk geweest dank zij een zorgvuldige voorbereiding : onderrichtingen aan het personeel, vereenvoudigde tarificatie, afpaling van 16 tijdelijke autobuslijnen door 600 gekleurde pijlen, inrichting van drie voorlopige autobusstations, een speciaal telefoon- en radionet tussen vertrekpunten, controleposten, aankomststations en coördinatiecentrum.

Deze buitengewone prestatie heeft bewezen dat de autobus, in welbepaalde omstandigheden en van het ogenblik dat de openbare overheid de vereiste maatregelen wil treffen om het verkeer van de voertuigen te vergemakkelijken, bij machte is op degelijke wijze een massaal vervoer te verzekeren.

OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT

De rationalisatiemaatregelen door dewelke de Maatschappij heeft getracht de tot nog toe ongekennde afbrokkeling van haar exploitatieuitslagen te remmen, hebben onvermijdelijk de inkrimping van het activiteitsvolume van het net tot gevolg gehad.

Hieruit volgt dat de totale produktie van de N.M.V.B., uitgedrukt in geboden plaatsen-km, nog slechts 10.168 miljoen eenheden bereikt. Vergeleken met het dienstjaar 1966 ondergaat zij dus een achteruitgang van 309 miljoen eenheden of 2,95 %. Zoals blijkt uit de tabel VII heeft die achteruitgang, die in het jaar 1965 is begonnen, tot gevolg gehad de produktie te verlagen tot op een peil dat reeds dicht bij dat van 1962 ligt.

Door het afschaffen van het grootst mogelijk aantal niet leefbare diensten, wil de Nationale Maatschappij haar actie met het oog op het verlagen van haar produktiekosten intensiveren om deze kosten zo dicht mogelijk bij het peil van de ontvangsten te brengen. Het gaat hier om een initiatief waaraan niet te ontkomen valt, hoewel het niet zonder onaangename weerslag op de verdeling der vaste kosten zal zijn.

Wat het rendement betreft van de technische maatregelen die door de Maatschappij werden genomen, kan men zich uit tabel VII een beeld vormen van de bekomen gunstige uitslagen ten gevolge van de aanhoudende inspanningen die werden gedaan om de produktiviteit te verhogen : voor elk uur, door de dienst van de « Beweging » gepresteerd, werden 1.171 plaatsen-km geboden in 1967, tegen 1.153 in 1966, wat een nieuwe expansie van de produktiviteit met 1,56 % uitmaakt.

Men moet zich nochtans niet ontveinzen dat de gunstige uitwerking die door die aangroei van de produktiviteit op zuiver technisch vlak werd geregistreerd, opgeslorpt wordt door de bijzonder aanzienlijke verzwaring van de bezoldigingen, zo rechtstreekse als onrechtstreekse. Inderdaad is de kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren van 743,93 fr. in 1966 tot 800,71 fr. in 1967 opgelopen. Dit stemt overeen met een verhoging van 7,63 % en voor de eerste maal werd het bedrag van 100 fr. per uur overschreden.

Daarentegen evolueert de stijging, waargenomen in de kostprijs van het personeel van de Beweging per geboden plaats-km, op een minder teleurstellende manier, in die zin dat ze op 5,77 % kon beperkt worden.

In dat verband is het verheugend vast te stellen dat het in 1967 geregistreerde verschil tussen de twee stijgingspercentages scherper is dan datgene dat het vorige jaar werd geconstateerd, en zelfs hoger ligt dan het verschil waargenomen in 1965, bijzonder indien men rekening houdt met de geometrische verhouding tussen de twee percentages van eenzelfde jaar.

TABEL VII

Opvoering van de produktiviteit tijdens de jongste tien jaren

	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (verpachte diensten niet inbegrepen).	9.265	9.286	9.685	9.730	10.151	10.523	10.717	10.614	10.477	10.168
Door de «Beweging» gepresteerde diensten (in duizenden)	10.215	9.893	9.650	9.627	9.918	9.770	9.587	9.346	9.086	8.683
Aantal geboden plaatsen-km per gepresteerd uur «Beweging» (in eenheden)	907	939	1.004	1.011	1.024	1.077	1.118	1.136	1.153	1.171
Verhouding tussen het aantal uren «One man car» en uren «Geleiders, chauffeurs en ontvangers»	29,95 %	34,30 %	38,89 %	43,71 %	48,48 %	52,58 %	57,53 %	60,93 %	63,14 %	66,87 %
Kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren										
— in frank	398,75	414,33	444,40	457,73	489,59	543,06	598,29	666,09	743,93	800,71
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vorige jaar	—	+ 3,91 %	+ 7,26 %	+ 3,00 %	+ 6,96 %	+ 10,92 %	+ 10,17 %	+ 11,33 %	+ 11,69 %	+ 7,63 %
Kostprijs van het personeel «Beweging» per geboden plaats-km										
— in centiem	5,495	5,518	5,534	5,661	5,979	6,302	6,691	7,331	8,081	8,547
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vorige jaar	—	+ 0,42 %	+ 0,29 %	+ 2,29 %	+ 5,62 %	+ 5,40 %	+ 6,17 %	+ 9,57 %	+ 11,02 %	+ 5,77 %

Wij hebben hier de gelegenheid er nogmaals aan te herinneren dat de remming op de stijging van de eenheidsprijs der geboden plaats-km nog slechts 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 « bestuurders, chauffeurs en ontvangers » bedraagt echter reeds 66,87 %. Dit wil zeggen dat meer dan 80 % der voertuigen van de Nationale Maatschappij door één enkele agent worden bediend.

Die evolutie beperkt in grote mate de mogelijkheden van dit actiemiddel in de toekomst, daar het « one man car » -systeem geleidelijk zijn virtueel verzadigingspunt benadert.

Men vraagt zich dan ook af hoe de Nationale Maatschappij, in de nabije toekomst, in een zekere mate nog zal kunnen ingaan tegen de terugslag van de loonexpansie, die nog zal worden versterkt door het stijgen van de prijs der goederen en door de fiscale puncties die op de kostprijzen drukken.

De ernst van dat probleem wordt bevestigd door de conclusies die kunnen getrokken worden uit de hiernavolgende studie over de « toegevoegde waarde tegen factorprijzen » tijdens het jaar 1967.

Alvorens tot die studie over te gaan is het wellicht nuttig aan de componenten van die toegevoegde waarde te herinneren.

De « 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 (uitgekeerde en gereserveerde winsten) ;
- 3) van de Staat (rechtstreekse belastingen op die winsten van de onderneming).

Het begrip « bezoldiging van het personeel » moet in de brede zin genomen worden. Het omvat, buiten de eigenlijke lonen en wedden van het personeel in dienst, 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 rechthebbenden.

Tabel VIII geeft een overzicht, voor de jaren 1960 tot 1967, van de elementen der « netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen ».

TABEL VIII.

Bepaling van de netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen.

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Productie van goederen en diensten								
— waarde in duizend fr. (A)	1.774.724	1.756.361	1.779.815	1.848.475	1.977.226	2.018.997	2.149.155	2.131.437
— schommelingen in verhouding tot 1960 . .	—	— 1,03 %	+ 0,29 %	+ 4,16 %	+ 11,41 %	+ 13,76 %	+ 21,10 %	+ 20,10 %
Af te trekken :								
Verbruik van goederen en diensten (afschrijvingen en onrechtstreekse belastingen inbegrepen).								
— waarde in duizend fr. (B)	779.592	706.887	674.888	657.949	710.696	691.810	741.779	718.465
— schommelingen in verhouding tot 1960 . .	—	— 9,33 %	— 13,43 %	— 15,60 %	— 8,84 %	— 11,26 %	— 4,85 %	— 7,84 %
— % in verhouding tot de productie	43,93 %	40,25 %	37,92 %	35,59 %	35,94 %	34,27 %	34,51 %	33,71 %
Verschil :								
Netto-toegevoegde waarde tegen factorprijzen.								
— in duizend fr. = (A) — (B)	995.132	1.049.474	1.104.927	1.190.526	1.266.530	1.327.187	1.407.376	1.412.972
— schommelingen in verhouding tot 1960 . .	—	+ 5,46 %	+ 11,03 %	+ 19,63 %	+ 27,27 %	+ 33,37 %	+ 41,43 %	+ 41,99 %
— % in verhouding tot de productie	56,07 %	59,75 %	62,08 %	64,41 %	64,06 %	65,73 %	65,49 %	66,29 %

Bij het lezen van die tabel stelt men een stijging van 41,99 % van de toegevoegde waarde in verhouding tot 1960 vast, terwijl de productie van goederen en diensten tijdens dezelfde periode slechts met 20,10 % is toegenomen.

Men moet eruit afleiden dat de Nationale Maatschappij, om haar zakencijfer van 1967 te bereiken, in steeds geringere mate beroep heeft gedaan op aan de onderneming vreemd zijnde factoren, vermits de tussenkomst van de inbreng van buiten uit, die in 1960 43,93 % bedroeg, in 1967 tot 33,71 % van het bedrag van de productie kon worden verminderd.

Dit wil zeggen dat het aandeel van de verbruikte goederen en diensten in 1967 zijn laagste peil heeft bereikt sedert 1960.

Maar het is een feit dat de bedoelde wending door een kunstmatig element verwron-gen is. Inderdaad, zijn de resultaten van de Nationale Maatschappij in 1967 zo ver-

slecht, dat het gepast geacht werd de regels van een welbegrepen bedrijfseconomie niet na te leven, wat betreft de afschrijvingen en de dotaties aan de hernieuwingsfondsen (terugname van 40,1 miljoen op hernieuwingsdotaties).

Het verbruik van goederen en diensten had 758.594.000 fr. moeten bedragen en het % in verhouding tot de produktie 35,59 % zegge juist hetzelfde percent als in 1963.

Enkele andere beschouwingen zouden ook de aandacht ernstig moeten gaande houden.

Is het niet verontrustend vast te stellen dat de fluctuatievoet van de produktie van goederen en diensten in verhouding tot 1960 (= 100 %) van 121,1 % in 1966 tot 120,1 % in 1967 is achteruitgegaan ? Moet men het feit dat de eigenlijke toegevoegde waarde, vergeleken met die van 1960 (= 100 %), van het ene jaar tot het andere slechts van 141,43 % tot 141,99 % aangroeit als een crisissymptoom beschouwen, terwijl de Nationale Maatschappij tijdens de periode 1960-1966 heeft mogen bogen op een gemiddelde toeneming van circa 7 %, of moet men in dat zwakke stijgingspercentage het normaal gevolg zien van de weigering tot aanpassing van de tarieven ?

De achteruitgang, vastgesteld in de produktie van goederen en diensten, heeft onvermijdelijk geleid tot een scherpe ommekeer in de verdeling onder het personeel, de onderneming en de fiscus van de bijdrage der N.M.V.B. tot 's lands economie.

Dit kan afgeleid worden uit tabel IX.

TABEL IX.

Verdeling van de toegevoegde waarde

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
In waarde (duizend fr.) :								
— personeel	932.538	955.068	1.037.354	1.128.511	1.221.412	1.317.354	1.432.188	1.484.123
— onderneming (winsten en provisies voor uitgestelde uitgaven) .	62.544	92.680	64.263	61.364	44.893	9.833	— 24.812	— 71.151
— 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	1.412.972
In percentage :								
— personeel	93,71 %	91,10 %	93,88 %	94,79 %	96,44 %	99,26 %	101,76 %	105,04 %
— onderneming	6,28 %	8,83 %	5,82 %	5,16 %	3,54 %	0,74 %	— 1,76 %	— 5,04 %
— 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 %	+ 59,14 %
— onderneming	—	+ 48,18 %	+ 2,75 %	— 1,89 %	— 28,22 %	— 84,28 %	— 139,67 %	— 213,76 %

Aan het personeel werd een aandeel toegekend dat zelfs 5,04 % hoger ligt dan het totale beschikbare bedrag.

Om die overschrijding te kunnen neutraliseren heeft de Nationale Maatschappij 71 miljoen fr. van haar reserves moeten afnemen en heeft zij daardoor een gevaarlijke spanning voor haar eigen financiële structuur geschapen.

Sedert 1960 is de totale bezoldiging van het personeel met meer dan 59 % gestegen wat, in absolute cijfers uitgedrukt, circa 551 miljoen fr. uitmaakt. Het schijnt niet overbodig hiertegenover de evolutie van de produktie te stellen : na acht jaar bereikt zij een plafond, met een lichte neiging tot achteruitgang, dat nauwelijks 20 % hoger ligt dan de produktie van 1960. Ze is dus slechts met circa 357 miljoen fr. toegenomen.

De loonexpansie krijgt haar volle betekenis wanneer men weet dat, tijdens dezelfde periode, en uitgedrukt in maandelijkse gemiddelden, het effectief van 8.155 tot 7.051 eenheden werd verlaagd, zegge een vermindering van 1.104 eenheden (zie tabel X).

TABEL X.

Kostprijs per agent

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Effectief in eenheden (maandelijks gemiddelde)	8.155	8.016	8.038	7.965	7.792	7.666	7.385	7.051
Jaarlijkse kostprijs per hoofd — in fr.	114.400	119.300	129.100	141.700	156.800	171.800	193.900	210.500
— schommelingen in verhouding tot 1960 . .	—	+ 4,28 %	+ 12,85 %	+ 23,86 %	+ 37,06 %	+ 50,27 %	+ 69,49 %	+ 84,00 %
Index van de kleinhandelsprijzen — werkelijke index (gemiddelde) . . .	109,97	111,06	112,62	115,05	119,84	124,71	129,92	133,62
— schommelingen in verhouding tot 1960 . .	—	+ 0,99 %	+ 2,41 %	+ 4,62 %	+ 8,98 %	+ 13,40 %	+ 18,14 %	+ 21,51 %
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 %	+ 51,43 %

Gezien de deficitaire financiële toestand van de Nationale Maatschappij, zal men niet verwonderd zijn, bij het lezen van tabel IX, vast te stellen dat de fiscus van alle deelname in de verdeling van de toegevoegde waarde verstoken blijft. De punctie die op de reserves werd gedaan neemt inderdaad alle mogelijkheid weg nog inkomsten in hoofde van de N.M.V.B. te belasten. Om volledig te zijn dient eraan toegevoegd te worden dat de fiscus de onrechtstreekse belastingen geniet, welke ook de geboekte uitslagen zijn, en dat gezegde belastingen zwaar op de exploitatiekosten blijven wegen.

Samenvattend kan men dus zeggen dat de opvoering van de produktiviteit volledig, en zelfs erboven, gediend heeft om de totale inkomsten van het personeel te verbeteren.

Tabel X bevestigt die vaststelling ten volle. Uit die tabel blijkt dat, *per agent*, de gemiddelde bezoldiging (alle lasten inbegrepen) haar snelle stijging blijft volhouden : ze is van 114.400 fr. in 1960 tot 210.500 fr. in 1967 opgelopen en wijst dus op een verhoging, na acht jaar, van 84 %.

Dat percentage overtreft zelfs de relatieve verhoging van de bezoldigingen van het gezamenlijk personeel (59,14 %) om reden, zoals hiervoren gezegd, van de vermindering van het aantal agenten in dienst.

Om de merkelijke verhoging van de bezoldigingen duidelijker te laten uitkomen, hebben wij uit het verhogingspercentage van de kosten de weerslag van de index der kleinhandelsprijzen weggelaten. De alzo aangepaste uitslag brengt nog steeds de uitgave per agent in 1967 op 51,43 % boven die van 1960.

Kortom, al onze vaststellingen bevestigen de zienswijze die wij vorig jaar reeds hebben naar voren gebracht : het personeel blijft op dit ogenblik de enige begunstigde van de substantiële uitslagen voortvloeiend uit het nastreven van het optimumrendement der actiemiddelen die door de Nationale Maatschappij worden aangewend.

Men mag zich nochtans afvragen of een voor de arbeiders zo bepaald gunstige sociale evolutie niet denkbeeldig is, van het ogenblik af dat ze ondergeschikt is aan een volledige afbraak van de financiële weerstand van de onderneming die hun broodwinning is.

Het blijft te hopen dat al de overheden die voor de toekomst van onze maatschappij verantwoordelijk zijn er zich rekenschap zullen van geven dat men reeds de drempel heeft overschreden die de scheiding uitmaakt tussen, eensdeels, een toestand die verenigbaar is met een harmonieuze en economische exploitatie van de vervoermiddelen der Nationale Maatschappij en, anderdeels, een toestand waarin de toekomst, zo van de onderneming zelf als van haar personeel, dreigt in gevaar te komen, zo men nalaat de noodzakelijke drastische maatregelen voor te schrijven. En hoe langer men zal gewacht hebben om op doeltreffende wijze op te treden hoe meer gevaar er bestaat dat de maatregelen die dan toch zullen worden getroffen des te zwaarder zullen drukken.

CONCLUSIES

Bij het einde van deze commentaar, zou men geneigd zijn gewoon te verwijzen naar de conclusies die in het verslag over het dienstjaar 1966 voorkomen. Dezelfde problemen blijven immers gesteld, zonder dat nog maar een schijn van oplossing is tussenbeide gekomen : de overblijvende achterstand op het gebied van de tarieven is nog erger geworden door het niet toepassen van de jongste tarifaire maatregelen waartoe door de Raad van beheer werd besloten ; de fiscale last werd niet verlicht en blijft nog steeds zwaarder wegen op de Nationale Maatschappij dan op de andere ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer bij dewelke de Staat financieel als aandeelhouder betrokken is ; de Nationale Maatschappij blijft de enige die verstoken is van de toelagen die als gevolg hebben de lasten te compenseren voortvloeiend uit de wijzigingen die onlangs aan het fiscaal statuut van die ondernemingen werden gebracht.

Intussen is de percentvoet van de personeelsuitgaven (1960 = 100) van 153,57 % tot 159,14 % gestegen, stijging die zelfs van 169,49 % tot 184,00 % bedraagt, zo men de jaarlijkse kostprijs van het arbeidsloon per kop in aanmerking neemt.

In de huidige toestand van onevenwicht der exploitatierekeningen is het zeker dat de bijdrage van de gebruikers van het buurtnet meer in overeenstemming zou moeten worden gebracht met de kostprijs der prestaties vermits, voor de Nationale Maatschappij, de aangroei van het verschil tussen de werkelijke vervoerprijs en de prijs die wordt toegepast een toenemend verbruik van haar patrimonium met zich brengt. Het staat ook vast dat de Nationale Maatschappij niet kan blijven doorgaan met de politiek die de jongste jaren werd toegepast, en die erin bestaat zekere lasten te verhelen die geen kasuitgaven zijn, om betere resultaten voor te stellen dan deze die de werkelijke toestand juist weergeven.

Derhalve moeten wij met klem ons verzoek herhalen, dat erop gericht is maatregelen te zien nemen die de exploitatierekeningen van de maatschappij opnieuw in evenwicht kunnen brengen, daarbij eraan herinnerend dat, naar de mening van de promotors van de Nationale Maatschappij, er slechts kwestie kan zijn van winst wanneer de annuïteiten volledig door de ontvangstexcedenten gedekt zijn.

De Nationale Maatschappij zal voorzeker zonder versagen haar initiatieven verder doorvoeren met het oog op het rationaliseren van haar diensten en het opvoeren van hun produktiviteit. Doch, zoals reeds in deze commentaar werd gezegd, kan men niet meer rekenen op de uitslagen van dergelijke inspanningen om de uitgaven, die in voortdurende expansie zijn, op het niveau terug te brengen van de ontvangsten die daarentegen steeds verminderen.

Om deze redenen moeten wij herhalen dat andere redmiddelen niet meer mogen uitgesteld worden.

En tot slot van onze commentaar achten wij het nuttig eraan te herinneren dat op het XXXVII^e Internationaal Congres, dat in 1967 door de « Union Internationale des Transports publics » te Barcelona werd gehouden, de « Commission Internationale de l'Economie des Transports », als conclusie van haar werkzaamheden en van het verslag over haar activiteit, na de noodzakelijkheid te hebben laten uit-
schijnen :

1. van een ordelijk beheer van de onderneming, gericht op het dekken van al de kosten ;
2. van de financiële compensatie van al de in het openbaar belang gepresteerde diensten die niet renderend zijn ;
3. van de verlichting der fiscale lasten,

het advies heeft uitgebracht dat men het systeem moet afwijzen van niet gecontroleerde dekking van tekorten, achteraf toegepast, systeem dat tegen een gezonde economie blijkt in te druisen.

Wij kunnen ons slechts aansluiten bij dit advies, dat trouwens ook werd bijgetreden door al de regeringsafgevaardigden en de vertegenwoordigers van ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer, die aan dat congres deelnamen.

The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the existence of a solution of the system of equations (1) for arbitrary values of the parameters α and β . It is shown that the system (1) has a solution for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (2) is satisfied.

In the second part of the paper the question of the uniqueness of the solution of the system (1) is considered. It is shown that the system (1) has a unique solution for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (3) is satisfied.

In the third part of the paper the question of the stability of the solution of the system (1) is considered. It is shown that the solution of the system (1) is stable for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (4) is satisfied.

The fourth part of the paper is devoted to a numerical solution of the system (1) for arbitrary values of the parameters α and β . It is shown that the system (1) can be solved numerically for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (5) is satisfied.

In the fifth part of the paper the question of the asymptotic behavior of the solution of the system (1) is considered. It is shown that the solution of the system (1) has a definite asymptotic behavior for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (6) is satisfied.

The sixth part of the paper is devoted to a discussion of the results of the paper. It is shown that the system (1) has a solution for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (7) is satisfied.

The seventh part of the paper is devoted to a discussion of the results of the paper. It is shown that the system (1) has a unique solution for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (8) is satisfied.

In the eighth part of the paper the question of the stability of the solution of the system (1) is considered. It is shown that the solution of the system (1) is stable for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (9) is satisfied.

The ninth part of the paper is devoted to a numerical solution of the system (1) for arbitrary values of the parameters α and β . It is shown that the system (1) can be solved numerically for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (10) is satisfied.

In the tenth part of the paper the question of the asymptotic behavior of the solution of the system (1) is considered. It is shown that the solution of the system (1) has a definite asymptotic behavior for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (11) is satisfied.

The eleventh part of the paper is devoted to a discussion of the results of the paper. It is shown that the system (1) has a solution for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (12) is satisfied.

The twelfth part of the paper is devoted to a discussion of the results of the paper. It is shown that the system (1) has a unique solution for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition (13) is satisfied.

financien

ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1967, verdeeld onder de rekeningen betreffende de exploitatie, het sociaal secretariaat, de verzekeringen en de interesten op belegde fondsen, beloopt 117.043.440 fr., tegen 106.822.091 fr. in 1966, zegge een vermeerdering van 10.221.349 fr.

Het totaal van 117.043.440 fr. wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	fr. 373.385
Wedden en vergoedingen	69.137.980
Legale en extra-legale lasten	15.819.629
Pensioenen	15.424.358
Reiskosten	2.712.520
Kosten voor auto's (onderhoud, afschrijving en verbruik)	153.903
Voorkoming ongevallen	591.100
Benodigheden en drukwerken	1.438.064
Mecanografie IBM en Informatiecentrum (huur, bevoorrading, onderhoud en afschrijving)	1.537.411
Kosten voor administratieve documentatie	102.659
P.T.T. kosten	1.401.148
Lasten op onroerende goederen	2.824.428
Kosten voor conditionering der gebouwen	1.408.408
Afschrijving, onderhoud en herstelling van mobilair en machines	819.589
Fiscale lasten	3.199
Ondernemingsblad	346.941
Jaarverslag	315.856
Algemene reisgids N.M.V.B.	486.341
Sociale inrichtingen	635.705
Diverse en onvoorziene kosten	1.510.816
Totaal	fr. 117.043.440

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 32.646.673 fr. (1,85 % 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 1,85 % was, in 1966, 1,63 %.

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIVA

**Spoorlijnen
en autobusdiensten
(regime 1931) in
exploitatie :**
1.074.701.130 fr.

Bedrag, per 31 december 1967, 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 groep van samengesmolten lijnen.

**Spoorlijnen die,
alhoewel vergund,
niet zullen
aangelegd worden :**
8.396.327 fr.

Bedrag, per 31 december 1967, van de uitgaven gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

**Autobusdiensten
(regime 1924) :**
25.756.043 fr.

Bedrag, per 31 december 1967, 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 :**
34.471.929 fr.

Waarde, per 31 december 1967, na aftrek van de afschrijvingen, van het materieel van eerste aanleg ten gebruik van de gewestelijke directies.

**Gebouw, mobilair,
materieel, auto's,
sociale en culturele
inrichtingen :**
139.742.069 fr.

Waarde, na aftrek van de afschrijvingen en op het einde van het dienstjaar, van het gebouw, het mobilair, het materieel, de auto's, 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 vakantieoordn gecreëerd ten bate van het personeel ;
- de waarde van het materieel uitgeleend aan culturele verenigingen.

**Kas,
postrekening
en banken :**
12.724.818 fr.

Kasvoorraad en tegoed bij banken en bij het Bestuur der Postchecks per 31 december 1967.

Effectenportefeuille :
1.320.819.396 fr.

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) :
166.063.570 fr.

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 :**
447.298 fr.

Bedrag der betalingen aan te rekenen op de autobusbestellingen, die nog in uitvoering zijn per 31 december 1967.

**Verskillende
debiteuren :**
84.779.193 fr.

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 :

29.251.898 fr. : tegenwaarde van de op de rekening «Leveranciers» ingeschreven facturen in afwachting van hun definitieve aanrekening ;

18.148.107 fr. : sommen door de openbare besturen verschuldigd ;

14.859.740 fr. : saldi van de rekeningen der exploitatieregies, exclusief de waarde van het gereedschap en de voorraden ;

8.000.071 fr. : bedrag van de aan personeelsleden toegestane leningen ;

4.455.642 fr. : bedrag terugbetaalbaar in 1969, van de roerende voorheffing op inkomsten van 1967 van de effectenportefeuille ;

1.591.602 fr. : door kopers van schroot verschuldigde sommen en voorschotten gedaan aan leveranciers ;

894.453 fr. : in 1968 geïnde sommen die betrekking hebben op het dienstjaar 1967 ;

675.408 fr. : door exploitanten van verpachte diensten te betalen bedragen.

**Te vervallen
annuïteiten :**
2.865.365.345 fr.

Annuïteiten die na 30 juni 1967 vervallen en bestemd zijn om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge 2.807.712.670 fr. (zie op de passiva de posten « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van 57.652.675 fr. is als volgt te rechtvaardigen :

— annuïteiten die een aanvang namen na uitgifte der overeenkomstige leningen	fr.	58.054.689
— vervallen interesten per 1 november 1967	fr.	1.284.523
— afrondingen der aflossingstabellen	fr.	7.566
	fr.	<u>59.346.778</u>

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang namen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	fr.	<u>1.694.103</u>
--	-----	------------------

Orderekeningen :
317.432.887 fr.

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 :
162.316.871 fr.**

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 1966 beliep het bedrag van deze voorschotten 100.501.891 fr.

Zoals vermeld in de rubriek « Exploitatie » (cfr. blz. 52 van dit verslag), diende een som van 61.814.980 fr. aan de vroegere voorschotten toegevoegd te worden.

**Autobusdiensten
(regime 1924) :
verlies door de
aandeelhouders terug
te betalen :
866.346 fr.**

Exploitatiedeficit in 1967 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 :
1.196.996.000 fr.**

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 fr.**

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 1967 geen wijzigingen ondergaan.

**Voorzieningsfonds :
8.337.973 fr.**

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 1967 aan.

Hernieuwingsfonds :

- a) **Spoorlijnen :**
225.500.600 fr.
- b) **Autobusdiensten**
(regime 1931) :
918.311.850 fr.

Saldo, per 31 december 1967, van de dotaties aangelegd met het oog op de hernieuwing van de spoorlijnen en hun aanhorigheden, van de garages voor autobussen, alsmede van het materieel der spoorlijnen en der autobusdiensten (regime 1931).

Per 31 december 1966 bedroeg het Hernieuwingsfonds 305.700.481 fr. voor de spoorlijnen en 861.521.300 fr. voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van 66.405.245 fr. waarvan 13.335.436 fr. ten laste viel van de rekening « Exploitation » ; de voorafnemingen echter beliepen 146.605.126 fr.

Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding 145.743.079 fr. ; daarentegen beliepen de voorafnemingen 88.952.529 fr.

Hernieuwingsfonds :
Autobusdiensten
(regime 1924) :
19.536.442 fr.

Saldo, per 31 december 1967, der dotaties aangelegd met het oog op de hernieuwing van het materieel en de vaste installaties der autobuslijnen met hoog kapitaal en bedrag van de dotatie voor hersamenstelling van het kapitaal der autobusdiensten met laag kapitaal (art. 38 der statuten, littera c).

Voor het detail per lijn, zie bijlage E (kolom 8).

Verzekeringsfonds :
84.490.844 fr.

Saldo, per 31 december 1967, 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 :
163.338.543 fr.

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

Verschillende
crediteuren :
226.411.926 fr.

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 :

68.005.271 fr. : schuldvorderingen van de leveranciers en de aannemers ;

43.297.580 fr. : saldo aan de R.M.Z. verschuldigd op de bijdragen van het vierde kwartaal 1967 ;

31.425.275 fr. : voorschotten betaald door de kopers van schroot ; afhoudingen op bestellingen en sommen verschuldigd aan autobusconstructeurs ;

27.880.814 fr. : opbrengst nog aan te rekenen op de verzilvering van spoorlijnen waarvan de opbraak aan gang is per 31 december 1967 ;

11.000.000 fr. : nog te verrichten prestaties uit hoofde van vervoerbewijzen die per 31 december 1967 in omloop zijn ;

8.036.210 fr. : waarde van de door openbare besturen bij voorbaat betaalde vervoerbewijzen ;

6.040.933 fr. : waarde van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die van 1 januari 1968 af mogen aangeboden worden ;

6.153.630 fr. : te betalen taksen en belastingen ;

3.645.250 fr. : waarde van de coupons met vervaldag 1-1-1968, vóór deze datum als provisie voor onze leningen bij de Nationale Bank in betaling gegeven ;

1.362.128 fr. : diverse schuldvorderingen van derden (te betalen aandelencoupons, de nog verschuldigde bijdrage in het syndicaal fonds, enz.) ;

175.539 fr. : concurrentievergoeding aan de N.M.B.S. te betalen ;

78.192 fr. : bonificaties voor het dienstjaar 1967 ingeschreven op het credit der rekening van de Belgische Staat : interesten op beschikbare kapitalen (76.494 fr.) en ontvangen vergoedingen (1.698 fr.) voortkomend van de lijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.

Nog te vereffenen schadegevallen :
115.000.000 fr.

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

Te vervallen obligaties :
1.404.583.360 fr.

Nominale waarde van de obligaties in omloop per 31 december 1967 en uitgegeven, al dan niet publiek, in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten (bijlage H).

Te vervallen interesten :
1.403.129.310 fr.

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

Orderekeningen :

a) **Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam :**
161.939.340 fr.

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa.

b) **Bewaargevers van borgtochten :**
6.592.023 fr.

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa.

c) **Uit te keren obligaties en te betalen coupons :**
23.789.233 fr.

Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die niet ter incassering aangeboden werden of die van 1 januari 1968 af mogen aangeboden worden.

- | | |
|---|---|
| <p>d) Patrimonium van de gepensioneerde agenten :
34.098.993 fr.</p> | <p>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.</p> |
| <p>e) Voorzorgsinstellingen :
91.013.298 fr.</p> | <p>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.</p> |
| <p>Uit te keren dividenden : Autobusdiensten (regime 1924) :
6.810 fr.</p> | <p>Dividenden uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten) voor het dienstjaar 1967 (bijlage G). De roerende voorheffing is niet verschuldigd op de uit aandelen voortkomende inkomsten toekomende aan de Staat, de provincies, de gemeenten en de commissies van openbare onderstand.</p> |

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 13 februari 1968.

<i>De Beheerders,</i>	<i>De Voorzitter,</i>
Ridder A. ROBERTI,	J. STORME.
G. DECHAMP,	
J. ALLES,	
F. MONCHY,	
L. D'HAESELEER,	
R. STIEVENART.	

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
CHICAGO, ILLINOIS 60637
U.S.A.

TO THE EDITOR
OF THE JOURNAL OF
POLYMER SCIENCE

SIR,
I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th of June 1964, in which you inform me that you have received my letter of the 10th of May 1964, and that you are forwarding it to the appropriate authorities for consideration.

I am very grateful for your prompt response and for the interest you have taken in my work. I am sure that the authorities will be most interested in the results of my research, and I am sure that they will be most helpful in their consideration of my work.

I am, Sir, very respectfully,
Yours faithfully,
[Signature]

Enclosed for the Editor of the Journal of Polymer Science are two copies of a paper entitled "The Effect of Temperature on the Rate of Polymerization of Styrene in the Presence of a Catalyst". The paper is written by myself and is the result of a study of the effect of temperature on the rate of polymerization of styrene in the presence of a catalyst. The paper is written in English and is in the form of a paper for publication in the Journal of Polymer Science.

I am sure that the paper will be of interest to the readers of the Journal of Polymer Science and I am sure that it will be most helpful in their study of the effect of temperature on the rate of polymerization of styrene in the presence of a catalyst.

I am, Sir, very respectfully,
Yours faithfully,
[Signature]

Very truly yours,
[Signature]
[Name]
[Address]
[City]
[State]
[Country]

Enclosed for the Editor of the Journal of Polymer Science are two copies of a paper entitled "The Effect of Temperature on the Rate of Polymerization of Styrene in the Presence of a Catalyst". The paper is written by myself and is the result of a study of the effect of temperature on the rate of polymerization of styrene in the presence of a catalyst. The paper is written in English and is in the form of a paper for publication in the Journal of Polymer Science.

Very truly yours,
[Signature]
[Name]
[Address]
[City]
[State]
[Country]

balans

per 31 december 1967

ACTIVA

1. VASTLIGGEND		
Eerste aanleg :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.074.701.130	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.396.327	
Autobusdiensten (regime 1924)	25.756.043	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatieregies (na afschrijving)	34.471.929	1.143.325.429
Hoofdbestuur :		
Gebouw (na afschrijving)	24.151.910	
Gebouw in constructie	91.538.603	
Mobilair, materieel en auto's (na afschrijving)	2.938.272	
Sociale en culturele inrichtingen (na afschrijving)	21.113.284	139.742.069
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR		
Kas, postrekening en banken	12.724.818	
Effectenportefeuille	1.320.819.396	
Vorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	166.063.570	
In aanbouw zijnde rollend materieel	447.298	
Verschillende debiteuren	84.779.193	1.584.834.275
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K. B. 6-7-1885, art. 2)		
Te vervallen annuïteiten		2.865.365.345
4. ORDEREKENINGEN		
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam	161.939.340	
Neerleggingen van borgtochten	6.592.023	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	23.789.233	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensio- neerde agenten	34.098.993	
Openbare fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	91.013.298	317.432.887
5. RESULTAATREKENINGEN		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten	162.316.871	
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen	866.346	163.183.217
		6.213.883.222

Opgemaakt te Brussel, op 1 februari 1968.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het Comité van toezicht in zitting van 20 maart 1968.
A. LONCKE, R. NARTUS, E. DE WILDE, F. van PUT,
J. LATIN, 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)	16.704.000	1.196.996.000
Reservefonds		130.806.677
Voorzieningsfonds :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	6.153.627	
Autobusdiensten (regime 1924)	2.184.346	8.337.973
Hernieuwingsfonds :		
Spoorlijnen	225.500.600	
Autobusdiensten (regime 1931)	918.311.850	
Autobusdiensten (regime 1924)	19.536.442	1.163.348.892
Verzekeringsfonds		84.490.844
Creditrekeningen		163.338.543
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN		
Verschillende crediteuren	226.411.926	
Nog te vereffenen schadegevallen	115.000.000	341.411.926
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K. B. 6-7-1885, art. 2)		
Te vervallen obligaties	1.404.583.360	
Te vervallen interesten	1.403.129.310	2.807.712.670
4. ORDEREKENINGEN		
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	161.939.340	
Bewaargevers van borgtochten	6.592.023	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	23.789.233	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	34.098.993	
Voorzorgsinstellingen	91.013.298	317.432.887
5. RESULTAATREKENINGEN		
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden		6.810
		6.213.883.222

Gezien en afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 13 februari 1968.

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

De Voorzitter,
J. STORME.

verslag

uitgebracht door het comité van toezicht

verslag

afgeleverd door het Comité van Levenswijzen

VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

In de loop van het verstreken dienstjaar had ons Comité het genoegen zich eenparig te kunnen aansluiten bij het huldebetoon aan de h. André, A., ter gelegenheid van zijn afscheid als Voorzitter van de Raad van beheer.

Anderzijds mochten we ons ook verheugen in de eer die een van onze collega's, de h. Stiévenart, R., te beurt viel door zijn aanstelling als beheerder van de Nationale Maatschappij.

*
* *

Overeenkomstig de wettelijke beschikkingen en de maatschappelijke statuten brengen we U hierbij verslag uit over het uitoefenen van onze controleopdracht gedurende het laatste dienstjaar.

Het is ons mogelijk geweest de activiteiten van de maatschappij terdege te volgen, ondermeer aan de hand van de notulen van de Raad van beheer die ons regelmatig ter inzage worden overgemaakt. Met voldoening mogen we verklaren dat genoemde activiteiten geen aanleiding hebben gegeven tot enige bijzondere aanmerking.

Om de verrichtingen van de maatschappij te bespreken en te onderzoeken werden menigvuldige zittingen belegd. Alzo werden bij het Hoofdbestuur de bezittingen aan geldmiddelen periodiek geverifieerd, terwijl tevens de boekhoudkundige documenten, de fluctuaties van de effecten-portefeuille en de tegeldemaking van de inbare coupons geregeld werden gecontroleerd. In de werkplaatsen van de gewestelijke exploitaties werden steekproefsgewijze de regelmatigheid en de juistheid van de kwantitatieve inventarissen nagegaan.

Gebruik makende van het individueel recht van toezicht, voorzien bij artikel 25, par. 3, van de statuten, werd de controle van bepaalde verrichtingen aan zekere leden toegekend. De bijzondere aandacht ging o.m. naar het nieuwe regime van aanslag aan de bron van inkomsten uit en opbrengsten van roerende goederen en kapitalen.

De activa- en passivatoestandsopgave per 30 juni 1967 werd op haar juistheid getest en in overeenstemming bevonden met de boekhoudkundige geschriften.

Tenslotte werd de Balans per 31 december 1967 nauwkeurig nagezien, wat toegelaten heeft vast te stellen :

- dat de boekhoudkundige geschriften erin getrouw werden samengevat ;
- dat de activa- en passivabestanddelen oprecht en waarachtig zijn ;
- dat bij de waardebepaling van de in portefeuille opgenomen effecten met de vereiste omzichtigheid werd tewerk gegaan ;
- dat de provisies voor hernieuwingen en afschrijvingen behoorlijk werden aangelegd, binnen de in het Verslag van de Raad van beheer aangeduide perken.

We kunnen derhalve de aandeelhouders voorstellen de Balans per 31 december 1967 goed te keuren zoals deze door de Raad van beheer wordt voorgelegd.

Met genoegen erkennen we dat onze taak ten eerste werd vergemakkelijkt ingevolge de uiterst waardevolle medewerking die we mochten ondervinden vanwege de directie. We houden eraan haar hiervoor onze welgemeende dank te betuigen en tevens hulde te brengen aan gans het personeel van de Nationale Maatschappij voor de ijver en toewijding bij het uitoefenen van zijn taak.

Brussel, 20 maart 1968.

De Leden,

De Voorzitter,

R. NARTUS,

A. LONCKE.

E. DE WILDE,

F. van PUT,

J. LATIN,

C. LUC,

C. LECLERE,

E. COURTOY.

bijlagen

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

LABORATORY OF ORGANIC CHEMISTRY

REPORT OF RESEARCH

BY

DR. J. H. HARRIS

AND

DR. J. H. HARRIS

CHICAGO, ILL.

1924

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

LABORATORY OF ORGANIC CHEMISTRY

REPORT OF RESEARCH

BY

DR. J. H. HARRIS

AND

DR. J. H. HARRIS

CHICAGO, ILL.

1924

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

LABORATORY OF ORGANIC CHEMISTRY

BIJLAGE A
1967

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	62.891.301	7.634.699	—	—	—
2	Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen	71.818.000	64.901.959	6.916.041	—	—	—
	Totalen . . . fr.	142.344.000	127.793.260	14.550.740	—	—	—
PROVINCIE BRABANT							
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	145.173.823	7.347.177	—	—	27.821.565
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	50.074.810	1.494.190	—	638.890	36.577.416
	Totalen . . . fr.	204.090.000	195.248.633	8.841.367	—	638.890	64.398.981
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN							
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	33.621.507	4.438.493	—	—	—
6	Lijnen van de Kust	85.153.000	80.516.340	4.636.660	—	2.156.512	—
7	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	35.884.970	639.030	—	—	6.028.441
	Totalen . . . fr.	159.737.000	150.022.817	9.714.183	—	2.156.512	6.028.441
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN							
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen	76.376.000	66.410.825	9.965.175	—	24.785	—
PROVINCIE HENEGOUWEN							
9	Buurtlijnen van de groep Charleroi . .	113.738.000	108.153.143	5.584.857	—	1.527.377	17.154.912
10	Buurtlijnen van de groep Centrum . .	37.078.000	36.235.453	842.547	—	520.953	—
11	Buurtlijnen van de groep Doornik . .	35.747.000	28.763.617	6.983.383	—	—	1.743.907
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	85.254.540	14.907.460	—	1.285.110	22.004.574
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvin	4.486.000	4.345.140	140.860	—	—	5.488.361
	Totalen . . . fr.	291.211.000	262.751.893	28.459.107	—	3.333.440	46.391.754

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	9.693.289	684.711	—	—	1.415.636
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	24.367.681	9.644.319	—	—	—
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	76.596.942	3.792.058	—	—	—
	Totalen . . . fr.	124.779.000	110.657.912	14.121.088	—	—	1.415.636
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg . .	75.268.000	73.695.238	1.572.762	—	—	—
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Lijnen van de provincie Luxemburg .	37.953.000	31.110.942	6.842.058	—	—	44.082.059
	PROVINCIE NAMEN						
19	Lijnen van het Naamse	58.239.000	57.009.610	1.229.390	—	—	—
	Algemene totalen . . . fr.	1.169.997.000	1.074.701.130	95.295.870	—	6.153.627	162.316.871

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 Antwerpen	375.735 —	5.842.667 526.943*	11.318.643 —	91.889.219 3.967.671*	1.008.008	6.106.929
Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen	9.880 —	10.955.662 717.047*	— —	154.907.508 7.780.137*	1.491.803	6.127.442
Totalen . . .	385.615 —	16.799.329 1.243.990*	11.318.643	246.796.727 11.747.808*	2.499.811	12.234.371
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel	3.721.860 82.860*	9.909.522 421.848*	102.902.499 2.455.907*	157.185.818 10.388.226*	—	12.734.864
Lijnen van de groep Leuven	—	5.205.603	—	72.223.846	—	4.437.900
Totalen . . .	3.721.860 82.860*	15.115.130 421.848*	102.902.499 2.455.907*	229.409.664 10.388.226*	—	17.172.764
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse	—	2.520.980 155.287*	—	30.994.710 873.092*	—	2.728.266
Lijnen van de Kust	967.278	3.400.955 51.040*	44.656.135	41.099.623 686.181*	—	1.412.385
Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	—	3.767.613 645.247*	—	39.407.135 5.913.093*	—	5.057.389
Totalen . . .	967.278	9.689.548 851.574*	44.656.135 —	111.501.468 7.472.366*	—	9.198.040
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen . . .	—	5.970.148 303.589*	—	78.054.872 2.238.117*	—	967.350

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE

	UITGAVEN						FINANCIËLE UITSLAGEN	
Totalen	Exploitatie- kosten	Algemene administratie- kosten	Totalen	Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal	Verdeeld overeenkom- stig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post «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)
114.290.470	112.612.854	2.040.972	114.653.826	100,32	— 363.356	363.356	—	—
170.306.890	167.510.181	3.150.677	170.660.858	100,21	— 353.968	353.968	—	—
284.597.360	280.123.035	5.191.649	285.314.684	100.25	— 717.324	717.324	—	—
285.667.314 76.661.746	291.650.703 86.705.427	5.284.845 1.418.242	296.935.548 88.123.669	103,94 114,95	— 11.268.234 — 11.461.923	439.764 142.939	— —	10.828.470 11.318.984
362.329.060	378.356.130	6.703.087	385.059.217	106.27	— 22.730.157	582.703	—	22.147.454
34.596.068	34.196.467	623.875	34.820.342	100,65	— 224.274	224.274	—	—
87.854.324	86.477.762	1.625.305	88.103.067	100,28	— 248.743	248.743	—	—
50.377.617	54.281.291	822.594	55.103.885	109,38	— 4.726.268	—	—	4.726.268
172.828.009	174.955.520	3.071.774	178.027.294	103,01	— 5.199.285	473.017	—	4.726.268
81.260.339	79.988.387	1.503.316	81.491.703	100,28	— 231.364	231.364	—	—

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						
Buurtlijnen van de groep Charleroi }	4.688.740	4.170.952 8.572*	124.104.238	60.064.273 22.153*	—	8.778.448
Buurtlijnen van de groep Centrum }	1.691.242	1.638.740 7.206*	52.424.352	25.497.053 38.813*	—	3.061.990
Buurtlijnen van de groep Doornik }	—	1.179.780 75.354*	—	14.605.312 481.361*	—	1.285.981
Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	1.974.006	3.630.322	58.134.897	43.569.690	171.461	2.950.615
Lijnen der streek van Chimay en Couvin . .	—	382.399	—	4.269.920	—	401.049
Totalen . . .	8.353.988	11.002.193 91.132*	234.663.487	148.006.248 542.327*	171.461	16.478.083
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz }	—	1.281.730	—	15.960.943	—	991.452
Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik }	—	2.453.412 37.257*	—	36.170.919 1.037.981*	—	2.686.379
Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik }	—	7.392.413 170.279*	—	114.133.379 1.645.707*	—	7.249.618
Totalen . . .	—	11.127.555 207.536*	—	166.265.241 2.683.688*	—	10.927.449
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg }	—	11.450.903 13.249*	—	137.518.089 135.322*	—	7.540.846
PROVINCIE LUXEMBURG						
Lijnen van de provincie Luxemburg }	—	1.662.129 196.083*	—	17.443.290 1.333.170*	—	1.777.456
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse }	20.827*	5.012.711 416.176*	1.471.840*	79.626.835 4.667.575*	—	2.749.625
Algemene totalen . . .	13.428.741 103.687*	87.829.646 3.750.177*	393.540.764 3.927.747*	1.214.622.434 41.208.599*	2.671.272	79.045.984

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)
192.969.112	206.827.785	3.569.519	210.397.304	109,03	— 17.428.192	273.280	—	17.154.912
81.022.208	79.565.276	1.498.193	81.063.469	100,05	— 41.261	41.261	—	—
16.372.654	17.510.695	293.989	17.804.684	108,75	— 1.432.030	351.039	—	1.080.991
104.826.663	114.816.879	1.939.293	116.756.172	111,38	— 11.929.509	737.249	—	11.192.260
4.670.969	5.386.175	86.413	5.472.588	117,16	— 801.619	4.728	—	796.891
399.861.606	424.106.810	7.387.407	431.494.217	107,91	— 31.632.611	1.407.557	—	30.225.054
16.952.395	17.642.090	313.619	17.955.709	105,92	— 1.003.314	2.892	—	1.000.422
39.895.279	39.583.350	738.063	40.321.413	101,07	— 426.134	426.134	—	—
123.028.704	120.923.074	2.276.031	123.199.105	100,14	— 170.401	170.401	—	—
179.876.378	178.148.514	3.327.713	181.476.227	100,89	— 1.599.849	599.427	—	1.000.422
145.194.257	142.578.040	2.686.094	145.264.134	100,05	— 69.877	69.877	—	—
20.553.916	24.195.122	362.688	24.557.810	119,48	— 4.003.894	288.112	—	3.715.782
88.515.875	86.979.415	1.586.940	88.566.355	100,06	— 50.480	50.480	—	—
1.735.016.800	1.769.430.973	31.820.668	1.801.251.641	103,82	— 66.234.841	4.419.861	—	61.814.980

1967
BIJLAGE C

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
VERDELING VAN DE WINSTEN

NIHIL

BIJLAGE D
1967

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE
INSCHRIJVINGEN, COUPONS N° 18 BETAALBAAR BIJ HET
HOOFDBESTUUR VAN 1 JULI 1968 AF.

NIHIL

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

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)
	Hoge kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
1	Etterbeek - Overijse en uitbr.	835.000	6.950.964	—	6.115.964	9.747	2.457.869
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglom- meratie	10.000.000	12.807.237	—	2.807.237	—	6.408.033
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Marchienne-au-Pont (station) - Char- leroi	415.000	788.000	—	373.000	77.279	1.932.824
4	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbr.	5.000.000	4.794.456	205.544	—	117	7.337.832
	PROVINCIE LUXEMBURG						
5	Streek van Houffalize	380.000	341.386	38.614	—	—	1.333.164
	Totalen . . . fr.	16.630.000	25.682.043	244.158	9.296.201	87.143	19.469.722
	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	—	—	508.496	2.000
8	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.000	2.000	—	—	124.282	2.000
9	Leuven - Overijse - Terhulpen (sta- tion)	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 . . . fr.	25.000	25.000	—	—	1.142.710	23.720
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
16	Brugge - Gistel - Oostende *	4.000	4.000	—	—	82.199	4.000
	Totalen . . . fr.	4.000	4.000	—	—	82.199	4.000
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
17	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	—	—	20.557	2.000
18	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	—	—	9.564	2.000
	Totalen . . . fr.	4.000	4.000	—	—	30.121	4.000
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
19	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	Totalen . . . fr.	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	PROVINCIE LUIK						
20	Seraing - Rotheux - Rimièrre	3.000	3.000	—	—	9.084	3.000
21	Streek van Verviers	9.000	9.000	—	—	62.558	9.000
22	Streek van Hoei	3.000	3.000	—	—	385.816	3.000

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
23	Micheroux - Luik	3.000	3.000	—	—	50.240	3.000
24	Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	3.000	3.000	—	—	5.516	3.000
25	Streek van Luik	6.000	6.000	—	—	191.916	—
	Totalen . . . fr.	27.000	27.000	—	—	705.130	21.000
PROVINCIE NAMEN							
26	Gedinne - Willerzie - Bourseigne - Neuve	4.000	4.000	—	—	—	4.000
27	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet *	2.000	2.000	—	—	3.468	2.000
28	Streek van Dinant	6.000	6.000	—	—	78.716	6.000
	Totalen . . . fr.	12.000	12.000	—	—	82.184	12.000
	Algemene totalen . . . fr.	74.000	74.000	—	—	2.097.203	66.720
	Hoge en lage kapitalen fr.	16.704.000	25.756.043	244.158	9.296.201	2.184.346	19.536.442

(*) Die diensten werden in 1967 niet geëxploiteerd.

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Algelegde kilometers	Ontvangsten	UITGAVEN	
			Exploitatie-kosten	Concurrentie-vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
A. — Hoge kapitalen				
PROVINCIE BRABANT				
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . . .	654.900	11.744.828	11.527.549	—
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie . . .	696.250	11.691.925	11.492.072	—
PROVINCIE HENEGOUWEN				
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi . .	194.529	4.378.607	4.159.435	131.358
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen	770.985	11.652.855	11.448.487	—
PROVINCIE LUXEMBURG				
Streek van Houffalize	132.571	1.092.850	1.941.381	—
Totalen . . fr.	2.449.235	40.561.065	40.568.924	131.358

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

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)
217.279	11.744.828	—	—	—	—
216.301	11.708.373	— 16.448	16.448	—	—
81.004	4.371.797	6.810	—	6.810	—
215.578	11.664.065	— 11.210	11.210	—	—
20.218	1.961.599	— 868.749	2.403	—	866.346
750.380	41.450.662	6.810 — 896.407	30.061	6.810	866.346

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.
In de kolom (8) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen 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)
B. — Lage kapitalen				
PROVINCIE BRABANT				
Streek van Leuven	116.299*	1.233.219*	1.233.219	—
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen .	530.364*	6.362.617*	6.362.617	—
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijk)	357.551*	4.707.741*	4.702.142	—
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station) . .	211.537*	2.593.404*	2.593.404	—
Streek van Nijvel	310.525*	2.938.679*	2.938.679	—
Streek van Eigenbrakel	112.394*	1.246.806*	1.223.740	—
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)	3.600	51.562	51.562	—
Hannuit - Waver en uitbreiding	56.051*	624.558*	624.558	—
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN				
Merelbeke - Zottegem	157.762*	2.206.118*	2.206.118	—
Zottegem - Ninove	80.920*	665.658*	665.658	—
PROVINCIE HENEGOUWEN				
Nijvel - Zinnik	114.870	1.143.986	1.143.222	—

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	30.396*	178.833*	178.833	—
Streek van Verviers	175.732*	1.526.803*	1.526.803	—
Streek van Hoei	184.072*	2.209.070*	2.124.020	44.181
Micheroux - Luik	416.323	5.126.093	5.122.896	—
Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	277.549	3.417.394	3.415.264	—
Streek van Luik	916.562*	12.434.963*	12.434.963	—
PROVINCIE NAMEN				
Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve . .	146.838*	948.845*	948.845	—
Streek van Dinant	103.139	1.167.850	2.308.196	—
	107.449*	1.140.346*		
Totalen . . fr.	915.481 3.494.452*	10.906.885 41.017.660*	51.804.739	44.181
Algemene totalen . . fr.	3.364.716 3.494.452*	51.467.950 41.017.660*	92.373.663	175.539

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)
—	178.833	—	—	—	—
—	1.526.803	—	—	—	—
40.869	2.209.070	—	—	—	—
3.197	5.126.093	—	—	—	—
2.130	3.417.394	—	—	—	—
—	12.434.963	—	—	—	—
—	948.845	—	—	—	—
—	2.308.196	—	—	—	—
75.625	51.924.545	—	—	—	—
826.005	93.375.207	6.810 — 896.407	30.061	6.810	866.346

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

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verde- len volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voor- zienings- fonds	Tweede dividend		Reserve- fonds
		Maxi- mum volgens de statuten	Toege- kend bedrag	Percent der 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	6.810	22.825	6.810	29.84	—	—	—	—	—
PROVINCIE LUXEMBURG									
Streek van Houffalize	—866.346	23.750	—		—	—	—	—	—
Totalen . fr.	6.810 —866.346	46.575	6.810 *		—	—	—		—

LEGENDE :

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

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

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

(*) Als dividend uit te keren winst : 6.810 fr.

AANDUIDING VAN DE LENINGEN (1)	Nog terug te betalen nominaal bedrag (2)
Lening van 1885, 2½ t.h. coupon juli	6.428.760
» » 1890, 3 t.h. coupons januari-juli	4.816.100
» » 1892, » » » »	6.558.600
» » 1895, » » » »	15.527.000
» » 1900, » » mei-november	26.519.900
» » 1903, » » » »	59.114.900
» » 1909, » » januari-juli	65.765.200
» » 1914, » » » »	18.392.300
» » 1922, » » » »	19.771.600
» » 1924, » » » »	39.957.300
» » 1925, » » » »	40.359.300
» » 1927, » » » »	41.128.600
» » 1928, » » » »	41.496.400
» » 1929, » » » »	83.707.200
» » 1930, » » » »	168.804.000
» » 1931, » » » »	170.150.100
» » 1932, » » » »	85.729.000
» » 1934, » » » »	86.978.700
» » 1935, » » » »	87.578.000
» » 1936, » » » »	133.082.400
» » 1956, » coupon juli (3)	202.718.000
fr.	1.404.583.360

(3) Niet publiek uitgegeven lening.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

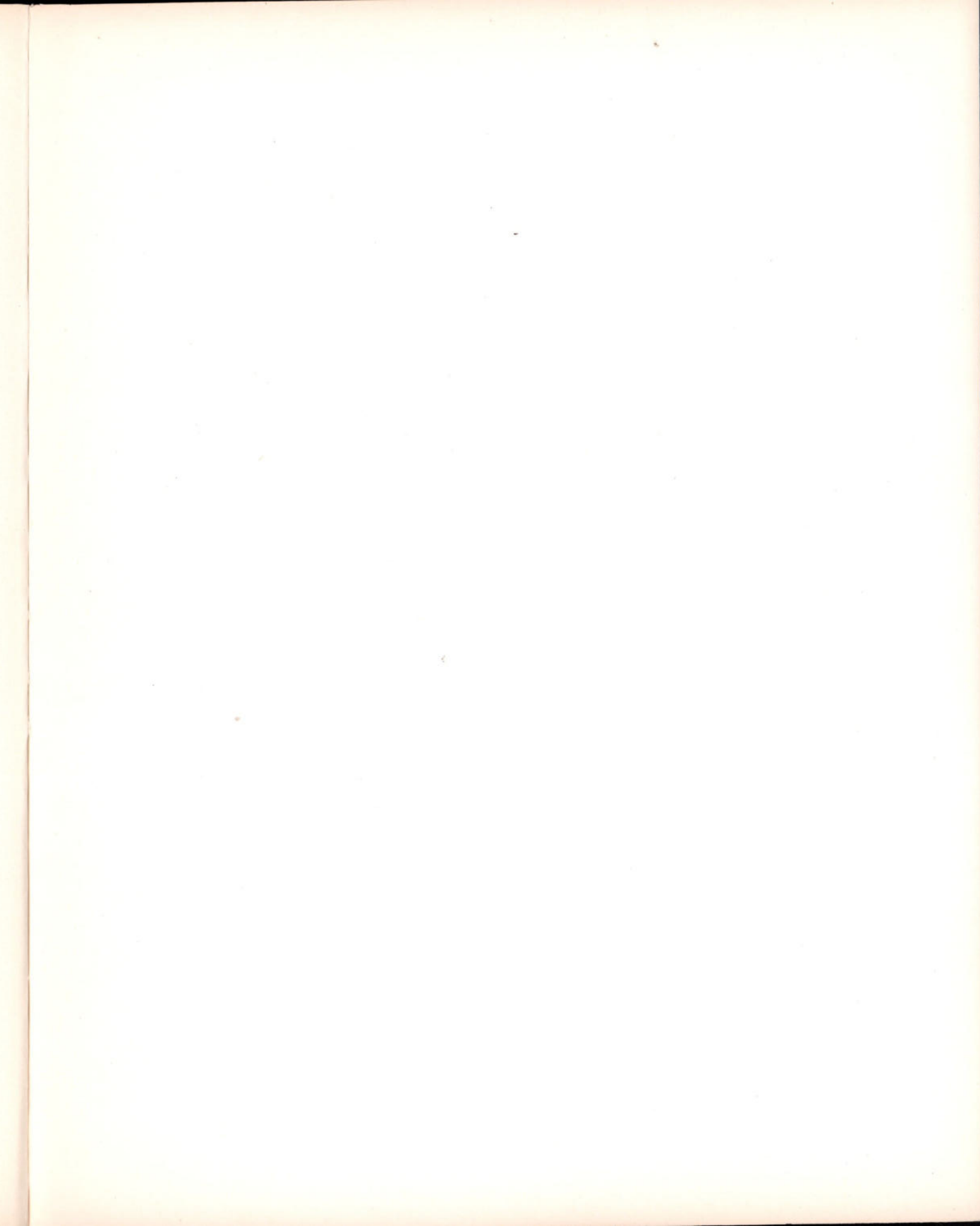
1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1917



**IMPRIMERIE
LOUVIÉROISE**

TYPO - OFFSET

473, CHAUSSÉE
HAINE-ST-PIERRE
TÉL. (064) 225.81