# NMVB

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

# VERSLAGEN

MAATSCHAPPELIJK
DIENSTJAAR
1968

# N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

## VERSLAGEN

## 1968

KONINKRIJK BELGIE

# NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

# VERSLAGEN

*uitgebracht door*

**DE RAAD VAN BEHEER**

*en door*

**HET COMITE VAN TOEZICHT**

## DIENSTJAAR 1968

84STE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

## 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. LECLERE |
| | E. COURTOY |
| | R. BONZI |
| | M. HERLEMONT |

## HOOFDBESTUUR

| | |
|---|---|
| *Directeur-Generaal :* | De h. R. HOENS |
| *Algemene Inspectie :* | De h. R. DECLERCQ<br>Inspecteur-Generaal |
| *Technische Directie :* | De h. P. SWINNENS<br>Directeur |
| *Secretariaat-Financiën :* | De h. E. LEGEIN<br>Directeur |
| *Exploitatie - Personeel :* | De h. A. VALCKE<br>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 : Frankrijklei 38, Antwerpen.
Tel. 03/32.19.31.
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.*

**VOORWOORD** . . . . . 15

**BEHEER** . . . . . 19

**EXPLOITATIE**

NET . . . . . 21

Staat van de vergunningen en machtigingen . . . . . 21
Structuur van het net — Geëxploiteerde lijnen . . . . . 21

Spoorlijnen . . . . . 21
Elektrische lijnen . . . . . 22
Niet elektrische lijnen . . . . . 23

Wegdiensten . . . . . 23
Openbare autobusdiensten . . . . . 23
Speciale autobusdiensten . . . . . 25

TARIEVEN . . . . . 27

STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERS- EN DE GOEDERENDIENSTEN . 32

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERKEER . . . . . 35

**PERSONEEL**

EFFECTIEF . . . . . 39

BEZOLDIGINGEN . . . . . 40

SOCIALE LASTEN . . . . . 41

*Blz.*

TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN . . . . . 43

PSYCHOTECHNISCHE DIENST . . . . . 45

SOCIALE DIENST . . . . . 45

## VASTE INSTALLATIES EN ROLLEND MATERIEEL

VASTE INSTALLATIES . . . . . 51

Sporen . . . . . 51

Gebouwen . . . . . 52

Elektrische uitrusting . . . . . 53

ROLLEND MATERIEEL . . . . . 53

**VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1969**

VASTE INSTALLATIES . . . . . 55

Sporen . . . . . 55

Gebouwen . . . . . 56

ROLLEND WEGMATERIEEL . . . . . 56

## ONGEVALLEN - VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER 57

## FINANCIELE UITKOMSTEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

ALGEMENE COMMENTAAR . . . . . 67

FINANCIELE UITSLAGEN ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN . . . . . 71

Globale uitslagen . . . . . 71

Uitslagen per vervoerstelsel . . . . . 73

Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten . . . . . 74

Aanwending van de resultaten — Voorschotten aan de lijnen met verlies . . 76

EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEONTVANGSTEN EN -UITGAVEN PER AARD VAN INKOMSTEN EN LASTEN . . . . . 76

EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN . . . . . 81

OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT . . . . . 81

*Blz.*

## FINANCIEN

KAPITALEN . . . . . 85
ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN . . . . . 86
ONTLEDING VAN DE BALANS . . . . . 86
BALANS PER 31 DECEMBER 1968 . . . . . 92

**Verslag uitgebracht door het comité van toezicht** . . . 97

## BIJLAGEN

A. *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :*
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies . . . . . 101

B. *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :*
Rekeningen en uitslagen der exploitatie . . . . . 104

C. *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :*
Verdeling van de winsten . . . . . 108

D. *Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen* . . . . 108

E. *Autobusdiensten regime 1924 :*
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings -en hernieuwings-fondsen . . . . . 109

F. *Autobusdiensten regime 1924 :*
Exploitatierekening en exploitatieuitslagen . . . . . 112

G. *Autobusdiensten regime 1924 :*
Vereffening der uitslagen . . . . . 118

H. *Obligatieleningen* . . . . . 119

# verslag

## uitgebracht door de raad van beheer

# voorwoord

Het wordt vervelend, steeds maar te herhalen dat de deficitaire toestand van de maatschappij nog verergerd is en onrustwekkende verhoudingen aanneemt, die in een allicht nabije toekomst een dreiging betekenen voor de eigenlijke grondslagen van de N.M.V.B.

Als een grotere voldoening van de reizigers deze toenemende verslechtering maar kwam compenseren. Doch integendeel, de door de maatschappij getroffen maatregelen om de toestand te verbeteren geschieden noodgedwongen te hunnen koste, vermits de hun geboden mogelijkheden worden verminderd.

Zeer onlangs heeft men de volgende onware bewering kunnen lezen : « Het cynisch voorbeeld van wanbeheer wordt door de N.M.V.B. verschaft. De Buurtspoorwegen hebben inderdaad opgehouden een openbare dienst te zijn, sedert ze de rendabiliteit nastreven ».

In zoverre men onder rendabiliteit wil verstaan : het evenwicht van de exploitatierekening, en niet het streven naar winst, heeft de N.M.V.B. zich inderdaad te allen tijde ingespannen om het evenwicht van haar rekeningen te verzekeren; krachtens haar wetten en statuten was ze trouwens verplicht op die wijze te handelen. Elk voorschot aan de lijnen met verlies geschiedt inderdaad op haar eigen risico, waarbij haar slechts de mogelijkheid gelaten wordt het terug te nemen op latere winst, hetgeen, in de huidige omstandigheden, volkomen denkbeeldig is.

In overeenstemming met de wens van de wetgever van 1885, heeft de N.M.V.B. zich zelfs altijd ingespannen om ertoe te komen dat, per lijn of lijnengroep met samengevoegd kapitaal, de winst de annuïteitenlast van de openbare machten-aandeelhoudsters volledig of gedeeltelijk zou dekken.

De N.M.V.B., die wettelijk gehouden is tot « self-supporting », heeft zichzelf altijd beschouwd als een dienst van openbaar nut die zijn net beheert volgens industriële methoden zonder daarom een openbare dienst te zijn ; deze laatste werkt desnoods en naar gelang van de opportuniteit, hetzij volledig, hetzij gedeeltelijk ten laste van de gemeenschap.

Het probleem dient dan ook duidelijk te worden gesteld en men behoort ertoe bereid te zijn al de gevolgen van de gekozen oplossing te dragen.

*Behoeft het gemeenschappelijk vervoer renderend te zijn, of moet het een openbare dienst worden, die desnoods op kosten van de gemeenschap zou functioneren?*

Indien men zich tot de rendabiliteit beperkt, is het gemeenschappelijk vervoer, dat steeds kostbaarder wordt, zoals overigens alles wat dienst is, veroordeeld om een langzame, maar zekere dood te sterven.

Indien men daarentegen beslist het tot een openbare dienst om te vormen, waarvoor deze rendabiliteit geen hoofdzaak is, dan behoren de werkingsvoorwaarden ervan te worden vastgesteld : frequentie, comfort, enz..., eventueel de categorieën gebruikers en hun bijdragen bepaald ,en er moet worden vastgesteld wie uiteindelijk de last van de openbare dienst zal dragen en de excedenten van de werkingsuitgaven op de ontvangsten zal ten laste nemen : zal het de ganse gemeenschap zijn, of zal de last eerder op gewestelijk of plaatselijk vlak worden gedragen ?

Het is onweerlegbaar dat, in beide hypothesen, alles in het werk gesteld moet worden om de kosten van de onderneming zoveel mogelijk te drukken, kosten waarvan het bedrag niet enkel met inachtneming van de exploitatiekosten, maar ook van de vereiste investeringen, moet worden berekend.

Wat de spoorexploitatie betreft, die een zeer kostbare infrastructuur en duur materieel vergt, menen wij te mogen verklaren, dat geen enkele maatschappij in België haar eigen kapitalen nog in dergelijke exploitatie zou kunnen steken. Dientengevolge zou elke uitbreiding van enige omvang en, a fortiori, elke nieuwe spoorinstallatie slechts op kosten van de openbare machten kunnen worden verwezenlijkt.

Anders is het gesteld wat betreft de exploitatie langs de weg, waarvoor de uitrustingskosten praktisch beperkt blijven tot het aankopen van voertuigen, terwijl de vaste installaties (garages en kantoren) tot het minimum kunnen worden gereduceerd.

De vraag kan dan ook worden gesteld - en ze werd reeds gesteld - of het, per slot van rekening, niet voordeliger zou uitvallen de autobusexploitatie toe te vertrouwen aan particulieren, en zelfs aan kleine maatschappijen voor wegvervoer.

Zonder aarzeling antwoorden wij : dit is zeker niet het geval, bij gelijke voorwaarden. En daardoor verstaan wij :

— in hoofdzaak, gelijkaardige arbeidsvoorwaarden voor het personeel, inzonderheid op het stuk van extra-wettelijke voordelen;

— subsidiair, eenzelfde behandeling met betrekking op de actiemogelijkheden en de beperkingen van de onderneming binnen het kader van hinderlijke en soms kleingeestige reglementeringen.

Weliswaar zouden de extra-wettelijke voordelen, die de N.M.V.B. aan haar personeel heeft toegekend, kunnen worden betwist; maar kan zulks redelijkerwijs worden gedaan, zo men rekening houdt met de sociale evolutie die onze tijd kenmerkt ? Mag men erover denken, met één pennestreek de extra-wettelijke voordelen te schrappen, die door de N.M.V.B. worden verleend aan haar 6.000 gepensioneerden en rechthebbenden, op rust gesteld op 65 jaar na over het algemeen veertig dienstjaren te hebben gepresteerd ?

Wij herhalen wat reeds gezegd is : bij gelijke arbeidsvoorwaarden en een zelfde bezoldiging van het personeel, alsmede bij gelijkheid van reglementering der activiteiten, zou de private onderneming, in de huidige omstandigheden, het niet beter dan de N.M.V.B. kunnen doen.

Een andere reactie is de jongste maanden tot uiting gekomen.

Het betreft in feite sommige gemeentebesturen die, omdat ze door de te betalen annuïteiten bij het exploitatieresultaat van de N.M.V.B. financieel betrokken zijn, aanspraak maken op zelfstandige beschikkingsmacht bij het nemen van beslissingen

inzake de diensten voor gemeenschappelijk vervoer in hun streek en die derhalve ertoe neigen, de door de Raad van beheer genomen maatregelen te verwerpen, of zelfs het monopolie van de N.M.V.B. gewoonweg te betwisten.

Men zou kunnen vermoeden dat sommige van die initiatieven ingegeven kunnen zijn door private ondernemers van gemeenschappelijk vervoer die op zoek zijn naar winstgevend werk. Laten wij in dat verband in herinnering brengen dat feitelijk, op enkele zeldzame uitzonderingen na, laatstgenoemden geen commercieel risico wensen te nemen en zelfs de eis stellen betaald te worden volgens een wel uitgestippelde formule, die geen rekening houdt met de werkelijke ontvangst, en waarbij het onvermijdelijke tekort voor rekening van de voogdijoverheid wordt gelaten.

Er dient bovendien te worden vermeden dat lijnen met zwak vervoer en weinig rendement, maar die noodzakelijk zijn, zouden worden opgegeven, zoals gebeurd is voordat de N.M.V.B. werd in het leven geroepen.

Tot besluit van dit voorwoord bij het verslag over het dienstjaar 1968, achten wij het uiterst dringend dat de verantwoordelijke gezagslichamen hun houding bepalen ten overstaan van de door ons gestelde vraag : moet de exploitatie leefbaar zijn, of moet ze een openbare dienst uitmaken, die desnoods ten laste van de gemeenschap functioneert ?

# beheer

Er heeft zich tijdens het verlopen dienstjaar geen enkele wijziging in de samenstelling van de Raad van beheer voorgedaan.

De beheerdersmandaten van de hh. Roberti, A. en Alles, J., toegekend door de algemene vergadering der aandeelhouders van 28 mei 1963 voor een termijn die, normaal, in 1969 eindigde, moesten op 30 april 1967 vervallen bij toepassing van de bepalingen inzake de leeftijdsgrens vervat in art. 15 van de wet dd. 16 maart 1954 betreffende de controle op de instellingen van openbaar nut.

De uitvoering van de bewuste mandaten werd evenwel tweemaal achtereenvolgens voor een jaar verlengd, namelijk bij de koninklijke besluiten van 16 juni 1967 en 2 mei 1968.

De algemene vergadering der aandeelhouders van 28 mei 1968 heeft de hh. Bonzi, R. en Herlemont, M. , respectievelijk gedeputeerden van de provincies Namen en Henegouwen, tot leden van het Comité van toezicht verkozen. Dezelfde algemene vergadering heeft het mandaat van de hh. van Put, Courtoy, Loncke, De Wilde, Latin, Nartus en Leclère, uittredende commissarissen, hernieuwd.

# exploitatie



## STAAT VAN DE VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

### Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1968 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 1968, een totale lengte van 13.894 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 292 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 11.465 km. onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29.8.1931 :

| | |
|---|---|
| 272 diensten met een lengte van . . . . | 10.698 km. |

krachtens de besluitwet van 30.12.1946 :

| | |
|---|---|
| 20 diensten met een lengte van . . . . | 767 km. |
| Totaal . . . | 11.465 km. |

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

## STRUCTUUR VAN HET NET - GEEXPLOITEERDE LIJNEN

### Spoorlijnen

Op 31 december 1968 was de uitgestrektheid van het spoornet van de N.M.V.B. 378 km.350.

Onderstaande tabel geeft er de verdeling van, per exploitatiewijze, per tractiestelsel en per aard van het vervoer.

De aangegeven kilometerafstanden geven de aslengten weer.

| | Elektrische tractie | Niet elektrische tractie | |
|---|---|---|---|
| | Uitsluitend reizigersvervoer | Uitsluitend reizigersvervoer | Uitsluitend goederenvervoer |
| A. *Rechtstreekse exploitatie* | | | |
| Groep Antwerpen | — | — | 3 km. 987 |
| Groep West-Vlaanderen . . | 67 km. 823 | — | — |
| Groep Henegouwen . . . | 207 km. 643 | — | — |
| Groep Brabant . | 93 km. 497 | — | — |
| B. *Exploitatie bij verpachting* . . | — | 5 km. 400 | — |
| Totalen . . . | 368 km. 963 | 5 km. 400 | 3 km. 987 |

1. *Elektrische lijnen*

In vergelijking met het vorige dienstjaar worden 76 km. 584 van de spoorlijnen niet meer geëxploiteerd, terwijl aan de lijn La Louvière-Familleureux een lengte van 204 m. toegevoegd werd, ten gevolge van de werken aan de autosnelweg van Wallonië.

De niet meer geëxploiteerde spoorlijnen en lijnsecties zijn onderverdeeld als volgt :

**Groep Antwerpen**

| | |
|---|---|
| Antwerpen (Fr. Rooseveltplein) — Brasschaat (Prins Kavellei) . . . | 11 km. 400 |
| Merksem (Oude Bareel) — Schoten (Lindenlei) . . . . . | 4 km. 800 |
| | 16 km. 200 |

**Groep Henegouwen**

| | |
|---|---|
| Charleroi (Sud) — Nalinnes (Centre) . . . . . | 13 km. 732 |
| Marcinelle (Place du Centre) — Mont-sur-Marchienne (Point du Jour) . | 3 km. 994 |
| Jumet (rue de Gilly) — Ransart (Place Communale) . . . . . | 5 km. 319 |
| Mont-sur-Marchienne (Route de Mons) — Thuillies (Buurtspoorwegstation) | 14 km. 412 |
| Monceau-sur-Sambre (Calvaire) — Goutroux (Pairotte) . . . . . | 2 km. 272 |
| Bergen (N.M.B.S.) — Bergen (Place de Flandre) . . . . . | 1 km. 368 |
| | 41 km. 097 |

**Groep Brabant**

| | |
|---|---|
| Sint-Kwintens-Lennik (Eizeringen-Station) — Ninove (Denderkaai) . . | 8 km. 467 |
| Grimbergen (Station) — Meise (Dorp) . . . . . | 2 km. 700 |
| Londerzeel (Station) — Wolvertem (Station) . . . . . | 8 km. 120 |
| | 19 km. 287 |
| Totaal : . . . . . | 76 km. 584 |

2. *Niet elektrische lijnen*

Op 31 december 1968 exploiteerde de « Société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte lijn, waarvan de lengte 5 km. 400 bedroeg.

Op dezelfde datum exploiteerde de N.M.V.B. rechtstreeks de lijn Mol (N.M.B.S.) — Mol (Donk) (lengte : 3 km. 987), die uitsluitend voor het goederenvervoer dient en 4 rails heeft (spoorwijdte 1 m. en 1m. 435).

Gedurende het dienstjaar 1968 werd de exploitatie stopgezet op 7 km. 277 in eigen beheer geëxploiteerde niet elektrische lijnen, zegge :

**Groep Henegouwen**

| | |
|---|---|
| St-Ghislain — Baudour . . . . . | 3 km. 622 |
| St-Ghislain — Hautrage (4 rails - spoorwijdte 1 m. en 1 m. 435) . . | 3 km. 655 |
| | 7 km. 277 |

## Wegdiensten

1. *Openbare autobusdiensten*

Op 31 december 1968 werden 11.647 km. openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezefde datum 1.382 km. Hierna volgt een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op het einde van het dienstjaar 1968 geëxploiteerde openbare autobusdiensten omstandig zijn aangegeven.

| Provinciën | Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te regulariseren zijn krachtens de wet van 29 augustus 1931 | | | | | | Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te regulariseren 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 | | | |
| | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. |
| **Aantal en lengte van de op 31 december 1968 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Antwerpen . | 22 | 1.353 | 3 | 112 | 25 | 1.465 | — | — | — | — | — | — | 22 | 1.353 | 3 | 112 | 25 | 1.465 |
| Oost-Vlaand. | 19 | 653 | 1 | 11 | 20 | 664 | — | — | 1 | 64 | 1 | 64 | 19 | 653 | 2 | 75 | 21 | 728 |
| West-Vlaand. | 33 | 1.127 | 8 | 237 | 41 | 1.364 | — | — | — | — | — | — | 33 | 1.127 | 8 | 237 | 41 | 1.364 |
| Henegouwen | 56 | 1665 | 2 | 25 | 58 | 1.690 | 1 | 51 | — | — | 1 | 51 | 57 | 1.716 | 2 | 25 | 59 | 1.741 |
| Namen . . | 30 | 951 | 6 | 274 | 36 | 1.225 | — | — | — | — | — | — | 30 | 951 | 6 | 274 | 36 | 1.225 |
| Luxemburg | 25 | 1.058 | 5 | 125 | 30 | 1.183 | 5 | 258 | 1 | 36 | 6 | 294 | 30 | 1.316 | 6 | 161 | 36 | 1.477 |
| Luik . . | 28 | 1.286 | 3 | 34 | 31 | 1.320 | — | — | 4 | 182 | 4 | 182 | 28 | 1.286 | 7 | 216 | 35 | 1.502 |
| Limburg . | 22 | 1.505 | 2 | 45 | 24 | 1.550 | — | — | — | — | — | — | 22 | 1.505 | 2 | 45 | 24 | 1.550 |
| Brabant . | 36 | 1.582 | 2 | 9 | 38 | 1.591 | 3 | 158 | 7 | 228 | 10 | 386 | 39 | 1.740 | 9 | 237 | 48 | 1.977 |
| Totalen . | 271 | 11.180 | 32 | 872 | 303 | 12.052 | 9 | 467 | 13 | 510 | 22 | 977 | 280 | 11.647 | 45 | 1.382 | 325 | 13.029 |
| **Aantal en lengte van de in 1968 in bedrijf zijnde seizoendiensten.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| West-Vlaand. | 4 | 122 | — | — | 4 | 122 | — | — | — | — | — | — | 4 | 122 | — | — | 4 | 122 |
| Luxemburg | 1 | 21 | — | — | 1 | 21 | 8 | 722 | — | — | 8 | 722 | 9 | 743 | — | — | 9 | 743 |
| Totalen . | 5 | 143 | — | — | 5 | 143 | 8 | 722 | — | — | 8 | 722 | 13 | 865 | — | — | 13 | 865 |

De 13.029 km. openbare autobusdiensten zijn verdeeld in diensten die het spoorverkeer hebben vervangen (regime wet van 29 augustus 1931) en in diensten die aan bestaande wegdiensten werden toegevoegd of in uitbreiding ervan werden opengesteld (regime wet van 11 augustus 1924). Die verdeling wordt in onderstaande tabel gedetailleerd :

| | Vervangings-diensten | Toevoegings-diensten | Totalen |
|---|---|---|---|
| Rechtstreekse exploitatie . . . | 11.181 km. | 466 km. | 11.647 km. |
| Verpachting . . . | 872 km. | 510 km. | 1.382 km. |
| Totaal . . | 12.053 km. | 976 km. | 13.029 km. |

In 1968 werden 125 km. nieuwe autobusdiensten voor het verkeer opengesteld.

De lijst van die diensten (enkele kleine wijzigingen en varianten aan de bestaande diensten niet inbegrepen) wordt in de hiernavolgende tabel gegeven :

*Lijst van de openbare autobusdiensten en belangrijke tracéuitbreidingen die in 1968 in bedrijf werden gesteld.*

| Lijn | Lengte | Datum van inbedrijf-stelling |
|---|---|---|
| Charleroi — Mont-sur-Marchienne . | 9 km. 720 | 1-3-1968 |
| Stadsdienst van Bouillon . . . . | 7 km. 528 | 22-4-1968 |
| Wasmes-Pâturages . . . . . | 9 km. 321 | 26-5-1968 |
| Charleroi — Thuillies . . . . | 27 km. 342 | 26-5-1968 |
| Genk — Houthalen (Kelchterhoef) . | 10 km. 110 | 26-5-1968 |
| Hatrival — Séviscourt . . . . | 8 km. 178 | 4-6-1968 |
| Brussel — Ninove . . . . . | 24 km. 432 | 29-6-1968 |
| Amberloup — Tillet . . . . . | 6 km. 721 | 1-9-1968 |
| Arendonk — Ravels — Weelde . . | 20 km. 171 | 1-9-1968 |
| Totaal . . . . | 123 km. 523 | |

2. *Speciale autobusdiensten*

Het aantal en de kilometerlengte, op 31 december 1968, van de speciale autobusdiensten, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, worden in de hiernavolgende tabel gedetailleerd :

| PROVINCIEN | EXPLOITATIEWIJZE | | | | TOTAAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Exploitatie in eigen beheer | | Exploitatie door pachters | | | |
| | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. | Aantal | Lengte in km. |
| Antwerpen . . . | 138 | 1.910 | 156 | 3.790 | 294 | 5.700 |
| Oost-Vlaanderen . | 40 | 202 | 80 | 1.333 | 120 | 1.535 |
| West-Vlaanderen . | 92 | 780 | 81 | 2.801 | 173 | 3.581 |
| Henegouwen . . | 103 | 1.024 | 159 | 4.338 | 262 | 5.362 |
| Namen . . . . | 66 | 832 | 33 | 884 | 99 | 1.716 |
| Luxemburg . . | 36 | 485 | 5 | 246 | 41 | 731 |
| Luik . . . . | 39 | 501 | 80 | 2.345 | 119 | 2.846 |
| (*) | — | — | 14 | 900 | 14 | 900 |
| Limburg . . . | 54 | 1.084 | 509 | 18.180 | 563 | 19.264 |
| Brabant . . . | 174 | 2.377 | 171 | 4.592 | 345 | 6.969 |
| Totalen . . . | 742 | 9.195 | 1.288 | 39.409 | 2.030 | 48.604 |

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

In vergelijking met het vorige dienstjaar, zijn de speciale autobusdiensten verminderd, zowel in aantal als in lengte. Die vermindering, die zich vooral laat gevoelen in de provinciën Antwerpen, Henegouwen en Brabant, is te wijten aan een daling van ons verpacht scholierenvervoer, inzonderheid van de ophaaldiensten ingericht ten gerieve van de leerlingen van het bijzonder onderwijs, waarvoor, sedert 1968, de machtigingen rechtstreeks aan de exploitanten-aanvragers worden afgeleverd.

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

| Schooljaren | Dagelijkse afhalingsdiensten | | Diensten naar de zweminrichtingen | |
|---|---|---|---|---|
| | Aantal | Lengte van de reiswegen (km.) | Aantal | Lengte van de reiswegen (km.) |
| 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 |
| 1968-1969 | 926 * | 16.348 * | 338 | 2.968 |

* Die vermindering is te wijten aan het feit dat de speciale diensten voor minder valide scholieren niet meer onder de controle van de N.M.V.B. vallen.

## TARIEVEN

I. Van 1 april 1968 af werd het autobustarief van 1,10 fr. per kilometer of sectie vervangen door het buurtspoorwegtarief op de openbare autobusdiensten van het Zuiden der Brusselse Agglomeratie, nl. : Ukkel — Dworp — Halle; Ukkel — Sint-Genesius-Rode; Ukkel — Beersel — Lot ; Ukkel — Eigenbrakel en Vorst (Sint-Denijsplaats) — Ukkel — Alsemberg (Kerkhof van Vorst).

II. Van 22 april 1968 af werd de minimumprijs op de stadsdienst te Bouillon vastgesteld op 5 fr. voor een rechtstreekse reis op dezelfde lijn. Kaarten voor 12 rechtstreekse ritten werden afgeleverd tegen 50 fr.

III. Bij ministerieel besluit van 26 september 1968 werden de tarieven, van 1 oktober 1968 af, als volgt gewijzigd :

*A. Gewone reizigers :*

De prijzen van prijstabel I werden gemiddeld met 12 % verhoogd.
De minimumprijs werd van 5 fr. op 6 fr. gebracht voor de gewone reizigers; deze van de oorlogsinvaliden bleef evenwel ongewijzigd.

*B. Geabonneerde reizigers :*

1) De prijzen van de gewone abonnementen voor 1,3 en 12 maanden (prijstabel nr. II - 1), van de algemene abonnementen voor 1,3 en 12 maanden (prijstabel

nr. II - 2), van de schoolabonnementen voor gans het schooljaar (prijstabel nr. II - 3) en deze van de schoolabonnementen voor een schooltrimester (prijstabel nr. II - 4) werden met 20 % verhoogd.

2) De prijzen van de weekabonnementen voor 6 of 7 verplaatsingen (prijstabel nr. II - 5) werden gemiddeld met 10 % verhoogd.

*C. Bijzondere prijstabellen nrs. III - 1 tot en met XV.*

| Aard van de vervoerbewijzen waarvan de prijs gewijzigd werd | Prijs tot 30.9.68 | Prijs van 1.10.68 af |
|---|---|---|
| 1. **Stadsnet** te Aalst, Aarlen, Bergen, Bouillon, Brugge, Doornik, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven Mechelen, Menen, Moeskroen, Namen, Oostende, St-Niklaas, Tienen en Turnhout : | | |
| — gewone reizigers - rechtstreekse rit . . . | 5 fr. | 6 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten . . . . . | 50 fr./ 12 ritten | 60 fr./ 12 ritten |
| — rit in aansluiting (behalve te Aarlen, Bouillon, Genk, Kortrijk, Menen en Moeskroen) - gewone reizigers . . . . . | 5 fr. | 6 fr. |
| 2. **Antwerpen** : | | |
| — eenvormige prijs MIVA-penetratie : Rooseveltplaats - Turnhoutse Poort of Zwemdok . | 7 fr. | 8 fr. |
| — minimumprijs : Rooseveltplaats - Deurne, Silsburg . . . . . | 7 fr. | 8 fr. |
| — minimumprijs Noorderlijnen : Rooseveltplaats - Havannastraat - Merksem (Oude Bareel - St-Lutgardisschool - Oude Kerk of Terminus) - gewone reizigers . . . | 7 fr. | 8 fr. |
| — eenvormige prijs : Rooseveltplaats - Station Linkeroever (Antwerpen-Hamme) . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten binnen de 1ste zone . . . . . | 35 fr./ 7 ritten | 40 fr./ 7 ritten |
| — kaart voor rechtstreekse ritten binnen de 2de zone . . . . . | 85 fr./ 13 ritten | 85 fr./ 11 ritten |
| — schoolabonnement : Rooseveltplaats - Merksem (Terminus) - | | |
| — minder dan 18 jaar : 1 maand . . . | 160 fr. | 190 fr. |
| — minder dan 18 jaar : een schooltrimester . | 350 fr. | 420 fr. |

| Aard van de vervoerbewijzen waarvan de prijs gewijzigd werd | Prijs tot 30.9.68 | Prijs van 1.10.68 af |
|---|---|---|
| — minder dan 18 jaar : een schooljaar . . | 960 fr. | 1.150 fr. |
| — 18 jaar en ouder : 1 maand . . . . | 240 fr. | 285 fr. |
| — 18 jaar en ouder : een schooltrimester . | 525 fr. | 630 fr. |
| — 18 jaar en ouder : een schooljaar . . | 1.440 fr. | 1.725 fr. |
| 3. **Gent** : | | |
| — eenvormige prijs MIVG-penetratie binnen de | | |
| 1ste zone . . . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| 2de zone . . . . . | 7 fr. | 8 fr. |
| 3de zone . . . . . | 8 fr. | 9 fr. |
| — minimumprijs : Gent (Zuid) - Ledeberg (Botermarkt) en Gent (St-Pieters) - Gent (De Ster) | | |
| — gewone reizigers . . . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten binnen de | | |
| 1ste zone . . . . . | 50 fr./ 12 ritten | 60 fr./ 12 ritten |
| 2de zone . . . . . | 50 fr./ 10 ritten | 60 fr./ 10 ritten |
| — schoolabonnement : | | |
| — 16 jaar en minder : 3 maanden . . . | 360 fr. | 430 fr. |
| — 16 jaar en minder : 6 maanden . . . | 675 fr. | 755 fr. |
| — 16 jaar en minder : gans het schooljaar . | 790 fr. | 950 fr. |
| — ouder dan 16 jaar : 3 maanden . . . | 545 fr. | 655 fr. |
| — ouder dan 16 jaar : 6 maanden . . . | 1.015 fr. | 1.130 fr. |
| — ouder dan 16 jaar : gans het schooljaar . | 1.200 fr. | 1.440 fr. |
| 4. **Brussel** : | | |
| a) Secties : Elsene (Eug. Flagey pl.) - Schaarbeek (Station N.M.B.S.) en Evere (Kerkhof van Brussel) - Schaarbeek (Generaal Meiserplaats) | | |
| — rechtstreekse rit-gewone reizigers . . | 7 fr. | 8 fr. |
| — overstapbiljet . . . . . | 9 fr. | 10 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten, | | |
| verkocht in de rijtuigen . . . . . | 62 fr./ 11 ritten | 65 fr./ 10 ritten |
| verkocht buiten de rijtuigen . . . . | 57 fr./ 11 ritten | 60 fr./ 10 ritten |
| — weekkaart | | |
| voor rechtstreekse ritten . . . . | 42 fr./ 12 ritten | 48 fr./ 12 ritten |
| voor ritten in aansluiting . . . . . | 60 fr./ 12 ritten | 70 fr./ 12 ritten |

| Aard van de vervoerbewijzen waarvan de prijs gewijzigd werd | Prijs tot 30-9-68 | Prijs van 1-10-68 af |
|---|---|---|
| — schoolabonnement | | |
| - minder dan 16 jaar : 1 maand . . . . . | 240 fr. | 290 fr. |
| - » : 3 maanden . . . . | 480 fr. | 580 fr. |
| - » : gans het schooljaar . . | 1.320 fr. | 1.590 fr. |
| - 16 jaar en ouder : 1 maand . . . . . | 360 fr. | 430 fr. |
| - » : 3 maanden . . . . | 720 fr. | 870 fr. |
| - » : gans het schooljaar . . | 1.980 fr. | 2.380 fr. |
| b) N.M.V.B.-lijnen : aansluitingsbiljet N.M.V.B.-M.I.V.B. . . . . | 9 fr. | 10 fr. |
| — minimumprijs : rechtstreekse rit binnen de 1ste zone - gewone reizigers . . . | 7 fr. | 8 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten binnen de 1ste zone . . . . . | 60 fr./ 12 ritten | 60 fr./ 10 ritten |
| 2de zone . . . . . | 80 fr./ 13 ritten | 80 fr./ 11 ritten |
| 5. **Luik :** | | |
| — eenvormige prijs op het stadsnet - gewone reizigers . . . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten . . . . | 60 fr./ 12 ritten | 60 fr./ 10 ritten |
| 6. **Doornik :** | | |
| — rechtstreekse rit : Kain-la-Tombe ; Centre-Alouette naar of van de stadsdienst : Kain-Doornik - gewone reizigers . . . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| — rechtstreekse rit : Kain-la-Tombe — Kain (Centre) of Kain (Alouette) . . . . . | 5 fr. | 6 fr. |
| — aansluitingsbiljet in verlenging van de reis naar of van de Rondrit der Vesten - gewone reizigers . . . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| 7. **Kortrijk :** | | |
| — rechtstreekse reis over 3 lijnsecties — gewone reizigers . . . . . | 8 fr. | 9 fr. |
| — rechtstreekse reis over 4 lijnsecties — gewone reizigers . . . . . | 10 fr. | 12 fr. |

| Aard van de vervoerbewijzen waarvan de prijs gewijzigd werd | Prijs tot 30-9-68 | Prijs van 1-10-68 af |
|---|---|---|
| 8. **Leuven - Tienen :** | | |
| — rechtstreekse reis of aansluiting over 2 zones - gewone reizigers . . . . . | 6 fr. | 7 fr. |
| — kaart voor rechtstreekse ritten over 2 zones . | 50 fr./ 10 ritten | 60 fr./ 10 ritten |
| 9. **Leuven :** | | |
| — rechtstreekse reis of aansluitingen : | | |
| over 3 zones-gewone reizigers . . . . | 7 fr. | 8 fr. |
| over 4 zones-gewone reizigers . . . . | 8 fr. | 9 fr. |
| 10. **Brugge :** | | |
| — rechtstreekse reis over 3 lijnsecties - gewone reizigers . . . . . | 10 fr. | 12 fr. |
| 11. **Han-sur-Lesse — Grotten van Han :** | | |
| — eenvormige prijs : | | |
| — gewone reizigers zonder vermindering . | 10 fr. | 12 fr. |
| — gewone reizigers - 50 % vermindering . | 5 fr. | 6 fr. |
| 12. **Oostende :** | | |
| — toeristisch abonnement op de kustlijnen : | | |
| 1 dag . . . . . | 90 fr. | 100 fr. |
| 5 dagen . . . . . | 270 fr. | 300 fr. |
| 13. **Kalmis :** | | |
| — eenvormige prijs van het weekabonnement op Belgisch grondgebied . . . . . | 40 fr. | 48 fr. |
| 14. **Schoolkoloniën :** | | |
| — eenvormige prijs voor een rit van : | | |
| 1 tot en met 7 secties . . . . . | 1,50 fr. | 2,00 fr. |
| 8 » 15 » . . . . . | 2,00 fr. | 2,50 fr. |
| 16 » 20 » . . . . . | 2,50 fr. | 3,00 fr. |
| 21 » 25 » . . . . . | 3,00 fr. | 3,50 fr. |
| 26 » 30 » . . . . . | 3,50 fr. | 4,00 fr. |
| 31 » 35 » . . . . . | 4,00 fr. | 4,50 fr. |

D. *Openbare autobusdiensten met autobustarief*

1. Het basistarief van 1,10 fr. per kilometer of sectie werd op 1,15 fr. gebracht.
2. Het basistarief van 1,30 fr. per kilometer of sectie werd op 1,35 fr. gebracht.
3. De minimumprijzen werden voor deze beide prijstabellen gebracht :
   — van 6 fr. op 7 fr. voor de gewone reizigers;
   — van 36 fr. op 42 fr. voor de weekabonnementen voor 6 verplaatsingen;
   — van 42 fr. op 49 fr. voor de weekabonnementen voor 7 verplaatsingen;
   — van 150 fr. op 175 fr. voor de schoolabonnementen;
   — van 180 fr. op 210 fr. voor de gewone abonnementen;
   — van 96 fr. op 112 fr. voor de kaarten voor 20 ritten.
4. Het basistarief van 1,20 fr. bleef voorlopig ongewijzigd; nochtans werd de minimumprijs van 6 fr. op 7 fr. gebracht voor gewone reizigers.

## 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 jongste vijf jaren aan :

**Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel**

Eenheid : duizend reizen

| Jaren | Elektrische diensten | Automotrice-diensten | Autobus-diensten | Al de diensten te zamen |
|---|---|---|---|---|
| 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 |
| 1968 | 47.758 | 179 | 213.529 | 261.466 |

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 ontvangst |
|---|---|---|---|---|
| 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 |
| 1968 | 346.319 | 1.455 | 1.460.280 | 1.808.054 |

Deze ontvangsten omvatten, buiten de eigenlijke exploitatieontvangsten, de compensatievergoedingen, alsmede de tegenwaarde van de taksen waarvoor de spoorlijnen 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 (gewone reizigers) | | Abonnementen | | | | | | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Gewone | | School- | | Week- | | |
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | |
| 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 |
| 1968 | 170.924 | 65,4 | 16.895 | 6,5 | 42.422 | 16,2 | 31.225 | 11,9 | 261.466 |

**Netto-reizigersontvangst per aard van vervoerbewijs**

Eenheid : duizend frank

| Jaren | Biljetten en kaarten (gewone reizigers) | | Abonnementen | | | | | | Totale ontvangst |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Gewone | | School- | | Week- | | |
| | Ontvangst | % | Ontvangst | % | Ontvangst | % | Ontvangst | % | |
| 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 |
| 1968 | 1.355.516 | 75,0 | 97.988 | 5,4 | 144.287 | 8,0 | 210.263 | 11,6 | 1.808.054 |

De compensatievergoedingen zijn 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 (1) | Vervoerd tongewicht (2) | Ton-kilometers (3) | Gemiddelde afstand (4) = (3) : (2) | Ontvangst in franken (5) |
|---|---|---|---|---|
| 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 |
| 1968 | 105.919 | 421.511 | 3 km. 980 | 1.316.140 |

De kolom « Ontvangst 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 werd vrijgesteld.

**Doorlopen afstanden**

Eenheid : duizend km.

| Jaren | Elektrische diensten | Automotrice-, stoom- en tractordiensten | Autobus-diensten (*) | Al de diensten te zamen (*) |
|---|---|---|---|---|
| 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 |
| 1968 | 10.802 | 33 | 98.772 | 109.607 |

(*) 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 (*) |
|---|---|---|---|---|
| 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 |
| 1968 | 1.507 | 2 | 8.412 | 9.921 |

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

## EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERKEER

Hoewel het net openbare vervoerdiensten van de N.M.V.B. in 1968 nagenoeg dezelfde omvang als in 1967 heeft behouden (er was een aangroei van 0,31 %), is het verkeer, uitgedrukt in afgelegde kilometers en in geboden plaatsen-km., opnieuw achteruitgegaan, respectievelijk met 2,11 % en 2,60 %. Zulks verklaart waarom men, met het oog op het in evenwicht brengen van de ontvangsten en de uitgaven, evenals de vorige jaren een zeker aantal reizen die al te veel verlies veroorzaakten heeft moeten afschaffen.

# EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER

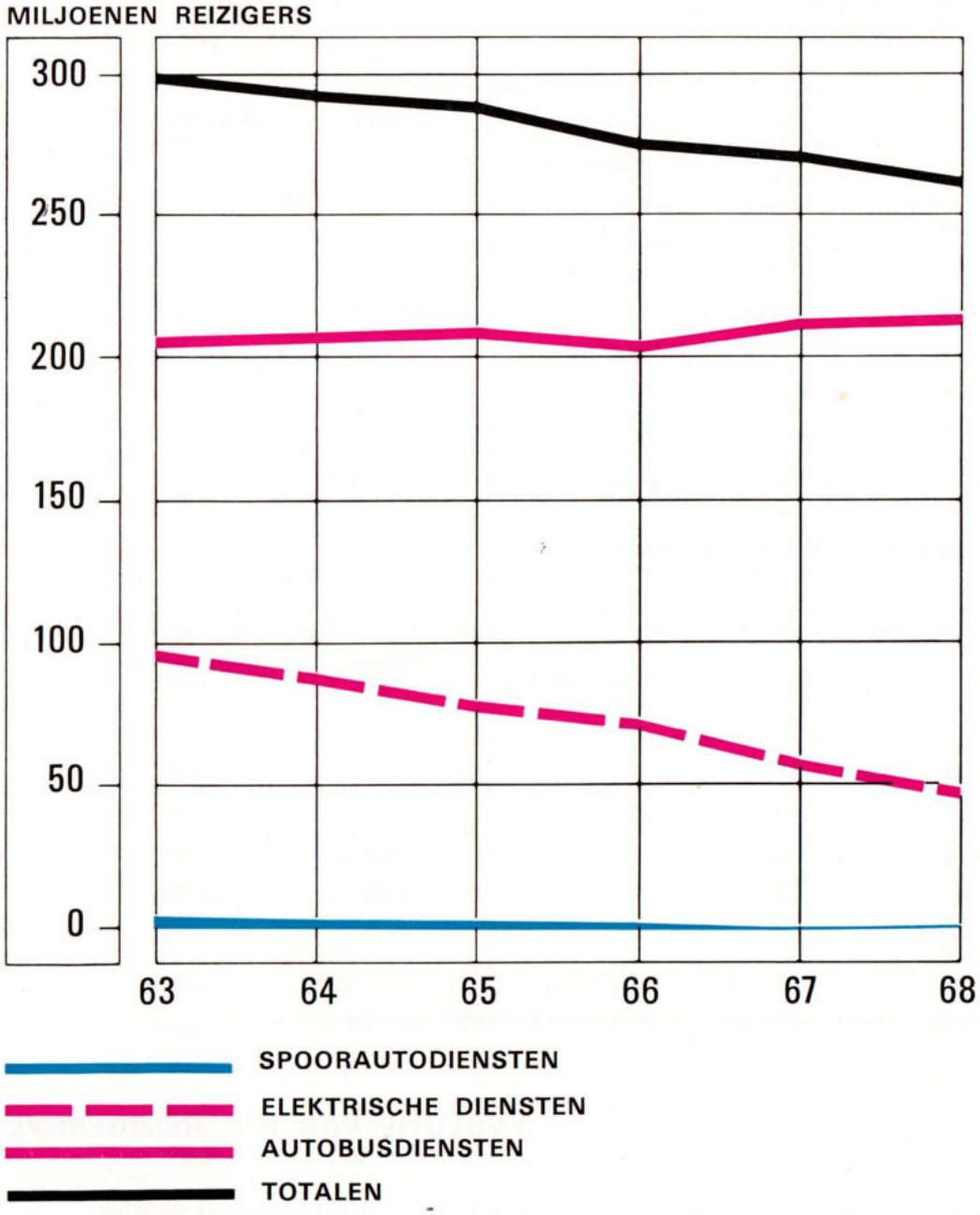


Diagram 1

Hier beweegt men zich in een vicieuze cirkel : de verhoging van de lasten brengt hogere prijzen van de diensten mede en deze laatste worden hoe langer hoe meer in de steek gelaten, zodat ze dan ook verminderd of afgeschaft worden.

In vergelijking met 1967 is het aantal vervoerde reizigers met 3,60 % afgenomen. Eens te meer is de achteruitgang bijzonder sterk geweest voor de gewone en de weekabonnees (respectievelijk 7,52 % en 8,74 %), terwijl het aantal gewone reizigers slechts met 3,32 % is gedaald en het aantal schoolabonnees weer eens met 1,15 % is toegenomen.

In ons verslag van 1967 (blz. 76) hebben wij gemeend een soortgelijke toestand eerder te moeten toeschrijven aan de conjuncturele dan aan de structurele moeilijkheden. Welnu, tegenover de vaststelling dat de economische conjunctuur in 1968 enigszins beter is geworden staat het feit dat de ommekeer van de strekkingscurve van het verkeer, die wij daarvan verwachtten, zich niet heeft voorgedaan. Niets laat verhopen dat, in 1969, een nog toenemende expansie van's lands economische activiteit een aangroei van het verkeer op onze lijnen teweeg zal brengen.

Het diagram 1 geeft een beeld van de achteruitgang van het aantal vervoerde reizigers.

## SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF

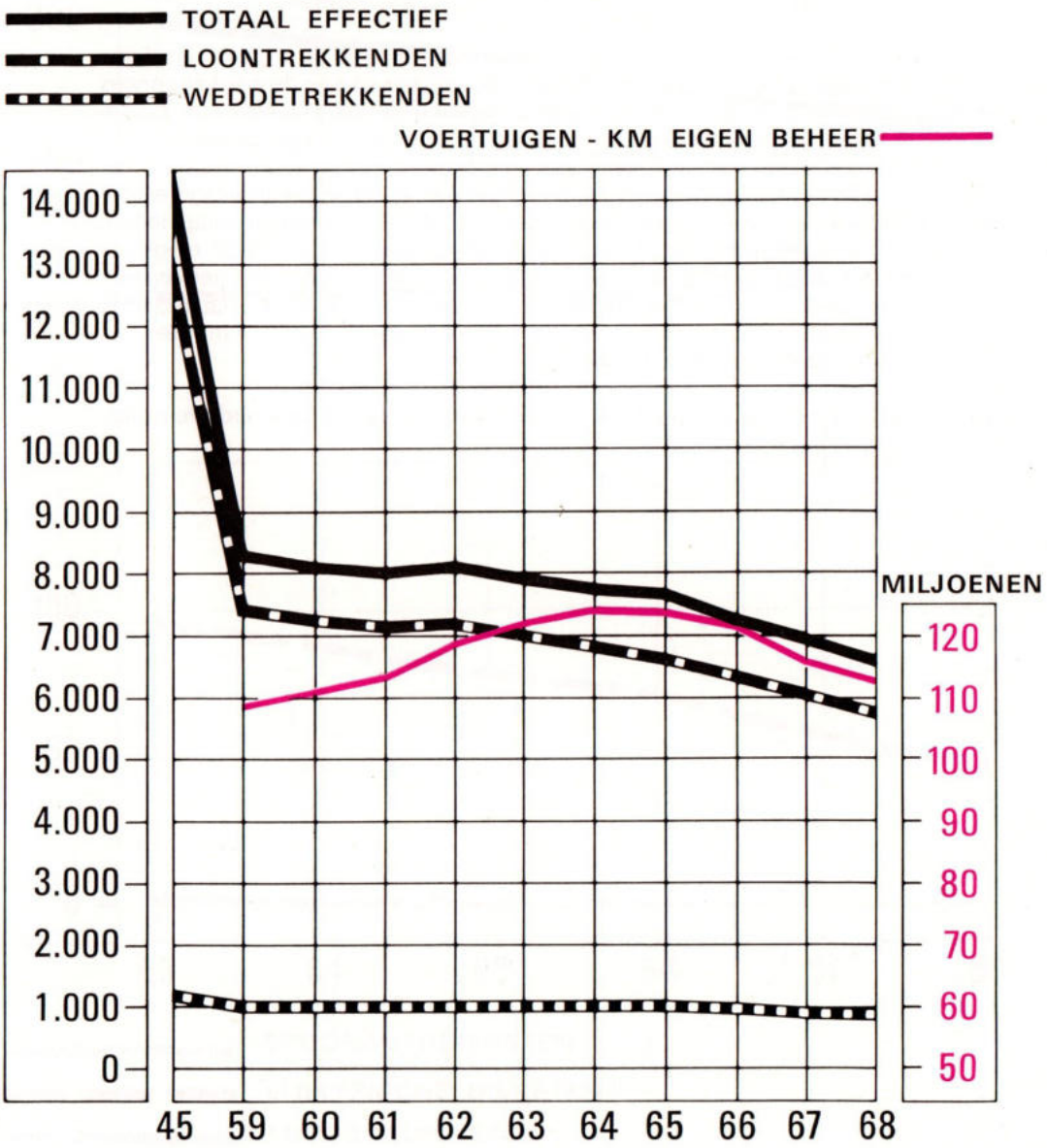


Diagram 2

# personeel

## EFFECTIEF

Tussen 1 januari en 31 december 1968 werd de getalsterkte van het personeel van 6.917 tot 6.585 ambtenaars en agenten, zegge met 332 eenheden, verminderd (zie diagram 2).

Zoals in onderstaande tabel is weergegeven, vloeit die vermindering voort uit het feit dat 537 eenheden de maatschappij verlieten, wat gedeeltelijk werd gecompenseerd door 171 aanwervingen en 34 heraanwervingen.

*Schommeling van het personeel*

| Aard van de beweging | Aantal agenten | % (effectief op 31-12-68 = 100) |
|---|---|---|
| Vrijwillig vertrek | 124 | 1,88 |
| Afdanking | 66 | 1,00 |
| Overlijden | 34 | 0,52 |
| Oppensioenstelling | 169 | 2,57 |
| Op sociale hulp of in disponibiliteit stellen | 144 | 2,19 |
| Aantal vertrekken (A) | 537 | 8,16 |
| Aanwervingen | 171 | 2,60 |
| Teruggekomen in actieve dienst : | | |
| — gedemobiliseerd | 3 | 0,05 |
| — terug in dienst geroepen | 31 | 0,47 |
| Totaal der indiensttredingen (B) | 205 | 3,12 |
| Vermindering van het effectief (A) — (B) | 332 | 5,04 |

## BEZOLDIGINGEN

De uitgave voor *de rechtstreekse bezoldigingen* in 1968 bedroeg 999.437.861 fr., tegen 981.928.913 fr. voor het dienstjaar 1967, zegge een vermeerdering van 17.508.948 fr. of 1,78 % ten opzichte van laatstgenoemd dienstjaar.

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

*In frank*

| Elementen | 1967 | | 1968 | |
|---|---|---|---|---|
| Wedden . . . . . | 200.714.937 | | 200.934.669 | |
| Lonen . . . . . | 756.145.009 | 956.859.946 | 756.218.620 | 957.153.289 |
| Dubbel vacantiegeld weddetrekkenden . . . . | | 10.961.389 | | 13.408.549 |
| Buurtspoorwegsupplement kinderbijslag : weddetrekkenden . . | 1.762.564 | | 1.704.385 | |
| loontrekkenden . . . | 12.175.265 | 13.937.829 | 12.307.772 | 14.012.157 |
| Scholingsvergoeding loontrekkenden . . . . . | | 169.749 | | 134.847 |
| Buitengewone toelage . | | — | | 14.729.019 |
| Algemene totalen . . . | | 981.928.913 | | 999.437.861 |

*De onrechtstreekse bezoldigingen* bedroegen, in 1968, 12.513.942 fr., tegen 12.872.124 fr in 1967, d.i. een vermindering van 358.182 fr. of 2,78 %.

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

*In frank*

| Elementen | 1967 | 1968 |
|---|---|---|
| Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het Kledingfonds van het personeel . . . . . | 7.612.512 | 7.308.983 |
| Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij . | 518.896 | 508.533 |
| Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd | 689.000 | 636.500 |
| Tussenkomst van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S. . . . | 554.331 | 607.230 |
| Verplaatsingskosten . . . . . | 2.761.652 | 2.682.105 |
| Allerlei vergoedingen . . . . . | 735.733 | 770.591 |
| Totalen . . . . . | 12.872.124 | 12.513.942 |

## - WETTELIJKE SOCIALE LASTEN

### Bijdragen voor de Maatschappelijke Zekerheid

De bijdragen die uit dien hoofde de N.M.V.B. ten laste vallen zijn van 280.917.107 fr., in 1967, gestegen tot 291.558.829 fr. in 1968 ; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 10.641.722 fr. of 3,79 % bereikt.

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

*In frank*

| Elementen | 1967 | 1968 |
|---|---|---|
| Weddetrekkenden | 27.894.967 | 29.509.211 |
| Loontrekkenden | 213.908.033 | 215.251.587 |
| Vacantiegeld loontrekkenden | 32.036.779 | 32.359.697 |
| Aanvullend vacantiegeld loontrekkenden | 7.077.328 | 14.438.334 |
| Totalen | 280.917.107 | 291.558.829 |

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

*In frank*

| Hoedanigheid van de werknemers | 1967 | 1968 |
|---|---|---|
| Weddetrekkenden | 10.423.410 | 11.900.431 |
| Loontrekkenden | 76.472.289 | 77.848.546 |
| Totalen | 86.895.699 | 89.748.977 |

De verhoging beloopt 2.853.278 fr., of 3,28 %.

### Andere wettelijke sociale lasten

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

*In frank*

| Elementen | 1967 | 1968 |
|---|---|---|
| Dotatie gestort bij de Autonome kas voor verzekeringen tegen ongevallen en Bijdragen gestort bij het Fonds voor arbeidsongevallen en bij het Fonds der mindervaliden . . . . . | 12.965.365 | 12.959.697 |

De N.M.V.B. heeft dus, in 1968, aan wettelijke sociale lasten een bedrag van 304.518.526 fr. uitgegeven, waarbij nog een som van 89.748.977 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 | 1967 | 1968 |
|---|---|---|
| Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten : | | |
| Weddetrekkenden . . . . . | 2.553.815 | 2.628.620 |
| Loontrekkenden . . . . . | 11.319.773 | 12.132.164 |
| | 13.873.588 | 14.760.784 |
| Bijdragen aan de Gemengde-Verzekeringskas . | 4.407.845 | 4.296.306 |
| Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel, aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan zijn rechthebbenden . . . | 17.304.992 | 16.164.533 |
| Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wettelijk pensioen | 112.779.137 | 100.024.633 |
| Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten . | 22.631.416 | 23.484.803 |
| Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan de in werkloosheid gestelde agenten . . . . . | 20.557.941 | 22.006.374 |
| Syndicaal fonds (loontrekkenden + weddetrekkenden) . . . . . | 3.884.323 | 4.324.834 |
| Totalen . . . . . | 195.439.242 | 185.062.267 |

Uit deze tabel blijkt dat er een vermindering is geweest van 10.376.975 fr., of 5,31 %.

**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 | 1967 | 1968 |
|---|---|---|
| Rechtstreekse bezoldigingen . . . . . | 981.928.913 | 999.437.861 |
| Onrechtstreekse bezoldigingen . . . . . | 12.872.124 | 12.513.942 |
| Wettelijke sociale lasten (werkgever) : | | |
| R.M.Z. . . . . | 280.917.107 | 291.558.829 |
| Andere . . . . . | 12.965.365 | 12.959.697 |
| Extra-wettelijke sociale lasten . . . . . | 195.439.242 | 185.062.267 |
| Totalen . . . . . | 1.484.122.751 | 1.501.532.596 |

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1968 dus 1.501.532.596 fr., tegen 1.484.122.751 fr. in 1967.

De verhoging beloopt 17.409.845 fr., of 1,17 %.

## TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN

Het aantal rechthebbenden op bijkomende toelagen bedroeg :

| | |
|---|---|
| — pensioen | : 2.592 oud-agenten ; |
| — overlevingsrente | : 2.411 gerechtigden ; |
| — invaliditeit | : 682 oud-agenten ; |
| — werkloosheid | : 616 oud-agenten. |
| Totaal | : 6.301 oud-agenten en gerechtigden |

Dat totaal is ook af te lezen op het diagram 3.

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

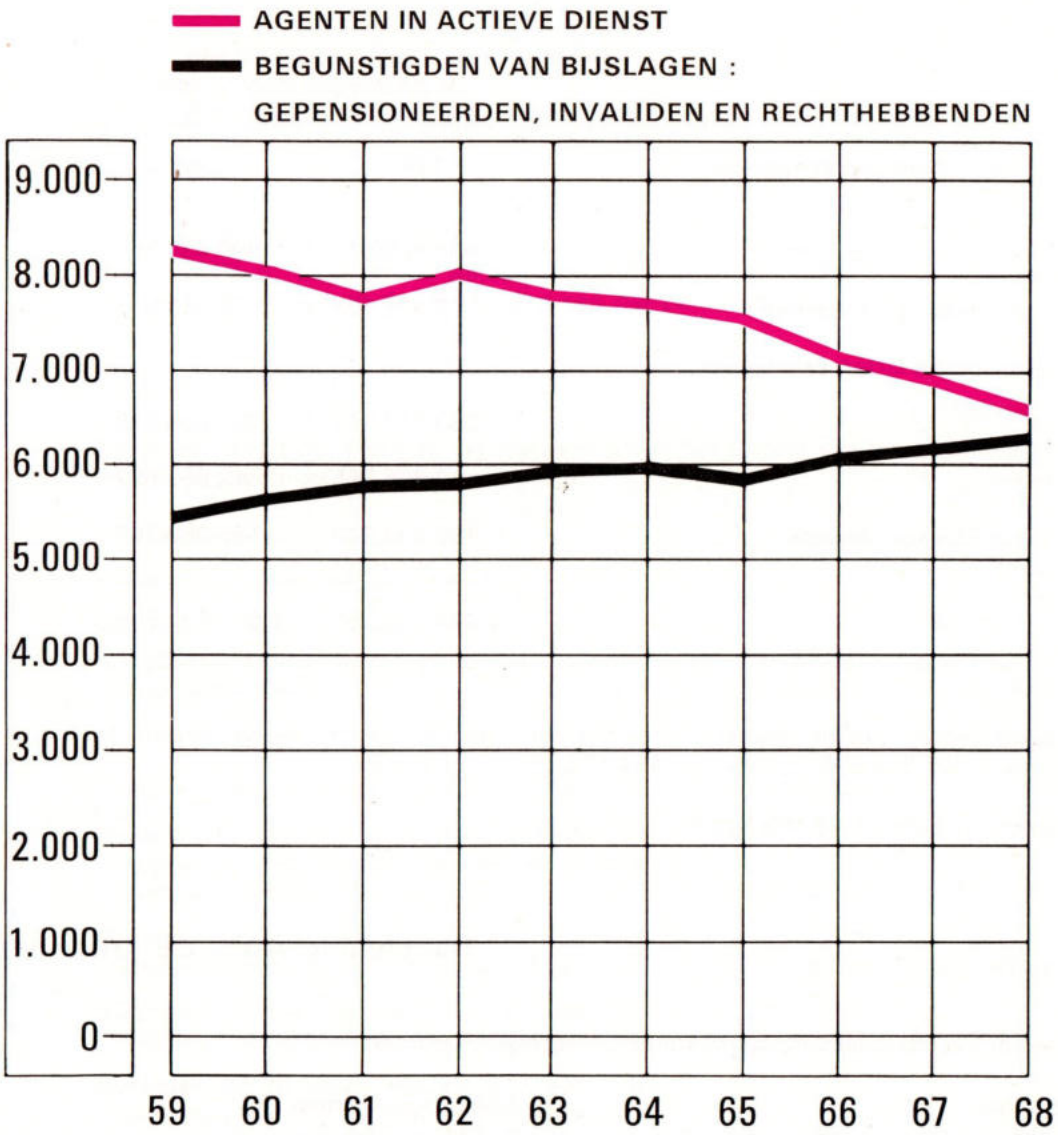


Diagram 3

## PSYCHOTECHNISCHE DIENST

In 1968 werden door de psychotechnische dienst 424 psychotechnische onderzoekingen verricht, waarvan 298 selectieonderzoekingen (278 bestuurders, ontvangers AB-EL, 4 opstellers, 10 technisch ingenieurs, 6 typisten), 87 functiemutatie-, 6 controle- en 33 bevorderingsonderzoekingen.

Noemen wij « selectiecoëfficiënt » de verhouding van het aantal kandidaten, die zich voor het psychotechnisch onderzoek aanbieden, tot het aantal aangeworven werkkrachten, dan bekomen wij voor het jaar 1968 de verhouding : $\frac{298}{171} = 1{,}74$

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 1968, 61 diepgaande enquêtes en 4.872 gewone bezoeken en demarches gedaan ; bovendien hebben zij, tijdens 386 zitdagen, 1.824 personen te woord gestaan

## BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van die dienst, in 1968, kan als volgt samengevat worden :

| | | |
|---|---|---|
| Aantal agenten die cursussen volgden | : | 52 |
| Aantal afgeleverde lessen | : | 1.640 |
| Aantal afgeleverde studiebewijzen | : | 48 |

## INTERNE EN OPENBARE RELATIES

Tijdens het dienstjaar 1968 hebben de 6 nummers van elk van de informatiebladen de gehechtheid van onze agenten aan de Nationale Maatschappij in het licht gesteld, alsmede de door het personeel aangewende inspanningen om ongevallen met werkverlet te voorkomen.

Door talrijke foto's en in een eenvoudige stijl gestelde teksten zijn onze 13.000 lezers : agenten, gepensioneerden, weduwen en rechthebbenden, op de hoogte gehouden van de voordelen van onze twee vacantiehuizen, de nieuwe sociale maatregelen, de aan het net van de Nationale Maatschappij aangebrachte wijzigingen en de oppensioenstellingen.

« ONZE BUURTSPOORWEGEN » en « NOS VICINAUX » zijn de weerspiegeling van het leven van een onderneming voor gemeenschappelijk vervoer die 6.600 agenten tewerkstelt en 1.983 autobussen, 327 elektrische motorrijtuigen en 263 bijwagens in bedrijf heeft.

## VACANTIEHUIZEN

**« Zonnebloem », te Nieuwpoort-Bad**

Dat vacantiehuis was voor het personeel en de gepensioneerden opengesteld van 6 april tot 1 september 1968, zegge gedurende 21 weken. De 430 aanvragen om verblijf, die binnen de vastgestelde termijnen werden ingediend, konden worden ingewilligd. De bezettingscoëfficiënt bedroeg 59,71 % voor de volledige periode gedurende dewelke het vacantiehuis open is geweest.

**« Annette et Lubin », te Spa**

Dat vacantiehuis was van 1 juni tot 8 september 1968 opengesteld, zegge gedurende 14 weken. De 323 regelmatige aanvragen om verblijf konden worden ingewilligd. De bezettingscoëfficiënt bedroeg 51,23 %.

De bezettingscoëfficiënt is voor beide vacantiehuizen gevoelig verbeterd. Deze betere bezetting is niet enkel het gevolg van de aangroei van het aantal vacantiegangers, maar ook van een verlenging van de gemiddelde verblijfsduur.

*
* *

*VOORNAAMSTE NIEUWE PERSONEELSLASTEN INGEVOERD IN 1968*

Hierna volgt een opgave van de nieuwe beschikkingen die in 1968 van kracht zijn geworden met, ertegenover, de raming van de desbetreffende uitgaven (bij verondersteld gelijk effectief).

*In frank.*

| Aard van de nieuwe uitgaven en begindatums van toepassing | Terugslag van de nieuwe uitgaven | |
|---|---|---|
| | op een volledig jaar | op het dienstjaar 1968 |
| *Op 1 januari 1968* | | |
| Algemene verhoging van de bezoldigingsgrenzen voor de berekening van de R.M.Z.-bijdragen (index) . . . . . | 1.000.000 | 1.000.000 |
| Verhoging van de speciale bezoldigingsgrenzen voor de sector « wettelijke pensioenen van de weddetrekkenden » . . | 1.750.000 | 1.750.000 |
| Verhoging met 2,50 % van de weddeschalen (index) . . . . . | 5.600.000 | 5.600.000 |
| Verhoging met 2,50 % van de buurtspoorwegtoelage bij de gezinsbijslag (index) . | 350.000 | 350.000 |
| Toekenning van het dubbele vacantiegeld voor de 2de helft van de 3de vacantieweek 1968 aan de wedde- en de loontrekkende agenten . . . . . | 9.500.000 | 9.500.000 |
| Nieuwe loonschalen. Vervanging van de « loonstrepen » door tweejaarlijkse verhogingen . . . . | 2.500.000 | 2.500.000 |
| Vergoeding aan de agenten die O.M.C.-prestaties verrichten, op 10 % of op 5 % gebracht . . . . . | 15.000.000 | 15.000.000 |
| Syndicaal Fonds : jaarlijks bedrag van 550 fr. op 650 fr. gebracht . . . . . | 700.000 | 700.000 |
| Toekenning van een uitzonderlijke toelage van 2.500 fr. aan de loontrekkende agenten (800 fr. op 1-2-1968 ; 800 fr. op 1-4-1968 en 900 fr. op 1-7-1968) . . . . . | 15.000.000 | 15.000.000 |
| Toekenning van een enige uitzonderlijke toelage van 500 fr. aan de rechthebbenden van de K.U.B. — K.V.I. — K.S.H. . . | 1.500.000 | 1.500.000 |

| Aard van de nieuwe uitgaven en begindatums van toepassing | Terugslag van de nieuwe uitgaven | |
|---|---|---|
| | op een volledig jaar | op het dienstjaar 1968 |
| Toekenning van de sociale-programmatie-vergoeding 1968 aan de weddetrekkende agenten (1.000 fr. op 1-5-1968 en 500 fr. op 1-6-1968) . . . . . | 1.320.000 | 1.320.000 |
| *Op 1 juli 1968* | | |
| Nieuwe loonschalen. Toepassing van de 44 u.-week met terugwerkende kracht op 15-5-1968 . . . | 13.000.000 | 8.500.000 |
| Verhoging van de R.M.Z.-bijdragen voor de sector « Werkloosheid » . . . . | 3.500.000 | 1.750.000 |
| *Op 1 september 1968* | | |
| Verhoging met 2 % van de loonschalen (index) . . . . . | 24.000.000 | 8.000.000 |
| *Op 1 oktober 1968* | | |
| Verhoging van de R.M.Z.- bijdragen voor de sector « Ziekteverzekering-vergoedingen » | 380.000 | 95.000 |
| *Op 1 december 1968* | | |
| Verhoging met 2,50 % van de weddeschalen (index) . . . . . | 5.600.000 | 470.000 |
| Verhoging met 2,50 % van de buurtspoorwegtoelage bij de gezinsbijslag (index) . . | 350.000 | 30.000 |
| Totalen . . . . . | 101.050.000 | 73.065.000 |

Het verschil dat wordt geconstateerd tussen de nieuwe uitgaven, geraamd bij constant effectief (73.065.000 fr.), en de werkelijk geboekte verhoging (17.409.845 fr.) vloeit voort uit de vermindering van het personeel ( 5 %). Deze vermindering is eensdeels toe te schrijven aan een afneming van de prestaties (afgelegde km.) en anderdeels aan een opvoering van de produktiviteit (structuurhervormingen, uitbreiding van het O.M.C.-systeem, rationalisatie van de diensten).

## GEMIDDELDE KOSTPRIJS VAN EEN WERKELIJKE DAGPRESTATIE VAN 8 UREN

Rekening gehouden met de hiervoren aangehaalde nieuwe lasten, beliep de gemiddelde kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren 872,51 fr. in 1968, tegen 800,71 fr. in 1967, wat een verhoging van 71,80 fr. of 8,96 % uitmaakt (zie diagram 4).

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

SCHOMMELING VAN DE LEVENSDUURTE
OP GROND VAN DE INDEXCIJFERS

INDEX VAN DE KOSTPRIJS VAN EEN EFFECTIEF
GEPRESTEERDE ARBEIDSDAG VAN 8 UREN

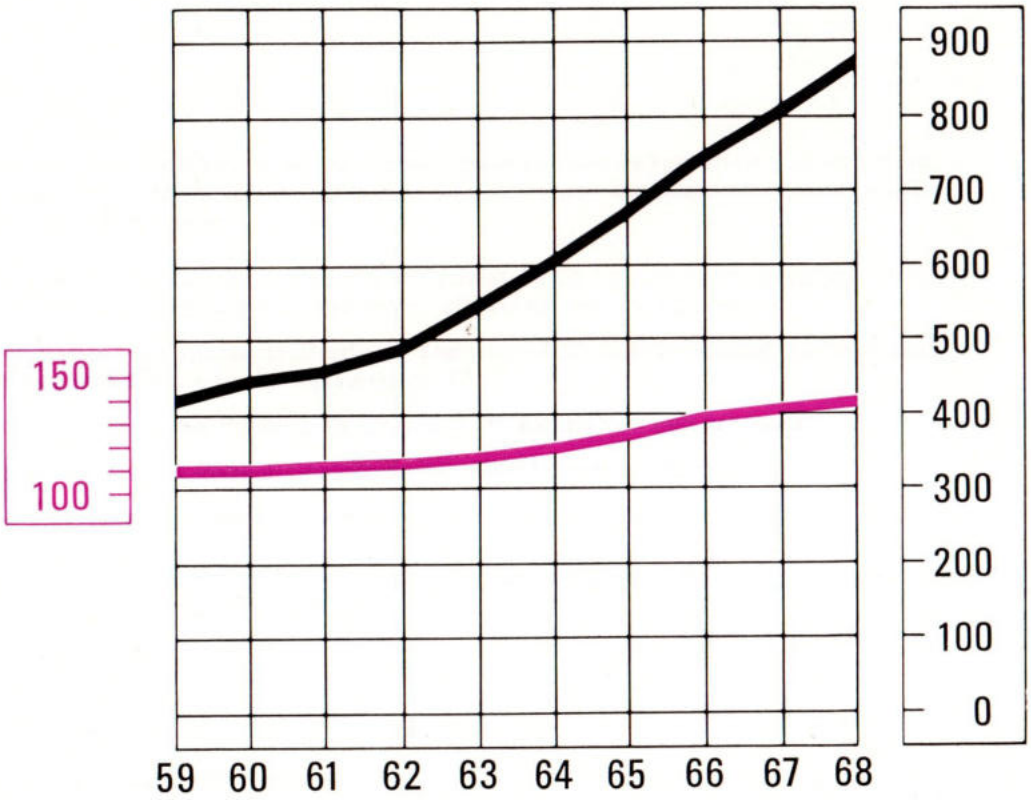


Diagram 4

# vaste installaties en rollend materieel

## 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 :

aanpassing van onze sporen, op de Place Keuwet, te La Louvière, ten gevolge van de aanleg van de autosnelweg van Wallonië, aftakking van La Louvière ;

aanpassing van onze sporen te Bredene, Klemskerke en Nieuwmunster, genoodzaakt door de modernisering van de Rijksweg nr 72 ;

sloping van de brug « La Prison », te Charleroi, en aanleg van een lusspoor ;

afschaffing van de « Pont-à-Chaînes », te Marchienne-au-Pont ;

wijziging aan onze installaties in de rue du Gazomètre, te La Louvière.

Anderzijds werd het programma van structuurhervorming voortgezet en de opbreking van navermelde lijnen of lijnsecties is in uitvoering :

| | |
|---|---|
| Ekeren — Kapellen | 4 km. |
| Antwerpen — Rumst | 17 km. |
| Schoten — Kapellen | 5 km. |
| Strépy — Trivières | 3 km. |
| Montignies-le-Tilleul — Bomerée | 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 |
| Trazegnies — Pont-à-Celles | 6 km. 500 |
| Brasschaat — Wuustwezel | 17 km. |
| Boussu (Place) — Boussu (Stelplaats) | 0 km. 500 |
| Totaal : | 88 km. 700 |

## Gebouwen

*Gebouwen en parkeerpleinen*

Wij vermelden hierna de verschillende werken die in 1968 werden uitgevoerd of in 1969 nog in uitvoering zijn : inrichten van een garage en aanleg van een parkeerplaats in de stelplaats te Châtelet ;

inrichten van garages voor autobussen in de stelplaatsen te Dilbeek, Meerbeek, Nevele en Verlaine ;

modernisering van de voorgevel van de stelplaats te Eupen ;

bouwen van een werkplaats en een parkeerplaats met een voorverwarmingsinstallatie voor autobussen, in de stelplaats te Houffalize ;

bouwen van een automatische-wastunnel voor autobussen, in de stelplaats te Mechelen-Racing ;

openen van een bouwwerf te Antwerpen (Tjalkstraat), voor het bouwen van een onderhoudshal voor autobussen, van twee woonhuizen, kantoren en sociale installaties ;

inrichten van badkamers in verschillende woonhuizen.

Bovendien hebben wij navermelde werken, die in 1967 werden aangevangen, voltooid :

woonhuis in de stelplaats te Geluwe ;

inrichten van een parkeerplaats met een voorverwarmingsinstallatie voor autobussen, in de stelplaats te Oostmalle ;

inrichten van een parkeerplaats in de stelplaats te Genk ;

oprichten van een nieuwe stelplaats te Zwevezele (garages, sociale installaties, woning);

gebouwen voor woning en kantoren in de stelplaats te Lanaken ;

moderniseren van het woonhuis van de stelplaats te Oerle.

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 1968 opgericht :

| | | |
|---|---|---|
| wachthuisjes N.M.V.B. | : 351 | eenheden, waardoor het totaal van dergelijke op ons net geplaatste wachthuisjes op 2.231 werd gebracht ; |
| wachthuisjes N.M.B.S. | : 197 | eenheden ; |
| gemengde wachthuisjes | : 35 | eenheden ; |
| wachthuisjes M.I.V.B. | : 11 | eenheden ; |
| wachthuisjes S.T.I.L. | : 16 | eenheden ; |
| wachthuisje S.T.I.C. | : 1 | eenheid ; |
| wachthuisjes particuliere exploitanten | : 12 | eenheden. |

*Verwarmingsinstallaties*

Benevens de in de hogervermelde gebouwen voorziene verwarmingsinstallaties hebben wij dergelijke installaties aangebracht in de woning en de kantoren te Asse en te Veurne, evenals in de sociale installaties van de stelplaats te Kessel-Lo.

### Elektrische uitrusting

*Tractieonderstations en hoogspanningscabines*

De tractieonderstations van Antwerpen (Dam), Merksem, Marcinelle, Gozée en Meerbeke werden definitief buiten dienst gesteld.

Een verplaatsbaar tractieonderstation met siliciumgelijkrichter werd in dienst gesteld te Ukkel (Diesdelle), in vervanging van het bestaand vast onderstation.

Er werd een studie ondernomen voor het in dienst stellen van een nieuwe H.S.-omvormingspost in het gebouw van het Hoofdbestuur.

Er werd insgelijks een studie gemaakt voor het in dienst stellen van een nieuwe H.S. -omvormingspost in de aanhorigheden van de stelplaats te Antwerpen (Tjalkstraat), in vervanging van de bestaande voorlopige omvormingspost.

De elektrische uitrusting van het buiten dienst gestelde tractieonderstation van Rumst werd aangepast tot H.S.-omvormingspost voor de voeding van de installaties van de stelplaats.

## ROLLEND MATERIEEL

### Aanschaffingen

Er werden 118 voertuigen in bedrijf gesteld.

Hier volgt de lijst ervan :

111 autobussen van het tussenstedelijk type, namelijk :

- 61 van het type Brossel BL 61 D (motor Leyland-Diesel 140 pk aan de achterkant — 50 zitplaatsen) ;
- 50 van het type Van Hool-Fiat (motor Fiat-Diesel 140 pk aan de achterkant 50 zitplaatsen) ;

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

### Ombouwingen

1 autobus Brossel A 93 DAR werd vernieuwd in onze werkplaatsen te Eugies.

1 reeds afgedankte autobus Brossel A 93 DAR werd als reparatiewagen 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 | 80 |
| Andere voertuigen | 11 |

# BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL

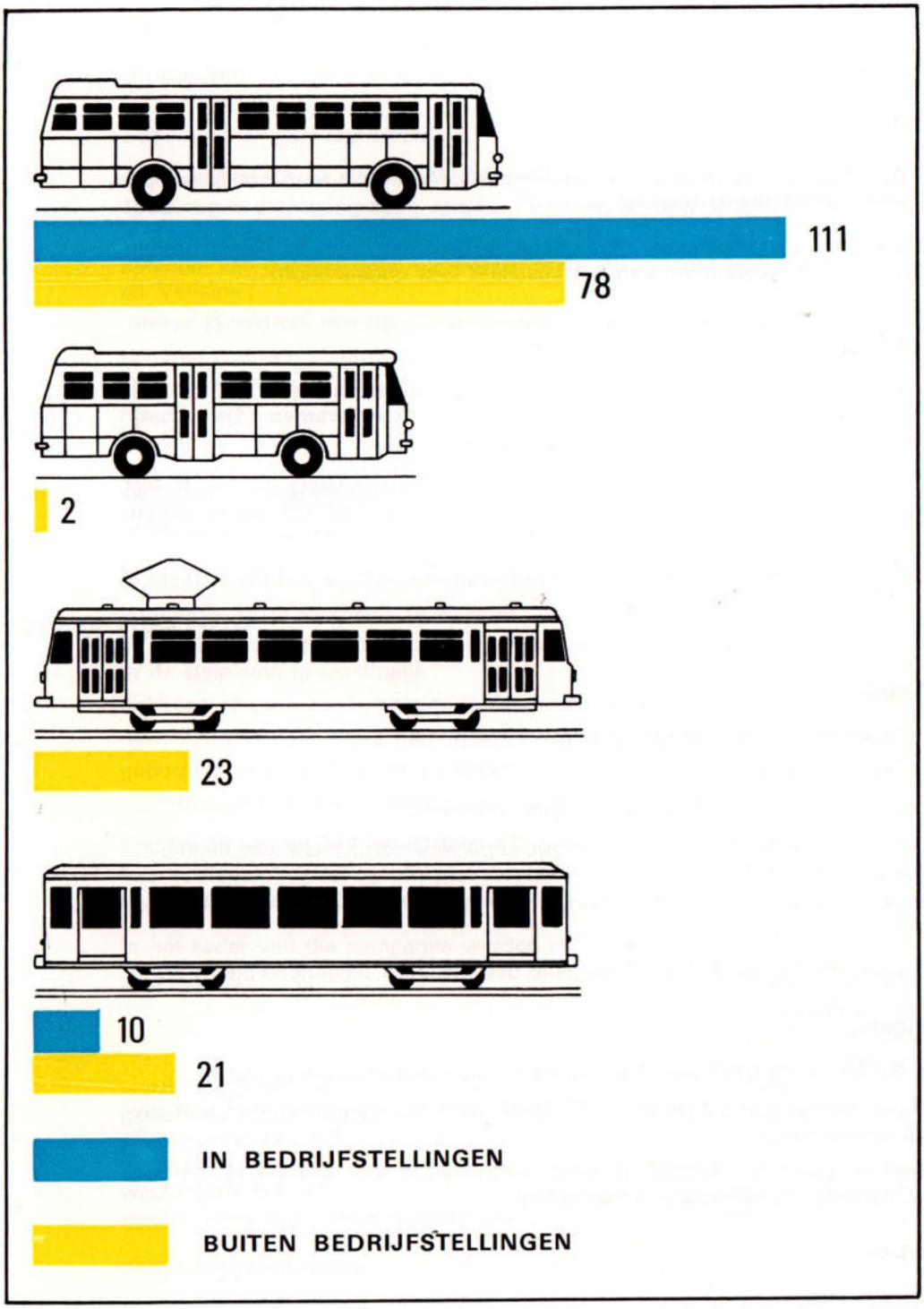


Diagram 5

*Elektrisch net*

| | |
|---|---|
| Motorwagens | 23 |
| Bijwagens | 21 |

*Niet geëlektrificeerd net*

| | |
|---|---|
| Spoorauto's en tractors | 2 |
| Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale) | 17 |

**Effectief op 31 december 1968**

*Vervoer over de weg*

| | |
|---|---|
| Autobussen | 1.983 |
| Wegtrein | 1 |
| Andere voertuigen | 172 |

*Elektrisch net*

| | |
|---|---|
| Motorwagens | 327 |
| Bijwagens | 263 |
| Motor-pakwagens | 10 |
| Motrices voor het effenen van de rails | 5 |

*Niet geëlektrificeerd net*

| | |
|---|---|
| Spoorauto's en tractors | 18 |
| Locomotieven | 6 |
| Rijtuigen en pakwagens | 10 |
| Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale) | 389 |

# VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1969

## VASTE INSTALLATIES

### Sporen

De navermelde spoorwijzigingswerken worden voorzien :

aanpassing van de sporen, op de Place Regnier au Long Col, te Bergen ;

wijzigingen aan de buurtspoorinstallaties op de Place de Flandre, te Bergen ;

wijziging van onze installaties, ten gevolge van de aanleg van de autosnelweg A 5 - toegang Noorden van Charleroi - bouw van de brug nr 1.

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

*Reeds goedgekeurde opbrekingen*

| | |
|---|---|
| Marchienne-au-Pont — Thuillies | 14 km. |
| Charleroi — Nalinnes — Marcinelle | 15 km. |

*Aan de ministeriële goedkeuring onderworpen opbrekingen*

| | |
|---|---|
| Knokke (stelplaats) — Het Zoute | 2 km. |
| Jumet — Ransart | 5 km. |
| Lijnen van de Borinage | 26 km. |

**Gebouwen**

Navermelde werken zijn voorzien :

voortzetten van de werken tot het bouwen van een complex dat inzonderheid omvat : een onderhoudshal voor autobussen, kantoren, sociale installaties, twee woningen, enz... te Antwerpen (Tjalkstraat) ;

oprichten van een nieuwe stelplaats te Broechem en te Sint-Lievens-Houtem ;

oprichten van nieuwe kantoren te Oostende-Station ;

inrichten van het buiten dienst gestelde elektrische onderstation van de stelplaats te Bressoux tot gebouw voor woning en sociale installaties ;

oprichten van een woning met kantoren in de stelplaats te Zomergem ;

inrichten van de woning en van sociale installaties te Moeskroen en modernisering van de stelplaats ;

aanpassen van schouwputten in de stelplaats te Charleroi met het oog op het stallen van autobussen ;

aanleggen van een parkeerplaats in de stelplaats te Bouillon ;

oprichten van een woning met kantoren en sociale installaties en inrichten van garages in de stelplaats te Rocourt ;

oprichten van sociale installaties te Wuustwezel en aanpassen van de autobusparkeerplaats ;

aanpassen van de garages in de stelplaats te Chastre ;

wijzigen en moderniseren van de woning van de stelplaats te Warzée ;

wijzigen en aanpassen van de garages, werkplaatsen en kantoren in de stelplaats te Andenne ;

oprichten van een nieuw directiegebouw te Antwerpen, Italiëlei.

Bovendien zullen 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, voortzetten.

## ROLLEND WEGMATERIEEL

In de loop van het jaar 1969 zullen 150 autobussen met onderstel Van Hool-Fiat (Fiat-Dieselmotor 140 pk aan de achterkant) in dienst worden genomen.

# ongevallen - voorzorgsmaatregelen en beheer

## ARBEIDSONGEVALLEN

| 1968 | Aantal | Doden | Bestendige gedeeltelijke onbekw. | Tijdelijke onbekw. | Zonder werkverlet |
|---|---|---|---|---|---|
| Ongevallen in dienst . | 338 | 1 | 14 | 159 | 164 |
| — loontrekkenden . . | *319* | *1* | *14* | *151* | *153* |
| — weddetrekkenden | *19* | — | — | *8* | *11* |
| Ongevallen op de weg van het werk . . . . | 73 | — | 3 | 51 | 19 |
| Totalen . . . . | 411 | 1 | 17 | 210 | 183 |

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 411, tegen 395 in 1967 ; er is dus, voor 1968, een verhoging van ongeveer 4 %. Zo het aantal van de rubriek « Doden » onveranderd bleef, zijn de gevallen van bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid daarentegen toegenomen : 17 gevallen in 1968 tegen 12 in 1967. Het aantal ongevallen met tijdelijke onbekwaamheid is gestegen van 199 tot 210 terwijl het aantal ongevallen zonder werkverlet gelijk is gebleven (183).

### A. **Ongevallen in dienst**

1. *Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen*

Het aantal ongevallen in dienst bedroeg 338 in 1968 tegen 302 in 1967. Tijdens het jaar 1968 werd 1 dodelijk ongeval geregistreerd en deden er zich 14 gevallen voor met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid, tegen 1 dodelijk ongeval en 4 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid in 1967.

2. *Ongevallen met werkverlet, overkomen aan loontrekkenden*

Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen bedraagt 166 in 1968, tegen 136 in 1967, d.i. een verhoging van ongeveer 22 %.

Deze verhoging komt hoofdzakelijk voort van de dienst « Weg en Werken » waarvoor het aantal ongevallen 38 bedraagt in 1968 tegen 17 in 1967.

## ARBEIDSONGEVALLEN

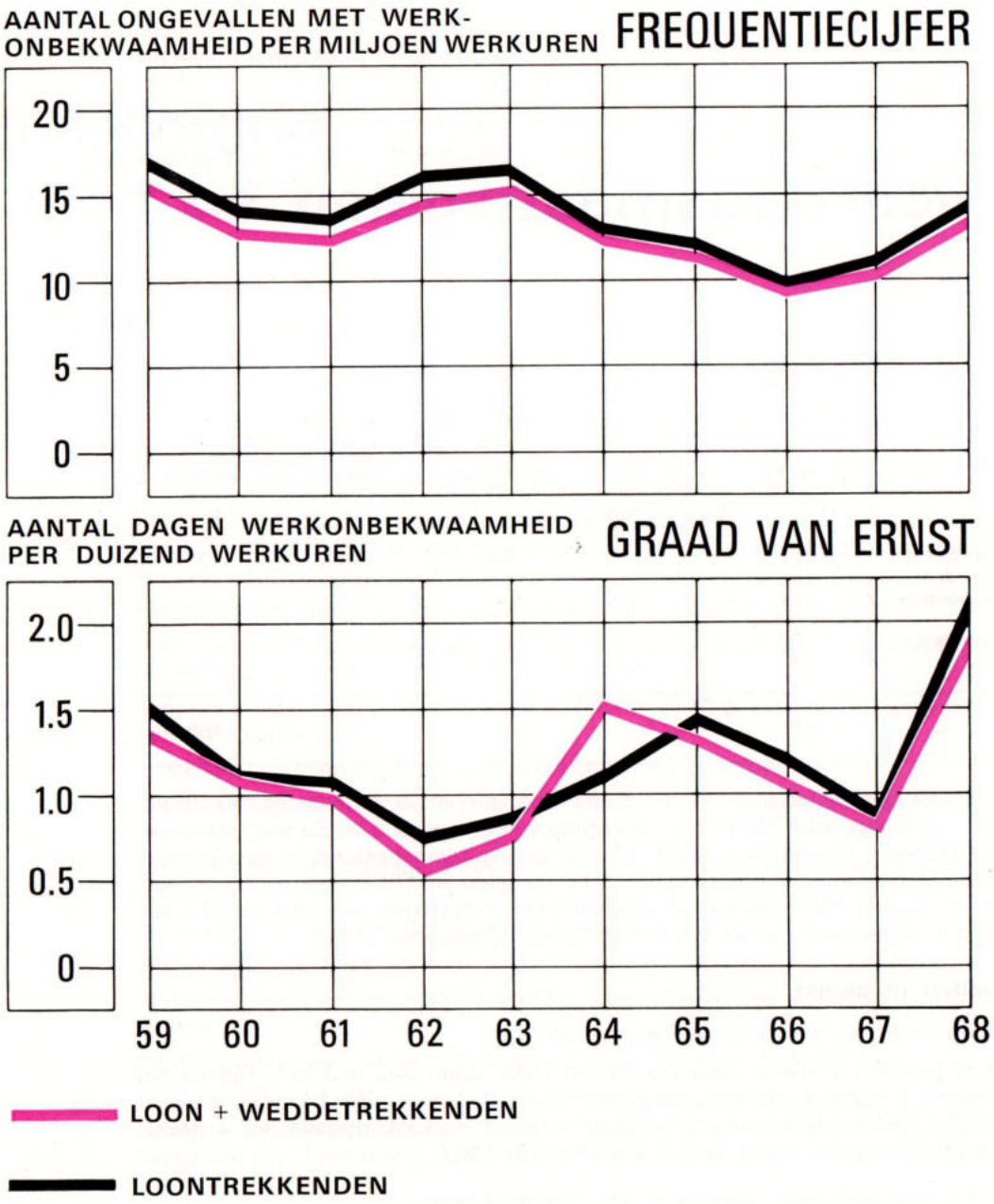


Diagram 6

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

| Groep | 1966 | 1967 | 1968 |
|---|---|---|---|
| Antwerpen | 13 | 14 | 22 |
| Oost-Vlaanderen | 6 | 3 | 8 |
| Henegouwen | 43 | 53 | 55 |
| Namen-Luxemburg | 4 | 2 | 3 |
| Luik | 1 | 1 | 5 |
| Brabant | 49 | 48 | 53 |
| Limburg | 4 | 0 | 0 |
| West-Vlaanderen | 12 | 15 | 20 |
| Net | 132 | 136 | 166 |
| Voor 100 loontrekkenden | 2,1 | 2,3 | 2,9 |

Het diagram 6 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 :

1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet : 4 ploegen,
2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet : 3 ploegen,
3.000 dagen zonder ongeval met werkverlet : 1 ploeg.

Een zeker aantal andere ploegen bevond zich in uitstekende positie op 31 december 1968 :

— hadden bijna 1.400 dagen bereikt : 2 ploegen,
— hadden tussen 1.700 en 2.000 dagen bereikt : 6 ploegen,
— hadden tussen 2.500 en 3.000 dagen bereikt : 3 ploegen,
— een ploeg bevond zich op 3.729 dagen.

## B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1968, 73 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 93 in 1967.

Tijdens het jaar 1968 werden er 3 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid geregistreerd, tegen 8 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid in 1967.

# ONGEVALLEN DERDEN - SPOOR

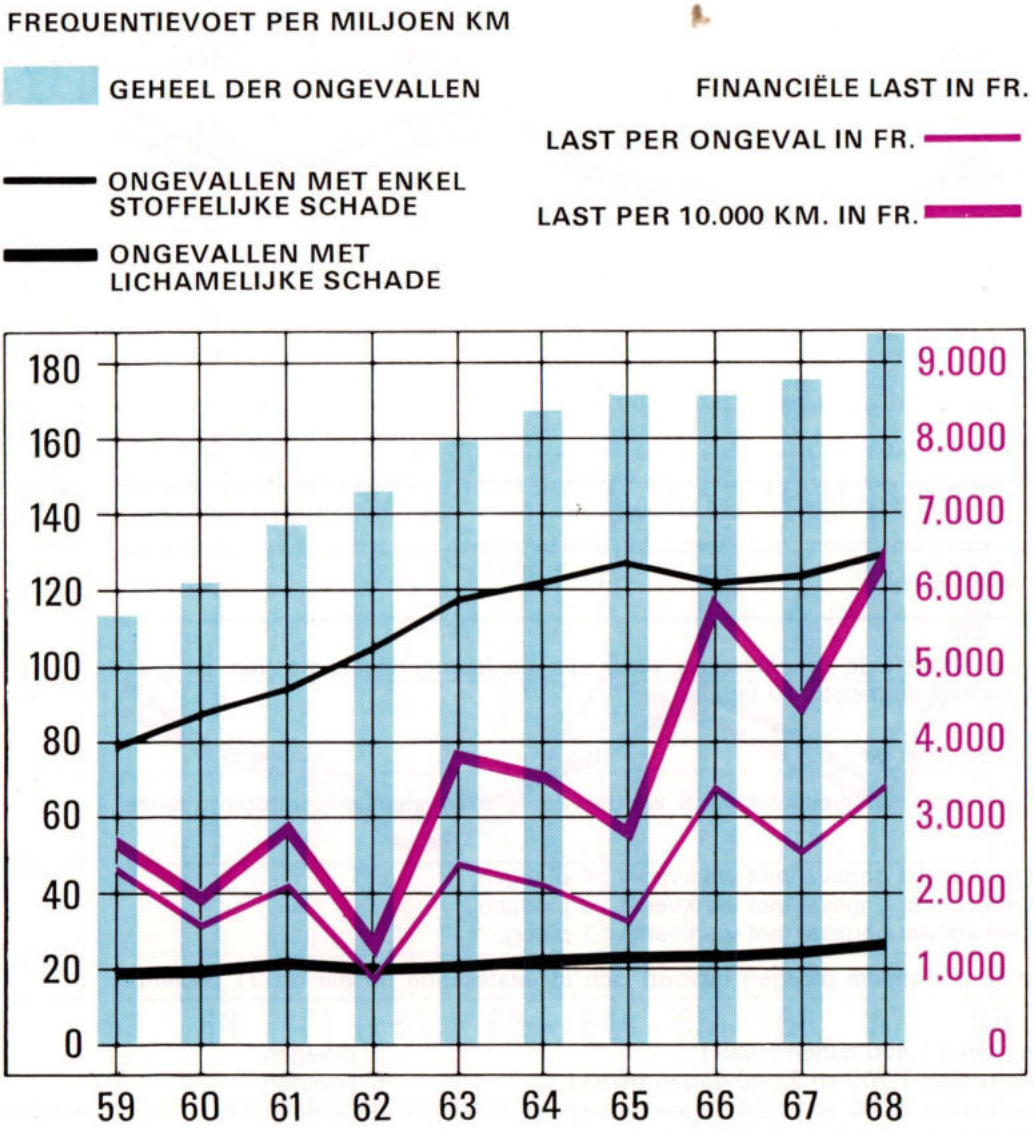


Diagram 7

## ONGEVALLEN DERDEN - SPOOR EN WEG

A. **Ongevallen-Spoor** (afgelegde km. : 10.815.876)

| | Schade-geval-len | Frequentie (1.000.000 km.) | Doden | Gewonden | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | zwaar | licht |
| Ontsporingen | 100 | 9,2 | — | — | 1 |
| Aanrijdingen tussen spoorvoertuigen | 17 | 1,6 | — | 1 | 58 |
| Aanrijdingen met weggebruikers | 1.137 | 105,1 | 8 | 16 | 126 |
| — auto's | *1.077* | *99,6* | *3* | *11* | *98* |
| — moto's en rijwielen | *26* | *2,4* | *3* | *1* | *10* |
| — voetgangers | *22* | *2,-* | *2* | *4* | *16* |
| — andere weggebruikers | *12* | *1,1* | — | — | *2* |
| Ongevallen overkomen aan reizigers | 168 | 15,5 | — | 7 | 143 |
| Ongevallen aan het materieel en aan de installaties | 245 | 22,7 | 2 | 2 | 10 |
| Andere ongevallen | 103 | 9,5 | 1 | 4 | 25 |
| Dienstonderbrekingen met ontvangstverlies | 256 | 23,7 | — | — | — |
| Totalen | 2.026 | 187,3 | 11 | 30 | 363 |

Daar het aantal geregistreerde ongevallen, dat 2.026 bedraagt, slechts met 14 % is gedaald ten overstaan van het voorgaande jaar, terwijl de inkrimping van de spoorexploitatie, in afgelegde km. uitgedrukt, tot uiting komt door een teruggang met nagenoeg 20 %, stijgt de frequentievoet per 1 miljoen afgelegde km. van 175,5 in 1967 tot 187,3 in 1968, wat op een verhoging van nagenoeg 6,5 % wijst.

Het aantal gewonden is op weinig na gelijk gebleven, terwijl het aantal doden verder blijft dalen en van 15 op 11 is teruggelopen.

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

| | Reizigers | | | Weggebruikers | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1966 | 1967 | 1968 | 1966 | 1967 | 1968 |
| Doden | 2 | 2 | — | 20 | 13 | 11 |
| Zwaargewonden | 26 | 8 | 11 | 19 | 22 | 19 |
| Lichtgewonden | 414 | 231 | 251 | 143 | 146 | 112 |
| Totalen | 442 | 241 | 262 | 182 | 181 | 142 |

Het diagram 7 geeft de evolutie van het risico en van de financiële lasten tijdens de jongste tien jaren weer.

# ONGEVALLEN DERDEN - AUTO

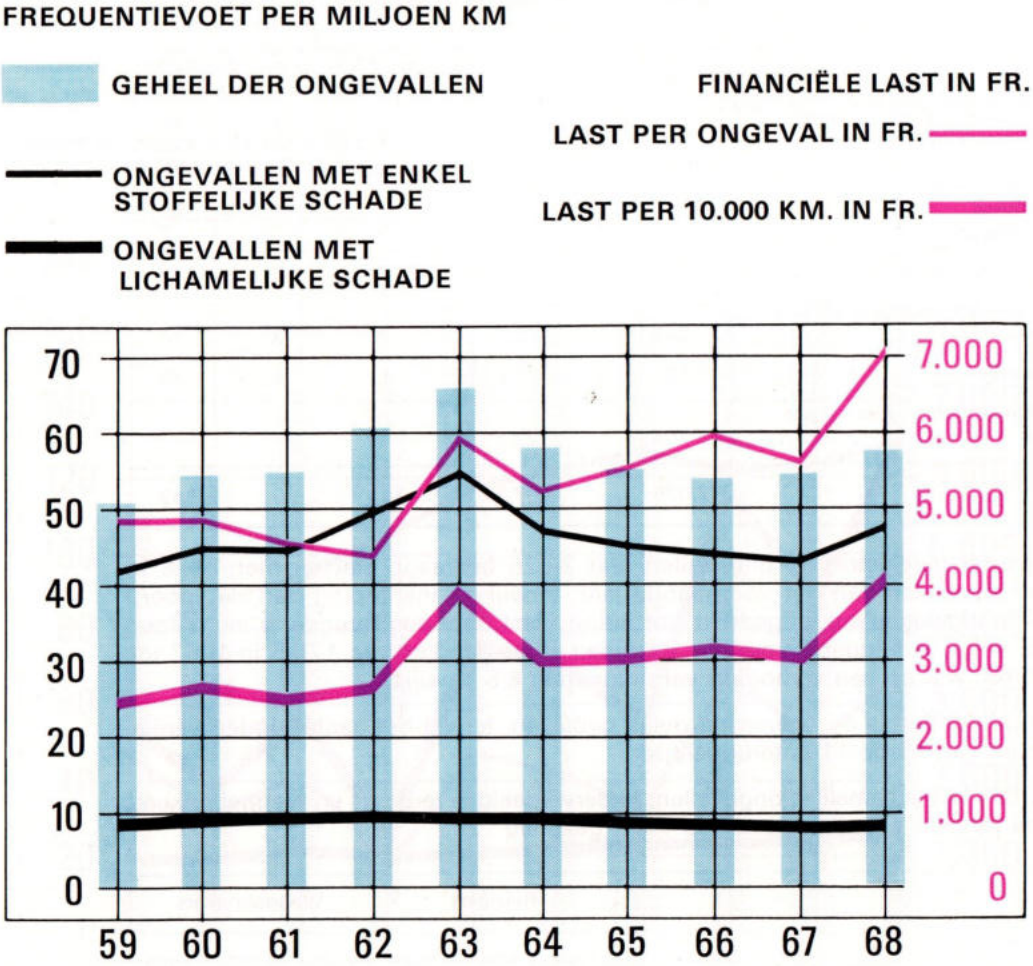


Diagram 8

B. **Ongevallen-Weg** (afgelegde km. : 98.642.117)

| | Schade-geval-len | Frequentie (1.000.000 km.) | Doden | Gewonden | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | zwaar | licht |
| Exploitatieongevallen (slippen, enz.) . | 184 | 1,87 | — | 1 | 78 |
| Aanrijdingen met andere weggebruikers . . . . . | 3.981 | 40,36 | 20 | 38 | 480 |
| — auto's . . . . . | *3.666* | *37,17* | *14* | *20* | *358* |
| — moto's en rijwielen . . . . | *152* | *1,54* | *6* | *10* | *74* |
| — voetgangers . . . . . | *54* | *0,55* | — | *8* | *42* |
| — voertuigen op sporen . . . | *29* | *0,29* | — | — | *5* |
| — andere weggebruikers . . . | *80* | *0,81* | — | — | *1* |
| Ongevallen overkomen aan reizigers . | 444 | 4,50 | 2 | 21 | 377 |
| Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij . . . . | 451 | 4,57 | — | — | 4 |
| Andere verkeersongevallen . . . | 497 | 5,04 | 3 | 7 | 53 |
| Dienstonderbrekingen met ontvangstverlies . . . . . | 79 | 0,80 | — | — | — |
| Totalen . . . . . | 5.636 | 57,14 | 25 | 67 | 992 |

Het aantal ongevallen, dat van 5.327 tot 5.636 oploopt, wijst op een verhoging van 5,5 %, terwijl het aantal afgelegde km. slechts een lichte stijging van ongeveer 0,24 % heeft ondergaan. Aldus is het algemeen frequentiecijfer met 5,3 % toegenomen, daar het van 54,1 tot 57,1 ongevallen voor 1 miljoen afgelegde km. is gestegen.

Terwijl het aantal gewonden lichtjes lager is dan dat van 1967, stuit het hogere aantal doden (25 in plaats van 16) daarentegen de teruggang die tijdens de twee vorige jaren werd vastgesteld.

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

| | Reizigers | | | Weggebruikers | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1966 | 1967 | 1968 | 1966 | 1967 | 1968 |
| Doden . . . . . | 1 | — | 3 | 19 | 16 | 22 |
| Zwaargewonden . . . . . | 30 | 32 | 23 | 53 | 39 | 44 |
| Lichtgewonden . . . . . | 690 | 615 | 633 | 412 | 374 | 359 |
| Totalen . . . . . | 721 | 647 | 659 | 484 | 429 | 425 |

Het diagram 8 geeft de evolutie van het risico, en van de financiële lasten tijdens de jongste 10 jaren weer.

## RISICO BRAND

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

| | Aantal schadegevallen | | |
|---|---|---|---|
| | 1966 | 1967 | 1968 |
| Gebouwen en installaties | 3 | 6 | 4 |
| Spoorvoertuigen | 60 | 33 | 34 |
| Autobussen en andere wegvoertuigen | 14 | 19 | 39 |
| Aanwonenden | — | — | — |
| Totalen | 77 | 58 | 77 |

Onder de 77 geregistreerde gevallen, waarbij het over 't algemeen ging om een begin van brand, meestal te wijten aan kortsluitingen in de elektrische uitrusting van het rollend materieel, zijn er twee belangrijke schadegevallen te vermelden. Het betreft de vernieling door brand van twee autobussen, in het eerste geval veroorzaakt door kortsluiting, in het andere door een botsing.

## FINANCIELE UITSLAGEN EN VERZEKERINGSFONDS

### 1. Vermoedelijke financiële lasten van de schadegevallen van 1968 (in fr.)

| | Betaald in 1968 | Hangend | Vermoedelijke totale last |
|---|---|---|---|
| Arbeidsongevallen | 4.051.354 | 7.000.000 | 11.051.354 |
| Ongevallen-Derden Spoor | 937.414 | 6.000.000 | 6.937.414 |
| Ongevallen-Derden Weg | 8.908.497 | 31.000.000 | 39.908.497 |
| Schadegevallen-Brand | 330.042 | 1.000.000 | 1.330.042 |
| Totalen | 14.227.307 | 45 000.000 | 59.227.307 |

## 2. Balans en verzekeringsfonds

| | | | |
|---|---|---|---|
| Overdracht op 31-12-1967 | : | 199.490.844 fr. | |
| Dotatie-premiën en interesten in 1968 | : | 66.513.081 fr. | |
| Totaal | : | | 266.003.925 fr. |
| Uitgaven in 1968 | : | 43.057.410 fr. | |
| Hangende zaken op 31-12-1968 | : | 122.000.000 fr. | |
| Tussenkomst in de algemene administratiekosten | : | 16.000.000 fr. | |
| Totaal | : | | 181.057.410 fr. |
| Verzekeringsfonds op 31-12-1968 : | | | 84.946.515 fr. |

Het verzekeringsfonds, dat 84.490.844 fr. bedroeg op einde 1967 en thans 84.946.515 fr., is dus ongeveer op zijn vroeger peil gebleven.

# financiële uitkomsten en exploitatieuitslagen

## ALGEMENE COMMENTAAR

Het boekjaar 1968 wijst op een nieuwe, diepgaande verslechtering van de exploitatieuitslagen van de Nationale Maatschappij. Deze verergering is te wijten aan verscheidene, welbekende factoren, die reeds in onze vroegere verslagen waren vermeld en vooralsnog niet door nieuwe middelen zijn gecompenseerd.

De verbazingwekkende expansie van het private autovervoer heeft opnieuw een gevoelige teruggang van het door onze diensten vervoerde aantal reizigers ten gevolge gehad, aantal dat voor het vijfde achtereenvolgende jaar in dalende lijn gaat. De courante exploitatieuitgaven hebben daarentegen nieuwe hoogtepunten gekend, ondanks een niettemin gevoelige vermindering van het personeelseffectief, nl. met 332 eenheden, of 5,04 %. De fiscale punctie is, zo niet in haar grondslagen, dan toch wat haar bedrag betreft, eens te meer verzwaard.

Weliswaar heeft de Maatschappij eindelijk de sedert meer dan een jaar door haar gevraagde tariefsverhoging verkregen. Doch deze verhoging, die op 1-10-1968 van kracht is geworden, is te laat ingevoerd om een ernstige invloed op de ontvangsten van het afgesloten dienstjaar te kunnen hebben. Overigens zou door dat enige middel nauwelijks nog iets meer bereikt kunnen worden dan de verliezen enigszins te milderen.

Het zal dan ook wel niemand verwonderen te vernemen dat de verkeersontvangsten van het dienstjaar 1968 gedaald zijn ten opzichte van die van het boekjaar 1967, die op hun beurt al minder hoog waren dan die van het vorige dienstjaar en dat het verlies van het jaar 1968 tot het onrustwekkende bedrag van 97 miljoen fr. oploopt (zonder aftrek van de interesten op beschikbare kapitalen ten bedrage van 4,5 miljoen fr.). Dit verlies wordt toegevoegd aan de voorschotten, ten bedrage van 162,3 miljoen fr., die tijdens de voorgaande dienstjaren aan de lijnen met verlies zijn verleend, waardoor het totaal bedrag ervan thans 253,9 miljoen fr. bereikt.

Statutair wordt voorzien dat die voorschotten op latere winsten kunnen worden teruggenomen, doch in de huidige omstandigheden wordt zulk een mogelijkheid steeds denkbeeldiger.

Wanneer men dan ook in aanmerking neemt dat het bedrag van het reservefonds 130,8 miljoen fr. beloopt, is de Maatschappij ongedekt voor 123,1 miljoen fr., toestand die — alle omstandigheden gelijk blijvend — slechts van jaar tot jaar kan verergeren.

Normaal zouden hieruit thesauriemoeilijkheden moeten voortvloeien ; de Maatschappij heeft deze tot nog toe kunnen ontgaan door een gedeelte te gelde te maken van haar effectenportefeuille, die namelijk het hernieuwingsfonds en het verzekeringsfonds dekt. Het is ongetwijfeld overbodig het, op zijn zachtst gezegd, weinig orthodoxe karakter van die verrichting te onderstrepen. Onnodig hieraan toe te voegen dat zulks niet zal kunnen blijven duren, wegens het ritme van de te verwachten verliezen.

Zoals gezegd, is dat verlies het gevolg :

— van een aanhoudende teruggang van het aantal reizigers, die zich in groeiende mate van het gemeenschappelijk vervoer afkeren en de voorkeur geven aan het individueel vervoer. Terwijl ze hun eigen wagen besturen, d.w.z. aan zelfbediening doen, komt het zelfs voor dat sommigen op hun beurt gemeenschappelijk vervoer op kleine schaal verrichten, door in hun wagen enkele werkgezellen mee te nemen. Dit vervoer ontsnapt aan alle toezicht en reglementering ;

— van een verhoging van de kostprijs bus/km. of tram/km., door de aanhoudende verhoging van de lonen, die zowel aan de beweging van de index als aan de jaarlijkse sociale programmaties te wijten is ;

— van een al maar zwaarder wordende fiscale last.

In dit verband notere men :

— dat de ontvangsten van ons autobusvervoer tegen 7 % worden belast, hetgeen niet het geval is met de ontvangsten van het tijdelijk van belasting vrijgesteld spoorvervoer.
Elke vervanging van het spoor- door autobusvervoer, verricht met de bedoeling de exploitatievoorwaarden te verbeteren en namelijk de exploitatiekosten te drukken, wordt daardoor van meet af aan bestraft met een last van 7 % op de toekomstige ontvangsten.
In 1968 bereikte de taks op de autobusontvangsten het bedrag van 95,5 miljoen fr.;

— dat de voor de autobussen betaalde verkeersbelasting dit jaar 29,5 miljoen fr. beliep, tegen 28,5 miljoen fr., verleden jaar.
Weliswaar zal de verkeersbelasting, die onze autobussen treft, eerstdaags worden afgeschaft. Maar deze afschaffing, die trouwens niet ten gunste van de N.M.V.B. geschiedt, doch als compensatie voor de toepassing van de nieuwe belasting van 1,14 fr. per liter op de stookolie, afgekondigd bij K.B.d.d. 18-12-1968, zal voor haar ten slotte neerkomen (vanwege de ontoereikende compensatie) op een nieuwe verergering van belastingen, die nu reeds op nagenoeg 9 miljoen mag worden bepaald voor het komende dienstjaar ;

— dat, wegens de intrekking, door de wet van 22 maart 1965, van de vrijstelling die de Nationale Maatschappij inzake overdrachts-, factuur- en weeldetaks genoot, de N.M.V.B. uit hoofde van haar overeenkomsten betreffende werken, leveringen en diensten een zeer zware bijkomende belastingsdruk ondergaat, waarvan het bedrag tegenwoordig ongeveer 50 miljoen fr. per jaar moet belopen.

Benevens de voornoemde oorzaken moet ongetwijfeld nog het feit aangestipt worden dat er een onvoldoende compensatie wordt toegestaan voor het vervoer tegen verminderde prijzen en dat de overheid met vertraging haar goedkeuring hecht aan de door de Raad van beheer gevraagde hoogst noodzakelijke tariefsverhogingen.

Zo de Nationale Maatschappij niettemin tot dusver, door het nemen van rationalisatiemaatregelen, het hoofd heeft kunnen bieden aan de verhogingen wegens personeelskosten, waarvan de stijging dit jaar geremd is kunnen worden, is zulks niet het

geval voor de voormelde, goeddeels recente, fiscale lasten, waarvan het totaal bedrag, rechtstreeks door de Maatschappij betaald, bij de 175 miljoen fr. beloopt.

Hieruit mag men besluiten, dat de huidige tekorten van de Nationale Maatschappij in rechtstreekse verhouding staan tot die fiscale lasten, zonder dewelke er geen tekorten zouden zijn geweest, en die van jaar tot jaar al maar hoger blijken op te lopen.

Daar de afkeer die het publiek voor het gemeenschappelijk vervoer aan de dag legt nog verscheidene jaren schijnt te zullen aanhouden en toenemen, zonder dat er werkelijk op een ommekeer mag worden gerekend, uitgenomen misschien wat betreft het gemeenschappelijk vervoer in de grote stadscentra, zouden de steeds wenselijke opheffing van die fiscale lasten, tegelijk met een oordeelkundige regeling tot normalisering van de andere opgelegde lasten (verminderde tarieven, enz...), alsmede een betere coördinatie van het gemeenschappelijk vervoer, uiteindelijk niet meer dan een tijdelijk hulpmiddel kunnen betekenen.

Wat inderdaad op het spel staat, is de rendabiliteit zelf van het openbaar vervoer, die thans onherroepelijk in gevaar is gebracht, zodat het behoud van dat vervoer, dat omwille van het algemeen belang noodzakelijk is, slechts nog kan worden ingedacht als openbare dienst, die desnoods ten laste van de gemeenschap functioneert.

Om die reden hebben wij, bij wijze van inleiding tot dit verslag de vraag gesteld : « Rendabiliteit of openbare dienst? ».

Daar het antwoord niet twijfelachtig schijnt, voegen wij hier onmiddellijk aan toe dat de overheid voorshands zou moeten overgaan tot het nemen van maatregelen, ten einde zoveel mogelijk de deficitaire toestand van de N.M.V.B. te verlichten en een snelle uitputting te vermijden, niet alleen van haar reserves doch ook — wat erger is — van haar hernieuwingsfonds, hetgeen, gevoegd bij de jaarlijkse tekorten, van vandaag op morgen een zeer zware last voor de openbare machten zou kunnen betekenen.

Voor het overige, zoals wij reeds hebben opgemerkt in ons verslag van 1966 : « is « het overdreven te beweren dat, ..., er geen zin voor billijkheid, geen verdelende recht- « vaardigheid schijnt te heersen, wanneer men nagaat dat van al de ondernemingen « van gemeenschappelijk vervoer waar de Staat als aandeelhouder financieel bij « betrokken is, de N.M.V.B. de enige is die geen toelagen geniet als compensatie « voor de lasten voortvloeiend uit de wijzigingen van hun fiscaal statuut, dat in hoofde « van laatstgenoemde van bij het begin reeds minder voordelig was? ».

Ongetwijfeld zijn de toekenning van toelagen of de aanvaarding van dergelijke maatregelen eertijds dikwijls op bepaalde tegenwerpingen gestuit, wegens het feit dat die maatregelen de kans lopen gedeeltelijk geneutraliseerd te worden als gevolg van de grote verscheidenheid die meermaals aan de dag is getreden, zowel in de ontvangsten en uitgaven als in de exploitatieuitslagen, eigen aan de 19 lijnengroepen, die tegenwoordig, op de autobusdiensten regime 1924 na, het gehele net van de Nationale Maatschappij uitmaken.

Heden hebben die bezwaren stellig van hun kracht verloren, vermits er geen enkele lijn nog winst oplevert en er, jammer genoeg, geen ommekeer in die situatie te voorzien is.

De volledige fusie van de lijnen, die hier een radicaal middel had kunnen betekenen, lijkt wel op schier onoverkomelijke hinderpalen te stuiten.

Wij hebben in het verslag van het vorige dienstjaar de suggestie gedaan, tot een eenmaking van de exploitatiecoëfficiënten over te gaan, m.a.w. tot een verdeling van de totale exploitatieuitgaven naar rato van de ontvangsten van elke van de 19 lijnengroepen.

## JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

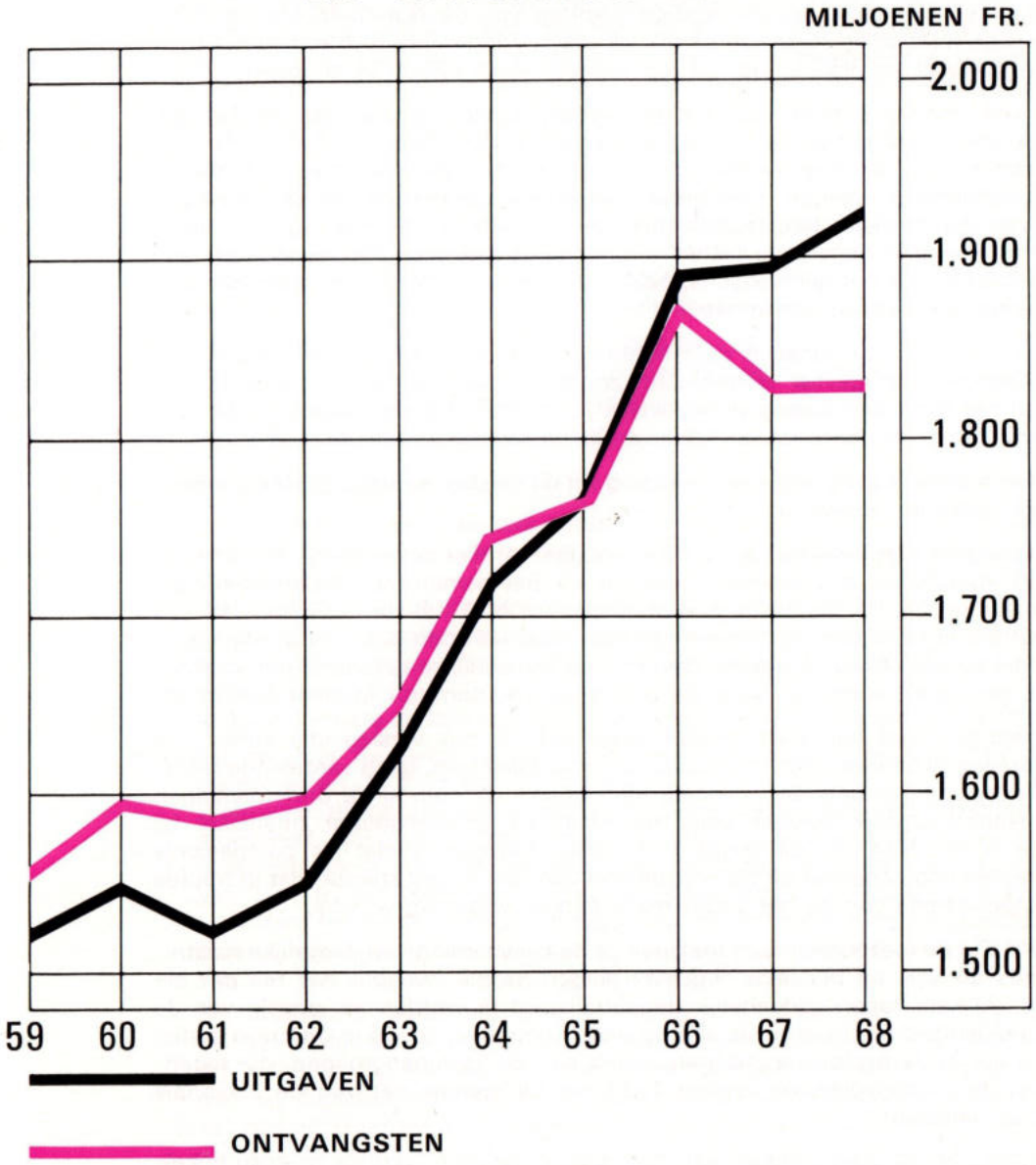


Diagram 9

Wij lieten opmerken dat die eenmaking het welbegrepen belang van al de aandeelhouders zou dienen, en dat erdoor voor de hogere overheid de taak zou worden vergemakkelijkt tot oplossing van de problemen die verband houden met het evenwicht van de rekeningen en vooral dat van de volledige of gedeeltelijke dekking van de door de openbare machten ingeschreven annuïteiten.

Dit voorstel, dat te zijner tijd aan de Staat is voorgelegd, kreeg nog geen gevolg. Wat ons betreft, blijven wij ervan overtuigd, dat de door ons vooropgezette oplossing, om in de bewoordingen van het verslag van 1967 (blz. 67) te blijven, « ingegeven (is) « door een wijs beheer en 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 ».

## FINANCIËLE UITSLAGEN ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN

Tot en met het dienstjaar 1967 werden sommige exploitatieontvangsten, andere dan verkeersontvangsten, in mindering van de exploitatieuitgaven gebracht.

Met ingang van het dienstjaar 1968 werd dat boekingsprocédé opgegeven. De bewuste exploitatieontvangsten werden afzonderlijk, onder de benaming « diverse ontvangsten », geboekt en als dusdanig in een speciale kolom van de bijlagen B en F van deze verslagen vermeld. Dit procédé is, alles wel beschouwd, logischer en tegelijk meer conform aan de regels van de bedrijfseconomie.

Om de vergelijking met het vorige dienstjaar te kunnen maken, werden de gegevens van 1967 in de tabellen I en II aan het nieuwe boekingsprocédé aangepast, tabellen waarin de diverse ontvangsten weggelaten zijn als mindering van de uitgaven en aan de eigenlijke ontvangsten van het verkeer toegevoegd.

### A. Globale uitslagen volgens de regels van de bedrijfseconomie

Tabel I geeft een algemeen overzicht van de ontvangsten, de uitgaven, de tekorten en de verminderingen van exploitatietekorten van de dienstjaren 1968 en 1967. Zij doet de teruggang van de uitslagen, van het ene jaar tot het andere uitkomen.

a) *Ontvangsten :* totale achteruitgang : 9,5 miljoen fr.

De netto-ontvangsten van het verkeer verminderen met 15,7 miljoen fr., zegge een teruggang van 0,9 % vergeleken met 1967. De inkrimping van het aantal vervoerde reizigers, dat 9,7 miljoen eenheden ( = 3,6 %) beliep, is aan deze toestand niet vreemd, ofschoon deze uitwerking enigszins werd gemilderd door de nieuwe ontvangsten voortkomend uit de tariefsverhogingen, die op 1 oktober 1968 van kracht werden.

Wat de tabel niet laat uitkomen, is de verhoging van 3,3 miljoen fr., veroorzaakt door de fiscale last van 7 % op de ontvangsten van de autobusdiensten die in 1968 in bedrijf zijn gesteld ter vervanging van spoorlijnen, waarvan de ontvangsten verder de vrijstelling van de belasting op de vervoersovereenkomsten blijven genieten.

Als subsidiaire factor van de daling der ontvangsten kan worden vermeld de zeer gevoelige inkrimping van de vergoedingen tot compensatie van de winstderving als gevolg van het kosteloos vervoer of het vervoer tegen verminderde prijs.

TABEL I

**Financiële uitslagen volgens de regels van de bedrijfseconomie.**

In fr.

| | 1968 | | 1967 | | Verschillen 1968 — 1967 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ontvangsten** | | | | | |
| Netto-ontvangsten van het verkeer | | 1.732.766.334 | | 1.748.456.426 | — 15.690.092 |
| Compensatievergoeding | | 76.604.250 | | 79.045.984 | — 2.441.734 |
| Diverse exploitatieontvangsten : | | | | | |
| — publiciteit | 4.951.930 | | 2.672.880 | | |
| — huren en andere domaniale vergoedingen | 6.935.357 | | 2.023.709 | | |
| — vergoedingen speciale autobusdiensten | 6.467.242 | | 4.723.590 | | |
| — gemeentelijke tussenkomsten | 977.462 | | 1.074.816 | | |
| — concurrentievergoedingen | 169.907 | | 386.030 | | |
| | | 19.501.898 | | 10.881.025 | + 8.620.873 |
| Totaal van de ontvangsten (A) | | 1.828.872.482 | | 1.838.383.435 | — 9.510.953 |
| **Uitgaven** | | | | | |
| Exploitatieuitgaven met inbegrip van de totaliteit van de algemene beheerskosten (B) | | 2.047.237.977 | | 2.023.502.081 | + 23.735.896 |
| **Exploitatietekort** (B) - (A) = (C) | | 218.365.495 | | 185.118.646 | + 33.246.849 |
| **Verminderingen van het exploitatietekort** (D) | | | | | |
| Interesten op beschikbare kapitalen | 4.511.204 | | 4.449.922 | | |
| Terugnemingen op hernieuwingsdotaties | 33.493.203 | | 40.129.201 | | |
| Financiële inkomsten + saldo van de diverse lasten en baten | 87.832.706 | | 77.865.007 | | |
| | | — 125.837.113 | | — 122.444.130 | — 3.392.983 |
| Financieel tekort van het dienstjaar (C) - (D) | | 92.528.382 | | 62.674.516 | + 29.853.866 |

De vastgestelde aangroei van de « diverse exploitatieontvangsten » (+ 8,6 miljoen fr.) komt hoofdzakelijk in de sectoren « publiciteit » en « verhuring » tot uiting, wat een verminderde teruggang van de verkeersontvangst tot gevolg heeft.

b) *Uitgaven :* totale vermeerdering : 23,7 miljoen fr.

Bij de ontleding van die verhoging is gebleken, eensdeels dat de personeelsuitgaven nog zijn aangegroeid ondanks de inkrimping van het effectief (vergelijking einde dienstjaren : 5 % agenten minder) en, anderdeels, dat de stijging van het hernieuwingsfonds en van het delgingsfonds (vóór elke terugneming) een zeer hoog peil bereikte wegens de aangroei van de hernieuwingsdotaties met betrekking op een al maar omvangrijker wordend autobuspark en wegens het feit dat het nieuw gebouw van het Hoofdbestuur alsook de nieuwe computer voor de eerste maal werden afgeschreven.

c) *Exploitatietekort :* het groeiend verschil tussen de ontvangsten en de uitgaven verwekt een exploitatietekort dat het indrukwekkend bedrag van 218,4 miljoen fr. bereikt, of 33,2 miljoen fr. meer dan in 1967.

d) *Verminderingen van het exploitatietekort.*

Het exploitatietekort kon worden verminderd dank zij :

— de toekenning van interesten op beschikbare kapitalen (4,5 miljoen fr.) ;

— de terugneming van een bedrag van 33,5 miljoen fr., op de hernieuwingsdotaties van de spoorlijnen, om te vermijden dat de exploitatierekening van sommige spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 in onevenwicht zou zijn of een nog belangrijker tekort zou vertonen ;

— de financiële inkomsten en het (batig) saldo van de diverse lasten en baten. In dat verband kan worden aangestipt dat de dekking van de al maar stijgende algemene beheerskosten van het Hoofdbestuur kon worden verzekerd dank zij de meerwaarde, gerealiseerd door de gedeeltelijke conversie van onze effectenportefeuille. Zulks verklaart waarom, in 1968, 10 miljoen fr. meer aan de vermindering van het tekort konden worden besteed. Zulks verklaart eveneens waarom het gedeelte van de algemene beheerskosten dat aangerekend is op de rekening « Exploitatie » (zie bijlagen B en F van het jaarverslag), op een percentage van 1,85 % van de ontvangsten kon worden behouden.

e) *Financieel tekort :* de afrekening loopt ten slotte uit op een tekort van 92,5 miljoen fr., onderverdeeld als volgt :

— nieuwe voorschotten aan de lijnen met verlies : 91,6 miljoen fr.
— door de aandeelhouders terug te betalen : 0,9 miljoen fr.

## B. Uitslagen per vervoerstelsel

Tabel II geeft een idee van de achteruitgang van de exploitatieuitslagen naargelang het spoorlijnen (elektrische en niet elektrische) betreft, ofwel autobusdiensten geëxploiteerd onder het regime van de wet van 1931 (vervangingsautobusdiensten) of onder het regime ingesteld bij de wet van 1924 (autobusdiensten met eigen kapitalen).

Men notere dat de achteruitgang algemeen is bij de twee vervoerstelsels.

TABEL II

In miljoen fr.

| Diensten | 1968 | | | Uitslagen 1967 |
|---|---|---|---|---|
| | Ontvangsten | Uitgaven | Uitslagen | |
| **Spoorlijnen :** | | | | |
| Geëlektrificeerd | 348,2 | 372,8 | — 24,6 | — 17,2 |
| Niet geëlektrificeerd | 2,8 | 3,3 | — 0,5 | — 0,1 |
| Totalen | 351,0 | 376,1 | — 25,1 | — 17,3 |
| **Autobussen :** | | | | |
| Vervangingsdiensten (regime 1931) | 1.401,2 | 1.472,2 | — 71,0 | — 48,9 |
| Diensten met eigen kapitalen (regime 1924) | 76,7 | 77,6 | — 0,9 | — 0,9 |
| Totalen | 1.477,9 | 1.549,8 | — 71,9 | — 49,8 |
| Algemene totalen | 1.828,9 | 1.925,9 | — 97,0 | — 67,1 |

## C. Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten

Met het oog op het onderzoek van de uitslagen volgens het statutair regime is het nuttig er bij voorbaat op te wijzen dat de cijfers van het dienstjaar 1967 aangepast werden :

— aan het nieuw boekingsprocédé van de « diverse ontvangsten », zoals hiervoren is uiteengezet ;

— aan de wijziging van het statutair regime van vier autobusdiensten (regime 1924) met eigen kapitaal, waarvan het maatschappelijk vermogen vereffend is en de machtigingen omgezet in machtigingen vallende onder de toepassing van de wet van 29 augustus 1931. De herziene cijfers van 1967 weerspiegelen bijgevolg een toestand alsof de statuutwijzigingen, in 1968 uitgevoerd, in 1967 hadden plaatsgevonden.

De studie van tabel III laat uitschijnen dat het totaal financieel tekort, dat blijkt uit tabel I, omzeggens uitsluitend door de spoorlijnen en de autobusdiensten 1931 wordt gedragen.

Die toestand is volstrekt normaal, vermits het verkeer van de vervoerdiensten, beheerst door de statutaire bepalingen van 1924, steeds meer en meer vermindert wegens hun conversie in autobusdiensten regime 1931.

TABEL III

**Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten.**

In duizend fr.

| | 1968 | 1967 * | Verschillen 1968 - 1967 |
|---|---|---|---|
| **1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).** | | | |
| Ontvangsten | 1.752.225 | 1.761.114 | — 8.889 |
| Uitgaven | 1.848.331 | 1.827.342 | 20.989 |
| Exploitatiecoëfficiënt | 105,48 % | 103,76 % | |
| Resultaat | — 96.106 | — 66.228 | — 29.878 |
| Interesten op beschikbare kapitalen | 4.498 | 4.420 | 78 |
| Eindresultaat | — 91.608 | — 61.808 | — 29.800 |
| **2) Autobusdiensten (regime 1924) — Hoge kapitalen** | | | |
| Ontvangsten | 35.565 | 36.191 | — 626 |
| Uitgaven | 36.499 | 37.088 | — 589 |
| Exploitatiecoëfficiënt | 102,63 % | 102,48 % | |
| Resultaat | — 934 | — 897 | — 37 |
| Interesten op beschikbare kapitalen | 14 | 30 | — 16 |
| Eindresultaat | — 920 | — 867 | — 53 |
| **3) Autobusdiensten (regime 1924) — Lage kapitalen.** | | | |
| Ontvangsten | 41.082 | 41.078 | 4 |
| Uitgaven | 41.082 | 41.078 | 4 |
| Exploitatiecoëfficiënt | 100,00 % | 100,00 % | |
| Resultaat | — | — | — |
| **4) Totaal voor het net** | | | |
| Ontvangsten | 1.828.872 | 1.838.383 | — 9.511 |
| Uitgaven | 1.925.912 | 1.905.508 | 20.404 |
| Exploitatiecoëfficiënt | 105,31 % | 103,65 % | |
| Resultaat | — 97.040 | — 67.125 | — 29.915 |
| Interesten op beschikbare kapitalen | 4.512 | 4.450 | 62 |
| Eindresultaat | — 92.528 | — 62.675 | — 29.853 |

* De cijfers van het dienstjaar 1967 zijn aangepast :

a) aan de nieuwe boekingsmethode van de « Diverse exploitatieontvangsten » ;

b) aan de overdracht op « spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 » van de ontvangsten en uitgaven van vier autobusdiensten regime 1924 (één dienst met hoog kapitaal en drie diensten met laag kapitaal), waarvan het maatschappelijk bezit in 1968 vereffend werd.

D. **Aanwending van de resultaten - Voorschotten aan de lijnen met verlies (Tabellen IV en V).**

a) *Spoorlijnen en autobusdiensten regime* 1931.

Daar er, evenmin als in 1967, geen enkele lijn met winst sluit, zijn er geen dividenden uit te reiken.

b) *Autobusdiensten met eigen kapitaal.*

De uitslagen van het jaar 1968 maken het niet mogelijk dividenden toe te kennen.

Al de diensten sluiten hun rekeningen in evenwicht, op een dienst na, waarvan het tekort door de betrokken aandeelhouders terugbetaald moet worden. Dit tekort is van 866.346 fr. tot 920.333 fr. gestegen.

Op 31 december 1967 beliepen de voorschotten aan de lijnen met verlies 162,3 miljoen fr.

Einde 1968 noteerden wij een aangroei van 91,6 miljoen fr., waardoor de voorschotten per 31-12-1968 op 253,8 miljoen fr. worden gebracht.

Daar het reservefonds slechts 130,8 miljoen fr. beloopt, is de Nationale Maatschappij ongedekt voor een bedrag van 123,1 miljoen fr.

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

Onder de genomen maatregelen om het evenwicht van de exploitatierekening trachten te herstellen, was de Raad van beheer, handelend in het raam van zijn statutaire bevoegdheid, reeds op 8 augustus 1967 tot tariefsaanpassingen overgegaan, zowel voor het vervoer van de gewone reizigers als van de houders van gewone, school- en werkabonnementen.

Die tarieven werden maar op 26 september 1968, met een aanzienlijke vertraging goedgekeurd, waarbij het voorgestelde minimumtarief gewijzigd en van 7 op 6 frank werd gebracht.

Het laattijdige van kracht worden van die tarieven, op 1 oktober 1968, heeft het niet mogelijk gemaakt de verwachte uitwerking ervan te verkrijgen op de ontvangsten van het dienstjaar, die zich gemiddeld nog enigszins onder die van 1967 situeren en wel met nagenoeg 0,9 %. De inkrimpingspercentages bedroegen 0,7 % voor de gewone reizigers, 3,7 % voor de gewone abonnees en 4,9 % voor de weekabonnees. Daarentegen blijft het aantal schoolabonnees stijgen. Het vermeerderingspercentage bedraagt 5,67 %, wat in verband te brengen is met de aanhoudende vermeerdering van de schoolbevolking.

## Aanwending van de resultaten

TABEL IV
In fr.

| | Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) | | Autobusdiensten (regime 1924) | | Totalen voor het net | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1968 | 1967 | 1968 | 1967 | 1968 | 1967 |
| **A. Aanwending van de resultaten.** | | | | | | |
| Verdeelde winsten (art. 28 der statuten) | — | — | — | 6.810 | — | 6.810 |
| Winsten aangewend tot terugwinning van vroegere verliezen | — | — | — | — | — | — |
| Verliezen gedekt door voorschotten van de N.M.V.B. | — 91.608.049 | — 61.814.980 | — | — | — 91.608.049 | — 61.814.980 |
| Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen | — | — | — 920.333 | — 866.346 | — 920.333 | — 866.346 |
| Resultaten | — 91.608.049 | — 61.814.980 | — 920.333 | — 859.536 | — 92.528.382 | — 62.674.516 |
| Aantal lijnen met winst | — | — | — | 1 | — | 1 |
| Aantal lijnen met verlies | 11 | 9 | 1 | 1 | 12 | 10 |
| Aantal lijnen zonder winst noch verlies | 8 | 10 | 19 | 22 | 27 | 32 |
| **B. Verdeling van de winsten (art. 28 der statuten).** | | | | | | |
| Brutodividenden : eerste dividend | — | — | — | 6.810 | — | 6.810 |
| tweede dividend | — | — | — | — | — | — |
| Totaal : | — | — | — | 6.810 | — | 6.810 |
| Reservefonds | — | — | — | — | — | — |
| Voorzieningsfonds | — | — | — | — | — | — |
| Tantièmes aan de beheerders en aan de Directeur-Generaal | — | — | — | — | — | — |
| Totale winst : | — | — | — | 6.810 | — | 6.810 |

TABEL V

**Voorschotten aan de lijnen met verlies**

In duizend fr.

| | 1968 | 1967 |
|---|---|---|
| Toestand van de rekening « Voorschotten aan de lijnen met verlies » op 1 januari van het dienstjaar . . . . . | 162.317 | 100.502 |
| Nieuwe verliezen van het dienstjaar . . . . . | 91.608 | 61.815 |
| Winsten van het dienstjaar aangewend tot afschrijving van de vroegere verliezen . . . . . | — | — |
| Toestand per 31 december . . . . . | 253.925 | 162.317 |

Uit de diagrammen 10 en 11 blijkt dat er, van 1967 tot 1968, een aangroei van de uitgaven ten belope van 31 miljoen of 1,6 % is geweest. Dat gemiddelde toenemingspercentage van de uitgaven is het gevolg van een vermeerdering met 0,67 % van de personeelsuitgaven (+ 9 miljoen), met 13,3 % van de dotaties aan de Hernieuwings- en Amortisatiefondsen (+ 22 miljoen) en met 10,6 % van de diverse uitgaven (+ 14 miljoen), vermeerdering die ten dele wordt gemilderd door een inkrimping met 0,6 % van de uitgaven voor brandstof en stroom (- 8 miljoen) en met 0,41 % materiaalverbruik (- 6 miljoen).

Wat de vermeerdering van de personeelsuitgaven betreft, notere men dat ze dit jaar meer beperkt is gebleven, vermits ze maar 9 miljoen bedraagt, tegen 58 miljoen voor het vorige jaar ; ze ware aanmerkelijk hoger geweest, had er zich geen inkrimping van het effectief voorgedaan : het aantal agenten in dienst is inderdaad van 6.917 tot 6 585 geslonken, zegge 332 agenten minder ; uitgedrukt in man-jaren, bedroeg die vermindering 318 eenheden (7.051 man-jaren in 1967, tegen 6.733 man-jaren in 1968).

Anderzijds blijft het aantal 8 uren-werkdagen, dat door de jaarlijkse netto-ontvangsten kan worden gedekt, dalen (tabel VI).

TABEL VI

| Jaren | Aantal 8 uren-werdagen, gedekt door de jaarlijkse ontvangst | 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 |
| 1968 | 2.073.800 | 55,5 |

# EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN ONTVANGSTEN OF UITGAVEN

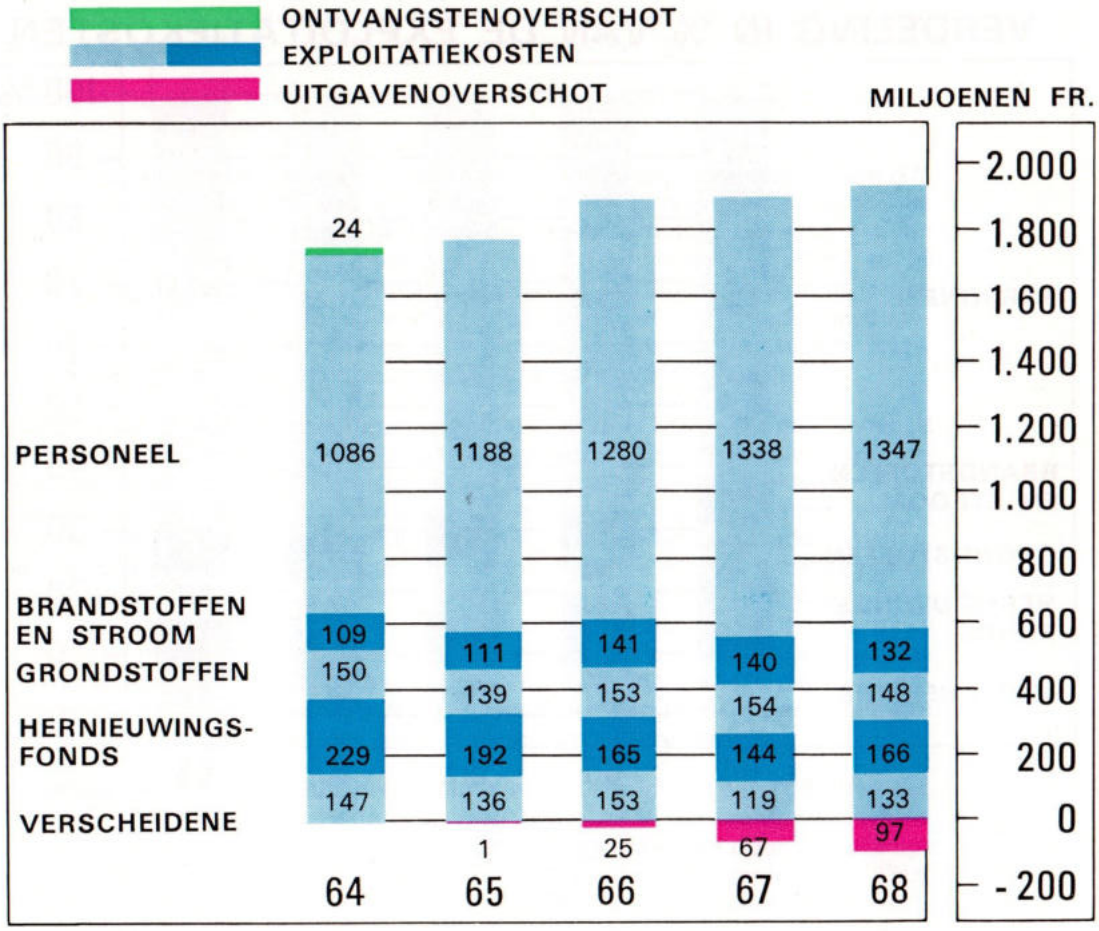


Diagram 10

## VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

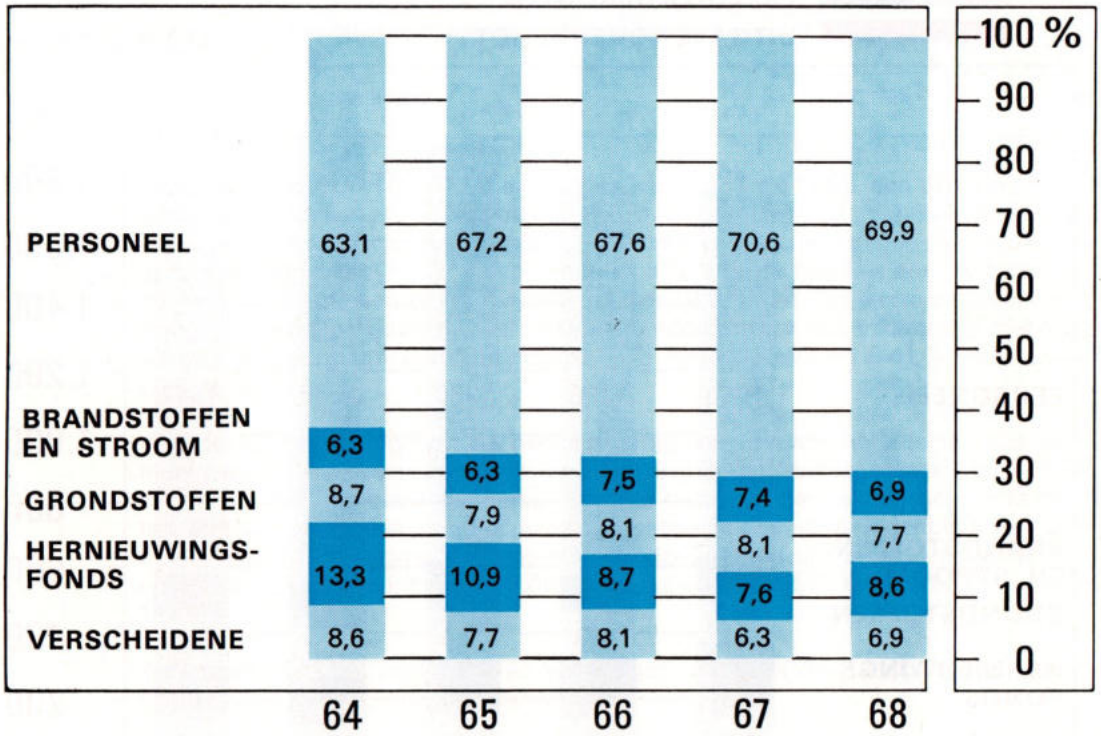


Diagram 11

## EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN

Zoals wij in de algemene commentaar reeds aanstipten, is de verslechtering van de financiële toestand van de N.M.V.B. tijdens de jongste dienstjaren in niet onaanzienlijke mate te wijten aan de progressieve verzwaring van de fiscale lasten die op haar exploitatie drukken.

Terwijl de uitgaven voor personeel en stoffen in 1968 aanzienlijk konden worden afgeremd, ja zelfs verminderd, was de fiscale punctie echter zwaarder dan in 1967.

De verkeersbelasting op de motorvoertuigen van de Maatschappij is van 28,5 miljoen fr. tot 29,5 miljoen fr. opgelopen.

Wat de taks op de ontvangsten aangaat, merke men op dat, zo een koninklijk besluit d.d. 23 december 1966 de vrijstelling van de taks op de ontvangsten van de spoorlijnen tot 31 december 1968 heeft verlengd, belasting die, tegen de huidige aanslagvoet van 3,50 %, 11,4 miljoen fr. zou hebben bedragen (tegen 13,4 miljoen fr. in 1967 en 16 miljoen fr. in 1966), is de taks die de ontvangsten van de autobusdiensten treft (tegen de aanslagvoet van 7 %), daarentegen van 92,5 miljoen fr. tot 95,5 miljoen fr. opgelopen (zie diagram 12). Deze cijfers laten de onredelijke penalisatie uitschijnen, waardoor elke vervanging van spoorvervoer door wegdiensten wordt getroffen.

Wat de andere onrechtstreekse belastingen betreft, die op de N.M.V.B. wegen, benadert het zichtbare bedrag ervan de 50 miljoen frank. Het werkelijke bedrag is ons daarentegen onbekend, daar het huidige stelsel van de met het zegel gelijkgestelde taksen geen mogelijkheid biedt, het bedrag van de belasting dat in de vroegere stadia van de distributieomloop wordt geheven, te kennen. Zo het waar is dat de aanstaande invoering, in onze fiscale wetgeving, van de belasting op de toegevoegde waarde deze leemte zal aanvullen, neemt zulks niet weg dat de Nationale Maatschappij met aandacht het uitwerken van het toekomstig stelsel van onrechtstreekse belastingen blijft volgen. Zij meent de hoop te mogen koesteren dat de wetgever en de Regering, bij het bepalen van de diverse aanslagvoeten van de belasting op de toegevoegde waarde, en inzonderheid die welke het personenvervoer treft, ervoor zullen zorgen dat haar fiscale last wordt verlicht of dat hij tenminste niet eens te meer wordt verzwaard.

Het is inderdaad niet overbodig eraan te herinneren dat het dienstjaar 1969 met een bijkomende fiscale last ten belope van ongeveer 9 miljoen fr. zal worden bezwaard, als gevolg van de verhoging van de accijnsrechten op de gasolie, die door de volledige vrijstelling van de verkeersbelasting niet zal kunnen worden gecompenseerd. Deze toestand is des te meer te betreuren, daar diezelfde fiscale maatregelen hoegenaamd geen nadeel zullen medebrengen voor de andere maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, die trouwens van bij hun oprichting een voordeliger fiscaal regime dan het onze genieten, een discriminatie die ogenschijnlijk niet te rechtvaardigen is.

## OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT

Net zoals tijdens de jongste dienstjaren, is de onafwendbare verslechtering van de exploitatieuitslagen in 1968 ernstig afgeremd kunnen worden door middel van rationalisatiemaatregelen.

## TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

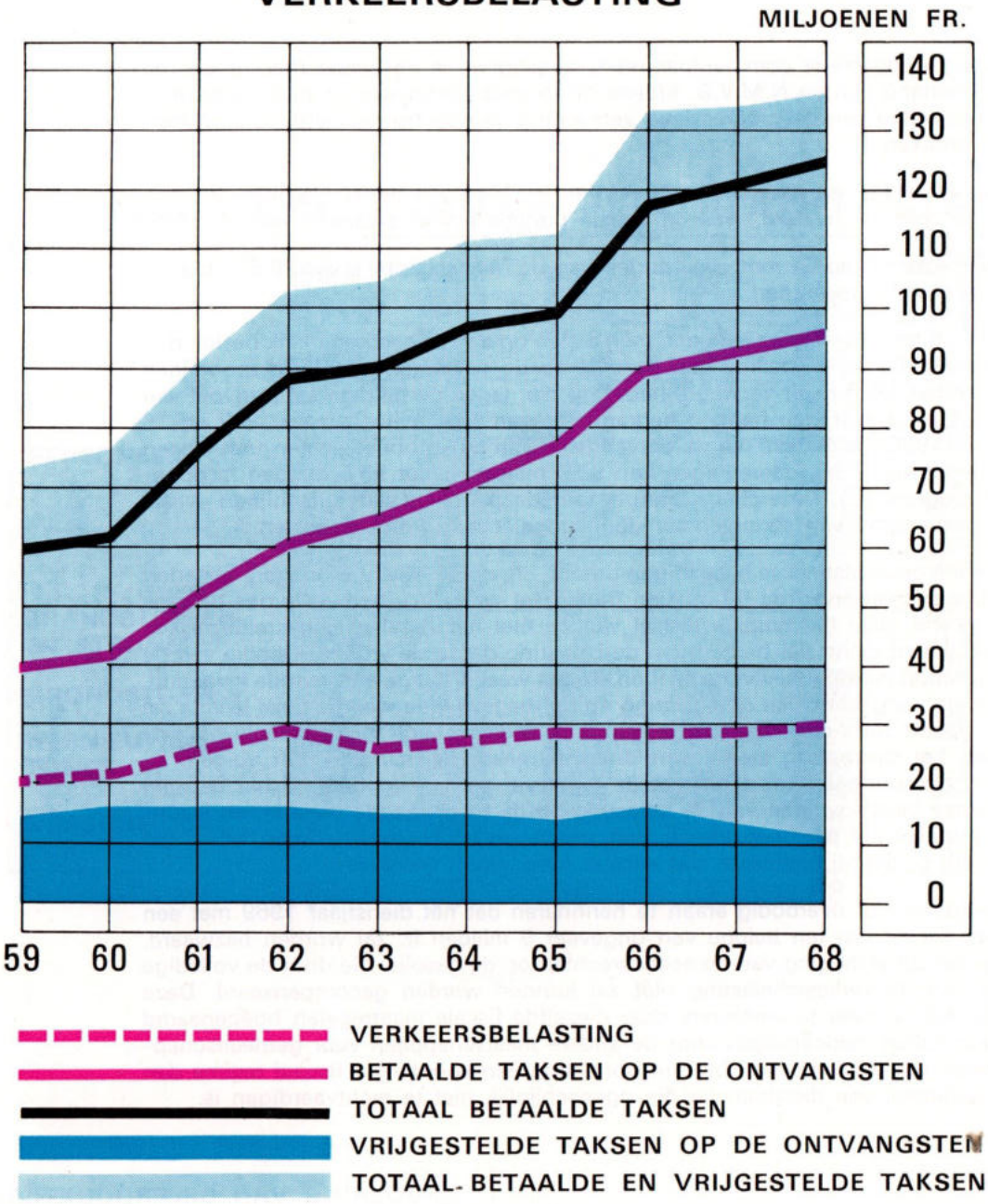


Diagram 12

**Opvoering van de produktiviteit tijdens de jongste tien jaren** TABEL VII

| | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Geboden plaatsen-km. (in miljoenen) (verpachte diensten niet inbegrepen) | 9.286 | 9.685 | 9.730 | 10.151 | 10.523 | 10.717 | 10.614 | 10.477 | 10.168 | 9.909 |
| Door de « Beweging » gepresteerde uren (in duizenden) . . . . . | 9.893 | 9.650 | 9.627 | 9.918 | 9.770 | 9.587 | 9.346 | 9.086 | 8.683 | 8.230 |
| Aantal geboden plaatsen-km. per gepresteerd uur « Beweging » (in eenheden) . . . . . | 939 | 1.004 | 1.011 | 1.024 | 1.077 | 1.118 | 1.136 | 1.153 | 1.171 | 1.204 |
| Kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren | | | | | | | | | | |
| — in frank . . . . . | 414,33 | 444,40 | 457,73 | 489,59 | 543,06 | 598,29 | 666,09 | 743,93 | 800,71 | 872,51 |
| — betrekkelijk verschil in verhouding tot het vorige jaar . . . . . | — | + 7,26 % | + 3,00 % | + 6,96 % | + 10,92 % | + 10,17 % | + 11,33 % | + 11,69 % | + 7,63 % | + 8,97 % |
| Kostprijs van het personeel « Beweging » per geboden plaats-km. | | | | | | | | | | |
| — in centiem . . . . . | 5,518 | 5,534 | 5,661 | 5,979 | 6,302 | 6,691 | 7,331 | 8,081 | 8,547 | 9,058 |
| — betrekkelijk verschil in verhouding tot het vorige jaar . . . . . | — | + 0,29 % | + 2,29 % | + 5,62 % | + 5,40 % | + 6,17 % | + 9,57 % | + 11,02 % | + 5,77 % | + 5,98 % |

Toch is dit streven naar evenwicht tussen uitgaven en ontvangsten ook dit jaar neergekomen op de afschaffing van ritten op de niet rendabele lijnen en is de totale produktie van de Maatschappij, uitgedrukt in geboden plaatsen-km., tot 9.909 miljoen eenheden gedaald, waardoor een teruggang van 259 miljoen eenheden, of 2,55 % vergeleken met het dienstjaar 1967 (zie tabel VII), aan de dag treedt.

Deze afbrokkeling van de omvang der activiteit is niet zonder gevaar : benevens het feit dat ze noodzakelijkerwijs tegen het belang van de cliënteel in geschiedt, vermindert ze de basis waarover de vaste exploitatiekosten kunnen worden gespreid.

De N.M.V.B. heeft zich verder op het technische vlak ingespannen om haar produktiviteit op te voeren, waardoor er in 1968 opnieuw gunstige resultaten konden worden bereikt : aldus werden, voor elk door de dienst « Beweging » gepresteerd uur, 1.204 plaatsen-km. aangeboden, tegen 1.171 in 1967, wat een progressie van 2,99 % betekent, tegen 1,56 % in 1967.

Deze produktiviteitsaanwinst is des te noodwendiger gebleken, daar de rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen een zeer aanzienlijke verhoging hebben gekend. Men constateert b.v. dat de kostprijs van de werkelijke dagprestatie van acht uren van 800,71 fr. in 1967 is opgelopen tot 872,51 fr. in 1968, wat een verhoging van 8,97 % betekent, tegen 7,63 % in 1967.

Wat de kostprijs van het personeel « Beweging » per geboden plaats-km. betreft, deze volgt een minder opvallende stijgende curve, vermits, in 1968, de verhoging 5,98 % heeft belopen, tegen 5,77 % in 1967.

In de vorige verslagen hebben wij laten uitschijnen dat de opvoering van de produktiviteit hoofdzakelijk te danken is aan de bediening van de voertuigen door één enkel agent. Weliswaar zijn de mogelijkheden om dit bedieningssysteem toe te passen niet uitgeput, maar men moet toegeven dat ze van jaar tot jaar kleiner worden. En daar, in de huidige conjunctuur, het aanhoudend stijgen van de kosten van personeel en stoffen onafwendbaar blijkt, ziet men maar moeilijk in hoe de N.M.V.B. die toeneming van de uitgaven door een nieuwe opvoering van de produktiviteit zal kunnen compenseren.

# financiën

## KAPITALEN

### Ingeschreven

Op 31 december 1968 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 1968 | 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) . . . | 16.273.000 | 8.134.000 | 4.092.000 | 4.042.000 | 5.000 | 50 | 25,1 | 24,8 | 0,1 |
| Net . . . . . | 1.186.270.000 | 571.118.000 | 338.087.000 | 270.902.000 | 6.163.000 | 48,2 | 28,5 | 22,8 | 0,5 |

### Opgegeven

De Raad van beheer der N.M.V.B. heeft beslist, in zitting van 9 april 1968, de kapitalen der hiernavolgende autobusdiensten niet meer in de jaarverslagen op te nemen en tot hun likwidatie over te gaan :

A. *Hoog kapitaal :*

Autobusdienst Charleroi — Marchienne-au-Pont 415.000,—

B. *Lage kapitalen :*

1. Autobusdiensten der streek van Dinant 6.000,—
2. Autobusdienst Micheroux — Luik 3.000,—
3. Autobusdienst Verviers — Soumagne 3.000,—
4. Autobusdienst Zaventem — Diegem — Evere 2.000,—
5. Autobusdienst Strombeek-Bever — Vilvoorde 2.000,—

## ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1968, verdeeld onder de rekeningen betreffende de exploitatie, het sociaal secretariaat, de verzekeringen en de opbrengst van de belegde fondsen, beloopt 126.912.611 fr., tegen 117.043.440 fr. in 1967, zegge een vermeerdering van 9.869.171 fr.

Het totaal van 126.912.611 fr. wordt onderverdeeld als volgt :

| | |
|---|---|
| Honoraria van de beheerders en de commissarissen | 363.000 |
| Wedden en vergoedingen | 71.582.157 |
| Legale en extra-legale lasten | 16.449.395 |
| Pensioenen | 13.563.936 |
| Verplaatsingskosten | 2.487.128 |
| Voorkoming ongevallen | 579.224 |
| Benodigdheden, drukwerken en documentatie | 1.710.413 |
| Mecanografie en computer (huur, bevoorrading, onderhoud en afschrijving) | 5.712.851 |
| P.T.T.-kosten | 1.506.977 |
| Lasten op onroerende goederen en kosten voor conditionering | 7.950.879 |
| Afschrijving, onderhoud en herstelling van mobilair en gereedschap | 944.163 |
| Publicaties | 1.276.713 |
| Sociale inrichtingen | 658.704 |
| Diverse kosten | 2.127.071 |
| Totaal | 126.912.611 |

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 32.854.545 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). In 1967 was het percent eveneens 1,85 %.

Voor de aanrekening per lijn, zie bijlagen B en F.

## ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIVA.

**Spoorlijnen an autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie : 1.066.505.133 fr.**

Bedrag, per 31 december 1968, 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 1968, van de uitgaven gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

**Autobusdiensten (regime 1924) : 26.374.041 fr.**

Bedrag, per 31 december 1968, 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 : 39.646.070 fr.**

Waarde, per 31 december 1968, na aftrek van de afschrijvingen, van het materieel van eerste aanleg in gebruik bij de gewestelijke directies.

**Gebouwen, mobilair, materieel, auto's, sociale en culturele inrichtingen : 180.245.752 fr.**

Waarde, na aftrek van de afschrijvingen op het einde van het dienstjaar, van de gebouwen, het mobilair, het materieel, de auto's, enz... van het Hoofdbestuur.

**Kas, postrekening en banken : 47.077.856 fr.**

Kasvoorraad en tegoed bij banken en bij het Bestuur der Postchecks per 31 december 1968.

**Effectenportefeuille : 1.193.524.312 fr.**

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

**Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies) : 163.652.311 fr.**

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

**In aanbouw zijnde rollend materieel : 155.939 fr.**

Bedrag der betalingen aan te rekenen op de autobusbestellingen, die nog in uitvoering zijn per 31 december 1968.

**Verschillende debiteuren : 96.190.988 fr.**

Deze post omvat het totaal der sommen die door derden verschuldigd zijn, alsmede verschillende voorschotten door de Nationale Maatschappij betaald.

**Te vervallen annuïteiten : 2.808.593.031 fr.**

Annuïteiten die na 30 juni 1968 vervallen en bestemd zijn om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge 2.750.967.106 fr. (zie op de passiva de posten « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van 57.625.925 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 1968 | fr. | 1.250.484 |
| — uitlotingen der leningen 2 ½ % - 1885 | fr. | 45.000 |
| | fr. | 59.350.173 |

*Af te trekken:*

| | | |
|---|---|---|
| — annuïteiten die een aanvang namen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen | fr. | 1.694.103 |
| — verschil te wijten aan de afrondingen der aflossingsdotaties van de leningen . | fr. | 30.145 |
| | fr. | - 1.724.248 |
| | fr. | 57.625.925 |

**Orderekeningen : 329.800.394 fr.**

Bezit in effecten en waarden van de neerleggingen en fondsen waarvan de tegenwaarde op de overeenstemmende rubriek van de passiva is ingeschreven.

**Verlies op exploitatie der spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten : 253.924.920 fr.**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de exploitatieverliezen die op latere winsten zullen teruggewonnen worden (art. 4 der statuten). Het detail per lijn is vermeld in bijlage A (kolom 8).
Per 31 december 1967 beliep het bedrag van deze voorschotten 162.316.871 fr.
Voor het dienstjaar 1968 diende een som van 91.608.049 fr. aan de vroegere voorschotten toegevoegd te worden.

**Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen : 920.333 fr.**

Deficit in 1968 geboekt voor een autobusdienst, regime 1924 (bijlage F, kolom 13).
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 : 1.196.565.000 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 1968 geen wijzigingen ondergaan.

**Voorzieningsfonds :**
**7.208.133 fr.**

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire imputaties, wegens afnemingen 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 1968 aan.

**Hernieuwingsfonds :**
a) **spoorlijnen :**
**230.501.311 fr.**
b) **autobusdiensten (regime 1931) :**
**1.022.890.862 fr.**

Saldo, per 31 december 1968, 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 1967 bedroeg het Hernieuwingsfonds 225.500.600 fr. voor de spoorlijnen en 918.311.850 fr. voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gestijfd met een bedrag van 76.864.707 fr., waarvan 9.022.410 fr. ten laste viel van de rekening « Exploitatie »; de afnemingen beliepen 71.863.996 fr.
Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de stijving 173.733.066 fr. ; daarentegen beliepen de afnemingen 69.154.054 fr.

**Hernieuwingsfonds : Autobusdiensten (regime 1924) :**
**18.614.461 fr.**

Saldo, per 31 december 1968, van de dotaties aangelegd met het oog op de hernieuwing van het materieel en de vaste installaties der autobuslijnen met hoog kapitaal en bedrag van de dotatie voor hersamenstelling van het kapitaal der autobusdiensten met laag kapitaal (art. 38 der statuten, littera c).
Voor het detail per lijn, zie bijlage E (kolom 8).

**Verzekeringsfonds :**
**84.946.515 fr.**

Saldo, per 31 december 1968, 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 :**
**131.496.747 fr.**

Deze post behelst de provisies bestemd om zekere waardeverliezen op te vangen.

**Verschillende crediteuren :**
**189.210.201 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.

**Nog te vereffenen schadegevallen :**
**122.000.000 fr.**

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

| | |
|---|---|
| **Te vervallen obligaties : 1.389.902.440 fr.** | Nominale waarde van de obligaties in omloop per 31 december 1968 en uitgegeven, al dan niet publiek, in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten (bijlage H). |
| **Te vervallen interesten : 1.361.064.666 fr.** | Bedrag der te vervallen interesten begrepen in de aflossingstabellen der leningen. |

**Orderekeningen :**

| | |
|---|---|
| a) **Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam : 160.935.060 fr.** | Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa. |
| b) **Bewaargevers van borgtochten : 5.583.123 fr.** | Tegenwaarde van de overeenstemmende post van de activa. |
| c) **Uit te keren obligaties en te betalen coupons : 38.407.259 fr.** | Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die niet ter inning aangeboden werden of die van 1 januari 1969 af mogen aangeboden worden. |
| d) **Patrimonium van de gepensioneerde agenten : 32.488.654 fr.** | Aan de op rust gestelde agenten toebehorende sommen, die bij de N.M.V.B. in deposito zijn gelaten. Dit patrimonium wordt gedekt door openbare fondsen, voorkomend op de overeenstemmende post van de activa. |
| e) **Voorzorgsinstellingen : 92.386.298 fr.** | 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. |

*De Directeur-Generaal,*

R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 25 februari 1969.

*De Beheerders,*

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

*De Voorzitter,*

J. STORME

# balans

# per 31 december 1968

## ACTIVA

| | | |
|---|---|---|
| **1. VASTLIGGEND** | | |
| *Eerste aanleg :* | | |
| Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie | 1.066.505.133 | |
| Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden | 8.396.327 | |
| Autobusdiensten (regime 1924) | 26.374.041 | |
| Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatieregies (na afschrijving) | 39.646.070 | |
| | | 1.140.921.571 |
| *Hoofdbestuur :* | | |
| Gebouwen (na afschrijving) | 120.250.916 | |
| Mobilair, materieel en auto's (na afschrijving) | 36.467.275 | |
| Sociale en culturele inrichtingen (na afschrijving) | 23.527.561 | |
| | | 180.245.752 |
| **2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR** | | |
| Kas, postrekening en banken | 47.077.856 | |
| Effectenportefeuille | 1 193 524.312 | |
| Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies) | 163.652.311 | |
| In aanbouw zijnde rollend materieel | 155.939 | |
| Verschillende debiteuren | 96.190.988 | |
| | | 1.500.601.406 |
| **3. REKENINGEN VAN FINANCIEEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2).** | | |
| Te vervallen annuïteiten | | 2.808.593.031 |
| **4. ORDEREKENINGEN** | | |
| Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam | 160.935.060 | |
| Neerleggingen van borgtochten | 5.583.123 | |
| Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons | 38.407.259 | |
| Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten | 32.488.654 | |
| Openbare fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen | 92.386.298 | |
| | | 329.800.394 |
| **5. RESULTATENREKENINGEN** | | |
| Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten | | |
| Voorgaande dienstjaren | 162.316.871 | |
| Dienstjaar 1968 | 91.608.049 | |
| | | 253.924.920 |
| Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen | | 920.333 |
| | | 6.215.007.407 |

Opgemaakt te Brussel, op 5 februari 1969.

*De Directeur-Generaal,*
R. HOENS.

*Nagezien door het Comité van toezicht in zitting van 19 maart 1969.*

A. LONCKE, R. NARTUS, E. DE WILDE,
F. van PUT, J. LATIN, C. LECLERE, E. COURTOY,
R. BONZI, M. HERLEMONT.



## 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) | 16.273.000 | |
| | | 1.196.565.000 |
| Reservefonds | | 130.806.677 |
| *Voorzieningsfonds :* | | |
| Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) | 5.370.934 | |
| Autobusdiensten (regime 1924) | 1.837.199 | |
| | | 7.208.133 |
| *Hernieuwingsfonds :* | | |
| Spoorlijnen | 230.501.311 | |
| Autobusdiensten (regime 1931) | 1.022.890.862 | |
| Autobusdiensten (regime 1924) | 18.614.461 | |
| | | 1.272.006.634 |
| Verzekeringsfonds | | 84.946.515 |
| Creditrekeningen | | 131.496.747 |
| **2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN** | | |
| Verschillende crediteuren | 189.210.201 | |
| Nog te vereffenen schadegevallen | 122.000.000 | |
| | | 311.210.201 |
| **3. REKENINGEN VAN FINANCIEEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2)** | | |
| Te vervallen obligaties | 1.389.902.440 | |
| Te vervallen interesten | 1.361.064.666 | |
| | | 2.750.967.106 |
| **4. ORDEREKENINGEN** | | |
| Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam | 160.935.060 | |
| Bewaargevers van borgtochten | 5.583.123 | |
| Uit te keren obligaties en te betalen coupons | 38.407.259 | |
| Patrimonium van de gepensioneerde agenten | 32.488.654 | |
| Voorzorgsinstellingen | 92.386.298 | |
| | | 329.800.394 |
| | | 6.215.007.407 |

Afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 25 februari 1969.

*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 UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

Ter naleving van de wettelijke voorschriften en de statutaire beschikkingen, hebben wij de eer U verslag uit te brengen over de uitvoering van het mandaat van toezicht dat ons voor het jaar 1968 werd toevertrouwd.

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

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

Steekproefsgewijze werden de regelmatigheid en de juistheid van de kwantitatieve inventarissen betreffende de voorraden opgeslagen in de werkplaatsen van de gewestelijke exploitaties nagegaan.

Ten einde de doelmatigheid van de verificaties op te drijven, werd in vrij aanzienlijke mate gebruik gemaakt van het persoonlijk recht van toezicht voorzien bij artikel 25, par. 3, van de statuten.

De semestriële staat die de activa- en passivatoestand per 30 juni 1968 bondig weergeeft, strookte met de boekhoudkundige geschriften.

Tenslotte heeft het Comité bij het afsluiten van het dienstjaar zijn toezicht afgestemd op het nauwkeurig onderzoek van de Balans, van de proef- en saldibalans alsmede van de toestand der rekeningen per 31 december 1968. Dit onderzoek liet toe vast te stellen :

— dat de rekeningen in de Balans getrouw werden samengevat ;

— dat de activa- en passivabestanddelen oprecht en waarachtig zijn ;

— dat de effectenportefeuille met de nodige omzichtigheid werd gewaardeerd ;

— dat de provisies voor hernieuwingen en afschrijvingen behoorlijk werden aangelegd, binnen de in het Verslag van de Raad van beheer aangeduide perken.

Op grond van voormelde vaststellingen kunnen we de aandeelhouders voorstellen de Balans goed te keuren, zoals deze door de Raad van beheer wordt voorgelegd.

Wij stellen er ook prijs op de Directie, die door haar medewerking de uitoefening van onze opdracht heeft vergemakkelijkt, te danken. Anderzijds hebben we ons nogmaals rekenschap kunnen geven van de toewijding en de bekwaamheid waarmee de personeelsleden zich van hun taak kwijten en drukken we hun hiervoor eens te meer onze voldoening uit.

Brussel, 19 maart 1969.

*De Leden,*

NARTUS, R.

DE WILDE, E.

van PUT, F.

LATIN, J.

LECLERE, C.

COURTOY, E.

BONZI, R.

HERLEMONT, M.

*De Voorzitter,*

LONCKE, A.

# bijlagen

BIJLAGE A
1968

## 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) | Voorzienings-fondsen (7) | Voorschotten aan de lijnen met verlies (8) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **PROVINCIE ANTWERPEN** | | | | | | |
| 1 | Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen . . . . . | 70.526.000 | 62.380.045 | 8.145.955 | — | — | — |
| 2 | Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen . . . . . | 71.818.000 | 63.568.978 | 8.249.022 | — | — | — |
| | Totalen . . F | 142.344.000 | 125.949.023 | 16.394.977 | — | — | — |
| | **PROVINCIE BRABANT** | | | | | | |
| 3 | Lijnen van de groep Brussel . . | 152.521.000 | 144.295.263 | 8.225.737 | — | — | 49.062.110 |
| 4 | Lijnen van de groep Leuven . . | 51.569.000 | 43.490.512 | 8.078.488 | — | 348.845 | 47.785.379 |
| | Totalen . . F | 204.090.000 | 187.785.775 | 16.304.225 | — | 348.845 | 96.847.489 |
| | **PROVINCIE WEST-VLAANDEREN** | | | | | | |
| 5 | Lijnen van het Kortrijkse . . . . | 38.060.000 | 34.502.757 | 3.557.243 | — | — | 2.233.750 |
| 6 | Lijnen van de Kust . . . . . | 85.153.000 | 82.620.930 | 2.532.070 | — | 2.096.837 | — |
| 7 | Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen . . . . . | 36.524.000 | 36.030.445 | 493.555 | — | — | 12.401.304 |
| | Totalen . . F | 159.737.000 | 153.154.132 | 6.582.868 | — | 2.096.837 | 14.635.054 |
| | **PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** | | | | | | |
| 8 | Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen . . . . . | 76.376.000 | 72.411.445 | 3.964.555 | — | 8.058 | — |
| | **PROVINCIE HENEGOUWEN** | | | | | | |
| 9 | Buurtlijnen van de groep Charleroi . | 113.738.000 | 107.473.319 | 6.264.681 | — | 1.239.329 | 38.775.271 |
| 10 | Buurtlijnen van de groep Centrum . | 37.078.000 | 35.499.915 | 1.578.085 | — | 520.953 | — |
| 11 | Buurtlijnen van de groep Doornik . | 35.747.000 | 27.201.987 | 8.545.013 | — | — | 2.717.295 |
| 12 | Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage . . . . . | 100.162.000 | 84.557.382 | 15.604.618 | — | 1.156.912 | 36.821.247 |
| 13 | Lijnen van de streek Chimay en Couvin . . . . . | 4.486.000 | 4.229.394 | 256.606 | — | — | 6.841.093 |
| | Totalen . . F | 291.211.000 | 258.961.997 | 32.249 003 | — | 2 917.194 | 85.154.906 |

BIJLAGE A
**1968**

## 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) | Voorzienings-fondsen (7) | Voorschotten aan de lijnen met verlies (8) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **PROVINCIE LUIK** | | | | | | |
| 14 | Lijnen van de Condroz . . . . | 10.378.000 | 9.693.289 | 684.711 | — | — | 3.999.738 |
| 15 | Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik . . . . . | 34.012.000 | 24.001.417 | 10.010.583 | — | — | — |
| 16 | Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik . . . . . | 80.389.000 | 75.817.826 | 4.571.174 | — | — | 3.318.102 |
| | Totalen . . F | 124.779.000 | 109.512.532 | 15.266.468 | — | — | 7.317.840 |
| | **PROVINCIE LIMBURG** | | | | | | |
| 17 | Lijnen van de provincie Limburg . | 75.268.000 | 74.772.613 | 495.387 | — | — | — |
| | **PROVINCIE LUXEMBURG** | | | | | | |
| 18 | Lijnen van de provincie Luxemburg . | 37.953.000 | 28.859.112 | 9.093.888 | — | — | 49.969.631 |
| | **PROVINCIE NAMEN** | | | | | | |
| 19 | Lijnen van het Naamse . . . . | 58.239.000 | 55.098.504 | 3.140.496 | — | — | — |
| | Algemene totalen . . F | 1169.997.000 | 1066.505.133 | 103.491.867 | — | 5.370.934 | 253.924.920 |

BIJLAGE **B**
**1968**

## SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 : REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE

| LIJNEN IN EXPLOITATIE (1) | AFGELEGDE KILOMETERS: Spoorlijnen (2) | AFGELEGDE KILOMETERS: Autobusdiensten (3) | ONTVANGSTEN: Verkeersontvangsten reizigers en goederen: Spoorlijnen (4) | ONTVANGSTEN: Verkeersontvangsten reizigers en goederen: Autobusdiensten (5) | ONTVANGSTEN: Compensatievergoedingen (6) | ONTVANGSTEN: Diverse ontvangsten (7) | UITGAVEN: Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7) | UITGAVEN: Exploitatiekosten (9) | UITGAVEN: Algemene administratiekosten (10) | UITGAVEN: Totalen (11) = (9) + (10) | Coëfficiënten (12) = (11) × 100 / (8) | Exploitatie-uitslagen (13) = (8) − (11) | Interesten op het beschikbaar kapitaal (14) | FINANCIELE UITSLAGEN: Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten (15)=(13)+(14) | FINANCIELE UITSLAGEN: Aangerekend op de post « Voorschotten aan de lijnen met verlies » (16) = (13) + (14) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PROVINCIE ANTWERPEN** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen | 110.653 | 5.956.787<br>355.534* | 3.631.588 | 97.329.544<br>4.054.457* | 4.170.382 | 686.279 | 109.872.250 | 108.499.956 | 1.957.629 | 110.457.585 | 100,53 | — 585.335 | 585.335 | — | — |
| Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen | 12.920 | 11.019.035<br>759.391* | 1.236.103** | 158.269.535<br>7.990.388* | 10.619.969 | 1.552.696 | 179.668.691 | 176.698.754 | 3.323.871 | 180.022.625 | 100,20 | — 353.934 | 353.934 | — | — |
| Totalen | 123.573 | 16.975.822<br>1.114.925* | 3.631.588<br>1.236.103** | 255.599.079<br>12.044.845* | 14.790.351 | 2.238.975 | 289.540.941 | 285.198.710 | 5.281.500 | 290.480.210 | 100,32 | — 939.269 | 939 269 | — | — |
| **PROVINCIE BRABANT** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van de groep Brussel | 3.290.880 | 10.322.753<br>546.394* | 94.108.359 | 169.220.376<br>10.253.694* | 10.286.896 | 2.186.123 | 286.055.448 | 302.482.746 | 5.292.026 | 307.774.772 | 107,59 | — 21.719.324 | 478.779 | — | 21.240.545 |
| Lijnen van de groep Leuven | — | 5.039.711 | — | 70.893.506 | 3.586.258 | 758.077 | 75.237.841 | 85.137.827 | 1.391.900 | 86.529.727 | 115,01 | — 11.291.886 | 83.923 | — | 11.207.963 |
| Totalen | 3.290.880 | 15.362.464<br>546.394* | 94.108.359 | 240.113.882<br>10.253.694* | 13.873.154 | 2.944.200 | 361.293.289 | 387.620.573 | 6.683.926 | 394.304.499 | 109,14 | — 33.011.210 | 562.702 | — | 32.448.508 |
| **PROVINCIE WEST-VLAANDEREN** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van het Kortrijkse | — | 2.464.565<br>74.888* | — | 31.537.873<br>589.925* | 2.182.684 | 592.628 | 34.903.110 | 36.717.252 | 634.794 | 37.352.046 | 107,02 | — 2.448.936 | 215.186 | — | 2.233.750 |
| Lijnen van de Kust | 939.727 | 3.291.655<br>53.934* | 43.804.236 | 41.144.568<br>685.001* | 2.578.408 | 880.730 | 89.092.943 | 87.580.961 | 1.648.219 | 89.229.180 | 100,15 | — 136.237 | 136.237 | — | — |
| Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen | — | 3.682.245<br>636.031* | — | 39.890.509<br>5.933.124* | 7.361.047 | 832.531 | 54.017.211 | 59.527.564 | 889.556 | 60.417.120 | 111,85 | — 6.399.909 | 27.046 | — | 6.372.863 |
| Totalen | 939.727 | 9.438.465<br>764.853* | 43.804.236 | 112.572.950<br>7.208.050* | 12.122.139 | 2.305.889 | 178.013.264 | 183.825.777 | 3.172.569 | 186.998.346 | 105,05 | — 8.985.082 | 378.469 | — | 8.606.613 |
| **PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen | — | 5.968.366<br>304.624* | — | 78.778.388<br>2.215.547* | 2.050.019 | 1.523.293 | 84.567.247 | 83.156.627 | 1.564.494 | 84.721.121 | 100,18 | — 153.874 | 153.874 | — | — |

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

In kolom (13) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

BIJLAGE B
**1968**

## SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 : REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE (VERVOLG)

| LIJNEN IN EXPLOITATIE | AFGELEGDE KILOMETERS | | ONTVANGSTEN | | | | UITGAVEN | | | | | | | FINANCIELE UITSLAGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Spoorlijnen | Autobus-diensten | Verkeersontvangsten reizigers en goederen: Spoorlijnen | Verkeersontvangsten reizigers en goederen: Autobus-diensten | Compen-satievergoedingen | Diverse ontvangsten | Totalen | Exploitatie-kosten | Algemene administratie-kosten | Totalen | Coëfficiënten | Exploitatie-uitslagen | Interesten op het beschikbaar kapitaal | Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten | Aangerekend op de post « Voorschotten aan de lijnen met verlies » |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) = (4) + (5) + (6) + (7) | (9) | (10) | (11) = (9) + (10) | (12) = (11) × 100 / (8) | (13) = (8) − (11) | (14) | (15) = (13) + (14) | (16) = (13) + (14) |
| **PROVINCIE HENEGOUWEN** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Buurtlijnen van de groep Charleroi | 3.294.600 | 5.661.780 | 92.392.461 | 86.757.925 | 7.189.044 | 1.431.454 | 187.770.884 | 206.199.881 | 3 473.761 | 209.673.642 | 111,66 | — 21.902.758 | 282.399 | — | 21.620.359 |
| Buurtlijnen van de groep Centrum | 1.597.234 | 1.569.892<br>7.438* | 49.774.499 | 26.494.345<br>15.849* | 2.347.081 | 593.636 | 79.225.410 | 77.803.162 | 1.465.377 | 79.268.539 | 100,05 | — 43.129 | 43.129 | — | — |
| Buurtlijnen van de groep Doornik | — | 1.100.423<br>75.408* | — | 14.477.516<br>464.531* | 878.118 | 185.991 | 16.006.156 | 17.027.179 | 287.520 | 17.314.699 | 108,18 | — 1.308.543 | 335.155 | — | 973.388 |
| Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage | 1.568.364<br>1.498 | 3.757.895 | 50.762.225<br>80.037** | 46.061.876 | 3.162.216 | 898.736 | 100.965.090<br>4.594.069 | 114.645.949<br>5.869.391 | 1.867.854<br>84.990 | 116.513.803<br>5.954.381 | 115,40<br>129,61 | — 15 548.713<br>— 1.360.312 | 732.040<br>7.580 | —<br>— | 14.816.673<br>1.352.732 |
| Lijnen der streek van Chimay en Couvin | — | 375.136 | — | 4.266.070 | 269.258 | 58.741 | | | | | | | | | |
| Totalen | 6.461.696 | 12.465.126<br>82.846* | 192.929.185<br>80.037** | 178.057.732<br>480.380* | 13.845.717 | 3.168.558 | 388.561.609 | 421.545.562 | 7.179.502 | 428.725.064 | 110,34 | — 40.163.455 | 1.400.303 | — | 38.763.152 |
| **PROVINCIE LUIK** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van de Condroz | — | 1.288.862 | — | 15.995.889 | 683.437 | 240.246 | 16.919.572 | 19.219.065 | 313.012 | 19.532.077 | 115,44 | — 2.612.505 | 28.403 | — | 2.584.102 |
| Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik | — | 2.877.290<br>43.580* | — | 45.189.004<br>1.169.316* | 2.352.901 | 549.639 | 49.260.860 | 48 777.250 | 911.326 | 49.688.576 | 100,87 | — 427.716 | 427.716 | — | — |
| Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik | — | 6.933.541<br>169.611* | — | 111.426.767<br>1.625.942* | 5.006.254 | 1.099.413 | 119.158.376 | 120.478.865 | 2.204.430 | 122.683.295 | 102,96 | — 3.524.919 | 206.817 | — | 3.318.102 |
| Totalen | — | 11.099.693<br>213.191* | — | 172.611.660<br>2.795.258* | 8.042.592 | 1.889.298 | 185.338.808 | 188.475.180 | 3.428.768 | 191.903.948 | 103.54 | — 6.565.140 | 662.936 | — | 5.902.204 |
| **PROVINCIE LIMBURG** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van de provincie Limburg | — | 11.317.091<br>16.302* | — | 138.991.443<br>137.116* | 6.407.974 | 3.109.586 | 148.646.119 | 145 962.777 | 2.749.953 | 148.712.730 | 100,04 | — 66.611 | 66.611 | — | — |
| **PROVINCIE LUXEMBURG** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van de provincie Luxembourg | — | 1.729.955<br>188.652* | — | 18.030.953<br>1.313.242* | 1.201.723 | 1.246.997 | 21.792.915 | 27.570.723 | 386.713 | 27.957.436 | 128,29 | — 6.164.521 | 276.949 | — | 5.887.572 |
| **PROVINCIE NAMEN** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lijnen van het Naamse | 19.108* | 5.064.950<br>512.045* | 1.455.375* | 81.996.244<br>5.687.517* | 4.270.581 | 1.060.911 | 94.470.628 | 92.850.042 | 1.677.064 | 94.527.106 | 100,06 | — 56.478 | 56.478 | — | — |
| Algemene totalen | 10.815.876<br>19.108* | 89.421.932<br>3.743.832* | 334.473.368<br>1.455.375*<br>1.316.140** | 1.276.752.331<br>42.135.649* | 76.604.250 | 19.487.707 | 1.752.224.820 | 1.816.205.971 | 32.124.489 | 1.848.330.460 | 105,48 | — 96.105.640 | 4.497.591 | — | 91.608.049 |

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

In kolom (13, vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

BIJLAGE **C**
**1968**

**SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 : VERDELING VAN DE WINSTEN**

**NIHIL**

---

BIJLAGE **D**
**1968**

**DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE INSCHRIJVINGEN.**
**COUPONS N° 19 BETAALBAAR BIJ HET HOOFDBESTUUR VAN 1 JULI 1969 AF.**

**NIHIL**

BIJLAGE **E**
**1968**

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

| Volg-nummers | DIENSTEN | Kapitalen | Bedrag van de uitgaven | Beschikbare sommen | Overtallige uitgaven | Voor-zienings-fondsen | Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) = (3)—(4) | (6) = (4)—(3) | (7) | (8) |
| | **Hoge kapitalen** | | | | | | |
| | **PROVINCIE BRABANT** | | | | | | |
| 1 | Etterbeek - Overijse en uitbr. . . . . | 835.000 | 6.950.964 | — | 6.115.964 | 9.747 | 3.872.588 |
| 2 | Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie . . . . . | 10.000.000 | 12.807.236 | — | 2.807.236 | — | 7.121.425 |
| | **PROVINCIE HENEGOUWEN** | | | | | | |
| 3 | Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbr. . . . | 5.000.000 | 5.132.456 | — | 132.456 | 117 | 6.181.541 |
| | **PROVINCIE LUXEMBURG** | | | | | | |
| 4 | Streek van Houffalize . . . . . | 380.000 | 1.425.385 | — | 1.045.385 | — | 1.387.547 |
| | Totalen . . . fr. | 16.215.000 | 26.316.041 | — | 10.101.041 | 9.864 | 18.563.101 |
| | **Lage kapitalen** | | | | | | |
| | **PROVINCIE BRABANT** | | | | | | |
| 5 | Streek van Leuven . . . . . | 4.000 | 4.000 | — | — | 34.103 | 4.000 |
| 6 | Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 508.490 | 2.000 |
| 7 | Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt) . . . . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 124.282 | 2.000 |
| 8 | Leuven - Overijse - Terhulpen (station) . . . . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 4.015 | 2.000 |

BIJLAGE E
1968

## AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG, VOORZIENINGS- EN HERNIEUWINGSFONDSEN (1ste vervolg).

| Volg-nummers | DIENSTEN | Kapitalen | Bedrag van de uitgaven | Beschikbare sommen | Overtallige uitgaven | Voor-zienings-fondsen | Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) = (3)—(4) | (6) = (4)—(3) | (7) | (8) |
| 9 | Streek van Nijvel . . . . . | 3.000 | 3.000 | — | — | 39.029 | 3.000 |
| 10 | Streek van Eigenbrakel . . . . . | 4.000 | 4.000 | — | — | 279.140 | 4.000 |
| 11 | Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) . | 2.000 | 2.000 | — | — | 1.517 | 1.360 |
| 12 | Hannuit - Waver en uitbreidingen . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 25.731 | 2.000 |
| | Totalen . . . fr. | 21.000 | 21.000 | — | — | 1.016.307 | 20.360 |
| | **PROVINCIE WEST-VLAANDEREN** | | | | | | |
| 13 | Brugge - Gistel - Oostende . . . . * | 4.000 | 4.000 | — | — | 82.199 | 4.000 |
| | **PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** | | | | | | |
| 14 | Merelbeke - Zottegem . . . . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 20.557 | 2.000 |
| 15 | Zottegem - Ninove . . . . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 571 | 2.000 |
| | Totalen . . . fr. | 4.000 | 4.000 | — | — | 21.128 | 4.000 |
| | **PROVINCIE HENEGOUWEN** | | | | | | |
| 16 | Nijvel - Zinnik . . . . . | 2.000 | 2.000 | — | — | 54.859 | 2.000 |
| | **PROVINCIE LUIK** | | | | | | |
| 17 | Seraing - Rotheux - Rimière . . . . | 3.000 | 3.000 | — | — | 9.084 | 3.000 |
| 18 | Streek van Verviers . . . . . | 9.000 | 9.000 | — | — | 62.558 | 9.000 |
| 19 | Streek van Hoei . . . . . | 3.000 | 3.000 | — | — | 385.816 | 3.000 |

BIJLAGE E
1968

## AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG, VOORZIENINGS- EN HERNIEUWINGSFONDSEN (2de vervolg).

| Volg-nummers | DIENSTEN | Kapitalen | Bedrag van de uitgaven | Beschikbare sommen | Overtallige uitgaven | Voor-zienings-fondsen | Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) = (3)—(4) | (6) = (4)—(3) | (7) | (8) |
| 20 | Streek van Luik . . . . . | 6.000 | 6.000 | — | — | 191.916 | — |
| | Totalen . . . fr. | 21.000 | 21.000 | — | — | 649.374 | 15.000 |
| | **PROVINCIE NAMEN** | | | | | | |
| 21 | Gedinne - Willerzie - Bourseigne - Neuve . . . . . | 4.000 | 4.000 | — | — | 3.468 | 4.000 |
| 22 | Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet . . . . . * | 2.000 | 2.000 | — | — | — | 2.000 |
| | Totalen . . . fr. | 6.000 | 6.000 | — | — | 3.468 | 6.000 |
| | Algemene totalen . . . fr. | 58.000 | 58.000 | — | — | 1.827.335 | 51.360 |
| | Hoge en lage kapitalen . . . . . fr. | 16.273.000 | 26.374.041 | — | 10.101.041 | 1.837.199 | 18.614.461 |

(*) Die diensten werden in 1968 niet geëxploiteerd.

## AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

| DIENSTEN | Afgelegde Kilometers | ONTVANGSTEN | | | UITGAVEN | | UITGAVEN | | | | FINANCIELE UITSLAGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Reizigers | Diverse Ontvangsten | Totalen | Exploitatie-kosten | Concurrentie-vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd | Algemene administratie-kosten | Totalen | Exploitatie-uitslagen | Interesten op het beschikbaar kapitaal | Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten | Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) = (3) + (4) | (6) | (7) | (8) | (9) = (6) + (7) + (8) | (10) = (5) — (9) | (11) | (12) = (10) + (11) | (13) = (10) + (11) |
| **A. — Hoge kapitalen** | | | | | | | | | | | | |
| **PROVINCIE BRABANT** | | | | | | | | | | | | |
| Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . . | 591.270 | 10.324.353 | — | 10.324.353 | 10.133.352 | — | 191.001 | 10.324.353 | — | — | — | — |
| Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie . | 679.990 | 12.189.313 | 7.417 | 12.196.730 | 11.971.090 | — | 225.640 | 12.196.730 | — | — | — | — |
| **PROVINCIE HENEGOUWEN** | | | | | | | | | | | | |
| Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen . . . . | 756.738 | 11.916.503 | 128 | 11.916.631 | 11.707.383 | — | 220.458 | 11.927.841 | — 11.210 | 11.210 | — | — |
| **PROVINCIE LUXEMBURG** | | | | | | | | | | | | |
| Streek van Houffalize . . . . . | 139.073 | 1.127.690 | — | 1.127.690 | 2.029.564 | — | 20.862 | 2.050.426 | — 922.736 | 2.403 | — | 920.333 |
| Totalen . . . . | 2.167.071 | 35.557.859 | 7.545 | 35.565.404 | 35.841.389 | — | 657.961 | 36.499.350 | — 933.946 | 13.613 | — | 920.333 |

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een *.
In de kolom (10) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

## AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (1ste vervolg).

| DIENSTEN | Afgelegde Kilometers | ONTVANGSTEN | | | UITGAVEN | | UITGAVEN | | | | FINANCIELE UITSLAGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Reizigers | Diverse Ontvangsten | Totalen | Exploitatie-kosten | Concurrentie-vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd | Algemene administratie-kosten | Totalen | Exploitatie-uitslagen | Interesten op het beschikbaar kapitaal | Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten | Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) = (3) + (4) | (6) | (7) | (8) | (9) = (6) + (7) + (8) | (10) = (5) — (9) | (11) | (12) = (10) + (11) | (13) = (10) + (11) |
| **B. — Lage kapitalen** | | | | | | | | | | | | |
| **PROVINCIE BRABANT** | | | | | | | | | | | | |
| Streek van Leuven | 131.028* | 1.310.201* | — | 1.310.201* | 1.310.201 | — | — | 1.310.201 | — | — | — | — |
| Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen | 523.301* | 6.372.122* | — | 6.372.122* | 6.372.122 | — | — | 6.372.122 | — | — | — | — |
| Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt) | 356.204* | 4.619.247* | 5.871 | 4.625.118* | 4.619.247 | — | 5.871 | 4.625.118 | — | — | — | — |
| Leuven - Overijse - Terhulpen (Station) | 211.420* | 2.656.500* | — | 2.656.500* | 2.656.500 | — | — | 2.656.500 | — | — | — | — |
| Streek van Nijvel | 311.616* | 3.095.423* | — | 3.095.423* | 3.095.423 | — | — | 3.095.423 | — | — | — | — |
| Streek van Eigenbrakel | 95.944* | 1.249.649* | — | 1.249.649* | 1.226.530 | — | 23.119 | 1.249.649 | — | — | — | — |
| Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) | 3.570 | 38.491 | — | 38.491 | 38.491 | — | — | 38.491 | — | — | — | — |
| Hannuit - Waver en uitbreiding | 55.978* | 589.363* | — | 589.363* | 589.363 | — | — | 589.363 | — | — | — | — |
| **PROVINCIE OOST-VLAANDEREN** | | | | | | | | | | | | |
| Merelbeke - Zottegem | 155.810* | 2.299.253* | — | 2.299.253* | 2.299.253 | — | — | 2.299.253 | — | — | — | — |
| Zottegem - Ninove | 81.155* | 678.524* | — | 678.524* | 678.524 | — | — | 678.524 | — | — | — | — |
| **PROVINCIE HENEGOUWEN** | | | | | | | | | | | | |
| Nijvel - Zinnik | 106.410 | 1.099.325 | 775 | 1.100.100 | 1.099.325 | — | 775 | 1.100.100 | — | — | — | — |

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een*.
In de kolom (10) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

## AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (2e VERVOLG)

| DIENSTEN | Afgelegde Kilometers | ONTVANGSTEN | | | UITGAVEN | | UITGAVEN | | | | FINANCIELE UITSLAGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Reizigers | Diverse Ontvangsten | Totalen | Exploitatie-kosten | Concurrentie-vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd | Algemene administratie-kosten | Totalen | Exploitatie-uitslagen | Interesten op het beschikbaar kapitaal | Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten | Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) = (3) + (4) | (6) | (7) | (8) | (9) = (6) + (7) + (8) | (10) = (5) — (9) | (11) | (12) = (10) + (11) | (13) = (10) + (11) |
| **PROVINCIE LUIK** | | | | | | | | | | | | |
| Seraing - Rotheux-Rimière | 14.896* | 86.642* | — | 86.642* | 86.642 | — | — | 86.642 | — | — | — | — |
| Streek van Verviers | 167.621* | 1.365.622* | — | 1.365.622* | 1.365.622 | — | — | 1.365.622 | — | — | — | — |
| Streek van Hoei | 185.615* | 2.288.130* | — | 2.288.130* | 2.200.037 | 45.763 | 42.330 | 2.288.130 | — | - | — | — |
| Streek van Luik | 895.122* | 12.381.743* | — | 12.381.743* | 12.381.743 | — | — | 12.381.743 | — | — | — | — |
| **PROVINCIE NAMEN** | | | | | | | | | | | | |
| Gedinne - Willerzie - Bourseigne - Neuve | 143.328* | 945.377* | — | 945.377* | 945.377 | — | — | 945.377 | — | — | — | — |
| Totalen | 109.980<br>3.329.038* | 1.137.816<br>39.937.796* | 6.646 | 1.138.591<br>39.943.667* | 40.964.400 | 45.763 | 72.095 | 41.082.258 | — | — | — | — |
| Algemene totalen | 2.277.051<br>3.329.038* | 36.695.675<br>39.937.796* | 14.191 | 36.703.995<br>39.943.667* | 76.805.789 | 45.763 | 730.056 | 77.581.608 | — 933.946 | 13.613 | — | 920.333 |

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gemerkt met een*.
In de kolom (10) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

BIJLAGE **G**
**1968**

## AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN.

Verliezen door de aandeelhouders terug te betalen overeenkomstig art. 38 der statuten

| | | |
|---|---|---|
| HOGE KAPITALEN | | |
| PROVINCIE LUXEMBURG | | |
| Streek van Houffalize . . . . . | 920.333 * | |

* Zie eveneens kolom (13) van bijlage F.

## OBLIGATIELENINGEN.

| AANDUIDING VAN DE LENINGEN (1) | Nog terug te betalen nominaal bedrag (2) |
|---|---|
| Lening van 1885, 2 ½ t.h. coupon juli | 5.682.840 |
| » » 1890, 3 t.h. coupons januari-juli | 4.476.000 |
| » » 1892, » » » » | 6.174.000 |
| » » 1895, » » » » | 14.863.000 |
| » » 1900, » » mei-november | 25.702.800 |
| » » 1903, » » » » | 57.662.800 |
| » » 1909, » » januari-juli | 64.512.000 |
| » » 1914, » » » » | 18.137.000 |
| » » 1922, » » » » | 19.558.000 |
| » » 1924, » » » » | 39.543.000 |
| » » 1925, » » » » | 39.957.000 |
| » » 1927, » » » » | 40.749.000 |
| » » 1928, » » » » | 41.128.000 |
| » » 1929, » » » » | 82.992.000 |
| » » 1930, » » » » | 167.418.000 |
| » » 1931, » » » » | 168.802.000 |
| » » 1932, » » » » | 85.076.000 |
| » » 1934, » » » » | 86.362.000 |
| » » 1935, » » » » | 86.980.000 |
| » » 1936, » » » » | 132.236.000 |
| » » 1956, » coupon juli (3) | 201.891.000 |
| F | 1.389.902.440 |

(3) Niet publiek uitgegeven lening.

P.V.B.A. Drukkerij BIETLOT Gebr. - FLEURUS