

N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

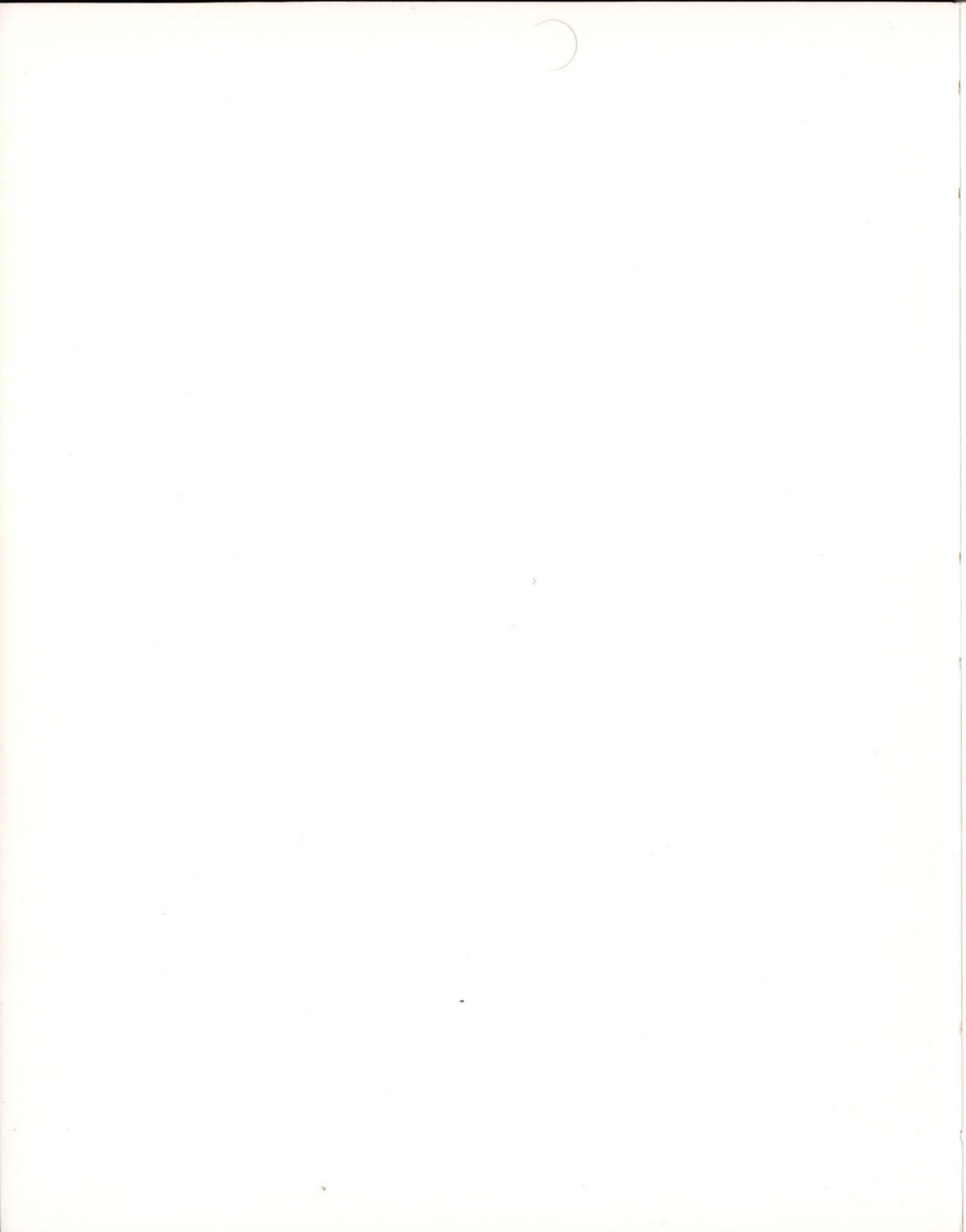
VERSLAGEN

MAATSCHAPPELIJK
DIENSTJAAR
1969

N M V B

VERBODEN

C



VERSLAGEN

NATIONALE

MAATSCHAPPIJ

BUURTSPORWEGEN

N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

VERSLAGEN

1969

DIENSTJAAR 1969

1875

STANDARD VAN EIGENDOM

1875

1875

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPoorWEGEN**

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

en door

HET COMITE VAN TOEZICHT



DIENSTJAAR 1969

85^{STE} MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
V. NEDERLANDEN

VERBODEN

DIENTSTJAAR 1969
NED. MAATSCHAPPIJ V. NEDERLANDEN



RAAD VAN BEHEER

Voorzitter :

De h. J. STORME

Leden :

De h.h. G. DECHAMP

F. MONCHY

L. D'HAESELEER

R. STIEVENART

A. MATHELART

A. DEGROEVE

Regeringscommissarissen :

De hh. J.-J. VREBOS

L. CASIER

COMITE VAN TOEZICHT

Leden :

De hh. A. LONCKE

E. DE WILDE

J. LATIN

E. COURTOY

R. BONZI

M. HERLEMONT

E. CASSIERS

G. GILSON

F. BEULS

HOOFDBESTUUR

Directeur-Generaal :

De h. R. HOENS

Algemene Inspectie :

De h. R. DECLERCO
Inspecteur-Generaal

Technische Directie :

De h. P. SWINNENS
Directeur

Secretariaat-Financiën :

De h. E. LEGEIN
Directeur

Exploitatie - Personeel :

De h. A. VALCKE
Directeur

Maatschappelijke zetel :

Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel.
Tel. 02/11.59.90

GEWESTELIJKE DIRECTIES

GROEP ANTWERPEN - LIMBURG :

Groepshoofd : de h. N. VAN HABOST, Directeur.
Gewestelijke zetel van Antwerpen : Frankrijklei 38, 2000 Antwerpen.
Tel. 03/32.19.31.
Gewestelijke zetel van Hasselt : Grote Breemstraat 4, 3500 Hasselt.
Tel. 011/269.15.

GROEP BRABANT :

Groepshoofd : de h. L. VAN AUTGAERDEN, Directeur.
Gewestelijke zetel van Brussel : Barastraat 105-107, 1070 Brussel.
Tel. 02/21.00.07.
Gewestelijke zetel van Leuven : Diestsestraat 317, 3000 Leuven.
Tel. 016/250.98.

GROEP BEIDE VLAANDEREN :

Groepshoofd : de h. F. STORMS, Directeur.
Gewestelijke zetel van Brugge : Jan van Eyckplaats 8, 8000 Brugge.
Tel. 050/369.83-369.84.
Gewestelijke zetel van Gent : Dendermondsesteenweg 185, 9120 Destelbergen.
Tel. 09/28.22.88.

GROEP HENEGOUWEN :

Groepshoofd : de h. H. ROYEN, Directeur.
Gewestelijke zetel van Bergen : place Léopold, 9A, 7000 Bergen.
Tel. 065/321.71.
Gewestelijke zetel van Charleroi : Stelplaats Charleroi, place des Tramways,
6000 Charleroi. Tel. 07/32.75.11.
Gewestelijke zetel van Doornik : Stelplaats Doornik, 7500 Doornik. Tel. 069/233.12.

GROEP LUIK :

Groepshoofd : de h. L. BOTTON, Directeur.
Gewestelijke zetel : rue Saint-Nicolas, 70, 4000 Luik. Tel. 04/52.00.18.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG :

Groepshoofd : de h. H. DULIEU, Directeur. - op rust 12/11/70
Gewestelijke zetel van Namen : avenue de Stassart, 12, 5000, Namen.
Tel. 081/247.46.
Gewestelijke zetel van Luxemburg : Stelplaats Marloie (5406 Waha).
Tel. 084/310.66.

bladwijzer

Verslag uitgebracht door de raad van beheer

B/z.

VOORWOORD	17
---------------------	----

BEHEER	21
------------------	----

EXPLOITATIE

NET.	23
Staat van de vergunningen en machtigingen	23
Structuur van het net — Geëxploiteerde lijnen	23
Spoorlijnen	23
Elektrische lijnen	24
Niet elektrische lijnen	24
Wegdiensten	25
Openbare autobusdiensten	25
Speciale autobusdiensten	27
TARIEVEN	28
STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERS- EN DE GOEDERENDIENSTEN	30
EVOLUTIE VAN HET VERKEER	35
BUITENGEWONE PRESTATIES VOOR DE N.M.B.S.	35

PERSONEEL

EFFECTIEF	37
BEZOLDIGINGEN	38
SOCIALE LASTEN	39

	B/z.
TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN	41
PSYCHOTECHNISCHE DIENST	47
SOCIALE DIENST	48

VASTE INSTALLATIES EN ROLLEND MATERIEEL

VASTE INSTALLATIES	49
Sporen	49
Gebouwen	50
Elektrische uitrusting	52
ROLLEND MATERIEEL	53

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1970

VASTE INSTALLATIES	55
Sporen	55
Gebouwen	56
ROLLEND WEGMATERIEEL	57

ONGEVALLEN - VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER 59

FINANCIELE UITKOMSTEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

ALGEMEEN OVERZICHT	69
FINANCIELE UITSLAGEN ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN	71
Financiële uitgaven volgens de regels van de bedrijfseconomie	71
Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten	74
Uitslagen per vervoerstelsel	75
Aanwending van de resultaten	76
Voorschotten aan de lijnen met verlies	77
EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEONTVANGSTEN EN -UITGAVEN PER AARD VAN INKOMSTEN EN LASTEN	79
EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN	81
OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT	83
CONCLUSIES	85

Blz.

FINANCIEN

KAPITALEN	87
HERSTRUCTURERING VAN DE LENINGEN UITGEGEVEN DOOR DE N.M.V.B.	88
ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN	88
ONTLEDING VAN DE BALANS	89
BALANS PER 31 DECEMBER 1969	96

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

BIJLAGEN

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

verslag

voorwoord

uitgebracht door de raad van beheer

voorwoord

Op een onlangs gehouden congres van de Groep Tram en Autobus van de Christelijke Centrale der Openbare Diensten heeft de h. minister van Verkeerswezen een uiteenzetting gedaan over « De problemen van het openbaar personenvervoer over de weg ».

Aan het slot van zijn uiteenzetting verklaarde de h. minister dat, alvorens het aan de autobus toegewezen werkterrein precies te omschrijven en de wenselijke en mogelijke concentratie te onderzoeken, er beslist moet worden over een principiële kwestie die, volgens hem, van kapitaal belang is.

Zal men, zo zegde hij, de ondernemingen van openbaar vervoer in de toekomst als werkelijke openbare diensten blijven behandelen, met alle gevolgen van dien op budgettair gebied om een zeker evenwicht van de exploitatierekeningen te verzekeren door het toekennen van subsidies « à fonds perdu », of zal men zich eerder richten naar een systeem dat de « economische werkelijkheid » dichter benadert, door het voeren van een daartoe beter geëigende tarievenpolitiek ?

Het is niet, zo voegde hij eraan toe, de minister van Verkeerswezen die alleen tot zulke keuze kan beslissen, maar zeker is het, dat die keuze vroeg of laat gedaan zal moeten worden en zulks met volle kennis van zaken wat de mogelijke en zelfs onvermijdelijke consequenties betreft.

De h. minister van Verkeerswezen heeft dus de kwestie, die in het voorwoord van ons verslag over het maatschappelijk dienstjaar 1968 werd opgeworpen, voor eigen rekening hernomen ; hij is evenwel van oordeel dat hij ze niet alleen kan beantwoorden maar dat een oplossing niet lang meer mag uitblijven.

Feitelijk wordt het deficit of het tekort aan ontvangst van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, andere dan de N.M.V.B. (N.M.B.S., intercommunale maatschappijen voor stedelijk vervoer, alsmede de meeste particuliere exploitanten) sedert vele jaren reeds door tussenkomsten van de Staat gedekt.

Daaruit leiden wij dus af dat de Staat het bedoelde deficit of tekort aan ontvangst als onvermijdelijk beschouwt en dat hij, oordelend dat de geboden vervoerdiensten voor de gemeenschap onmisbaar zijn, aanvaardt dat de overleving van die diensten verzekerd moet zijn door een tussenkomst overeenstemmend met het geboekte verlies. En boven die rechtstreekse tussenkomst neemt de Staat geheel of gedeeltelijk de kosten van een hernieuwing of totale wijziging van de infrastructuur en van het rollend materieel te zijnen laste door het feit van zijn borgstelling en door het dragen van een deel van de interest der ontleende sommen.

Alléén onder al de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer blijft de N.M.V.B. van die tussenkomst verstoken. Bovendien moet zij zekere taksen betalen waarvan de andere maatschappijen vrijgesteld zijn.

Waarom ?

Het niet geformuleerde maar ogenschijnlijk enig geldige antwoord is dat de N.M.V.B. nog geen thesauriemoeilijkheden kent.

En dat is juist. De N.M.V.B., die een twintigtal jaren geleden met de omvorming van de spoor- tot wegdiensten is begonnen, is erin geslaagd een hernieuwingsfonds aan te leggen dat het haar mogelijk maakt, zonder tot leningen haar toevlucht te moeten nemen, haar materieel te hernieuwen (wat haar trouwens door de statuten om evidente veiligheidsredenen is opgelegd) en haar vaste installaties te rationaliseren.

De exploitatieverliezen zijn in de balans ingeschreven als voorschotten aan de lijnen met verlies, maar in werkelijkheid worden die voorschotten afgenomen van het beschikbare bezit, dat nagenoeg volledig bestaat uit de tegenwaarde van het hernieuwingsfonds ; dit laatste, al komt het in de balans nog steeds voor met zijn totale waarde, zal niet meer door een overeenstemmend werkelijk vermogen gedekt zijn.

Telken jare zal die dekking verminderd worden met een bedrag dat gelijk staat met het deficit van de lijnen met verlies. In het huidige tempo is het te vrezen dat over drie à vier jaar het hernieuwingsfonds als tegenwaarde nog slechts een meer dan twijfelachtige schuldvordering zal hebben en de thesaurie zal beperkt zijn tot de verkeersontvangsten, die hoe langer hoe meer ontoereikend zullen zijn om de exploitatieuitgaven te dekken.

Is het dàt wat de Staat wenst, alvorens tussenbeide te komen ?

De N.M.V.B. wordt slecht beloond voor de inspanningen die ze zich tijdens de laatste twee decennia heeft getroost.

Het jaar 1969 sluit met een tekort van 104,4 miljoen fr., wat merkkelijk meer is dan het tekort van 1968. Dit leidt tot de vaststelling dat de uitwerking van de sedert 1.10.1968 toegepaste tariefsverhoging volledig door een verhoging van de exploitatiekosten werd opgeslorpt. Deze verhoging is hoofdzakelijk te wijten aan de stijging van de prijs van het arbeidsloon, veroorzaakt door een nieuwe sociale programmatie en twee bewegingen van het indexcijfer. Zij is gedeeltelijk ook het gevolg van een verzwaring van de fiscale last in 1969.

De vervoertaks is inderdaad van 95,5 miljoen fr. tot 102,5 miljoen fr. gestegen, zegge een verhoging van 7 miljoen fr.

De bijzondere accijns op de verbruikte gasolie — een recht dat in 1968 niet bestond — bedroeg 38 miljoen fr. Anderdeels is het wel zo, dat de N.M.V.B. vrijgesteld was van de verkeersbelasting met een bedrag van $\pm$ 26 miljoen fr. Dat maakt, ten slotte, een verhoging van $38 - 26 = 12$ miljoen fr.

In het geheel kwam er dus een nieuwe fiscale last van $7 + 12 = 19$ miljoen fr.

Men kan zich dan ook niet ontdoen van de indruk dat er een neiging tot uiting komt om het hernieuwingsfonds, dat soms ten onrechte als reserve wordt bestempeld, zo spoedig mogelijk te zien uitputten.

Is zulks rationeel en billijk ? Wij geloven van niet, maar mocht het toch zo zijn dan zouden wij ten eerste betreuren dat de hervorming van de beheerswijze van onze vervoerdiensten onvermijdelijk eerst moet gaan langs de inconsequente uitputting van ons hernieuwingsfonds.

Nog in verband met het hernieuwingsfonds willen wij eraan herinneren, dat sedert 1 januari 1966 elke aankoop van een nieuw voertuig tegen 15 % getaxeerd wordt, wat bij het gemiddelde ritme van 150 voertuigen per jaar een bijkomende fiscale uitgave van 24 miljoen uitmaakt.

Hoe dan ook, daar de tussenkomst van de Staat slechts een uitgestelde zaak schijnt te zijn, willen wij dit voorwoord besluiten door de wens uit te drukken dat die tussenkomst zou geschieden op basis

- a) van de behoorlijke financiële compensatie voor al de opgelegde en niet renderende prestaties die in het openbaar belang worden geleverd ;
- b) van het verlichten van de fiscale lasten.

Aansluitend bij de conclusies van het rapport van het congres van de « Union Internationale des Transports Publics », dat in 1967 te Barcelona werd gehouden, zijn wij gekant tegen het dekken van de tekorten dat « a posteriori » zou geschieden, omdat zulks met een gezonde economie strijdig is.

Die erste Gruppe ist die der "Kleinrentner", die mit einem Einkommen von 100 bis 200 Mark monatlich auskommen.

Die zweite Gruppe ist die der "Mittelrentner", die mit einem Einkommen von 200 bis 500 Mark monatlich auskommen.

Die dritte Gruppe ist die der "Großrentner", die mit einem Einkommen von 500 bis 1000 Mark monatlich auskommen.

Die vierte Gruppe ist die der "Superrentner", die mit einem Einkommen von 1000 bis 2000 Mark monatlich auskommen.

Die fünfte Gruppe ist die der "Hypothekendarlehen", die mit einem Einkommen von 2000 bis 5000 Mark monatlich auskommen.

Die sechste Gruppe ist die der "Kreditdarlehen", die mit einem Einkommen von 5000 bis 10000 Mark monatlich auskommen.

Die siebte Gruppe ist die der "Kreditdarlehen", die mit einem Einkommen von 10000 bis 20000 Mark monatlich auskommen.

Die achte Gruppe ist die der "Kreditdarlehen", die mit einem Einkommen von 20000 bis 50000 Mark monatlich auskommen.

Die neunte Gruppe ist die der "Kreditdarlehen", die mit einem Einkommen von 50000 bis 100000 Mark monatlich auskommen.

Die zehnte Gruppe ist die der "Kreditdarlehen", die mit einem Einkommen von 100000 bis 200000 Mark monatlich auskommen.

Die elfte Gruppe ist die der "Kreditdarlehen", die mit einem Einkommen von 200000 bis 500000 Mark monatlich auskommen.

beheer

De algemene vergadering van 27 mei 1969 heeft de h. Mathelart, A. tot beheerder benoemd, ter vervanging van Ridder Roberti, A. die de leeftijdsgrens had bereikt en wiens mandaat, na twee opeenvolgende bij koninklijk besluit toegestane verlengingen, was verstreken.

Anderdeels werd, bij koninklijk besluit van 29 april 1969, het beheerdersmandaat van de h. Alles, J., die eveneens de bij de wet voorziene leeftijdsgrens bereikt heeft, voor de laatste maal, en wel tot 20 januari 1970, verlengd.

Voormelde algemene vergadering heeft de hh. Cassiers, E., Gilson, G. en Beuls, F. tot leden van het Comité van toezicht verkozen, ter vervanging respectievelijk van de hh. van Put, Leclère en Nartus wier kandidatuur niet meer werd voorgedragen. Dezelfde algemene vergadering heeft het mandaat van de hh. Loncke, De Wilde, Latin, Courtoy, Bonzi en Herlemont, uittredende commissarissen, hernieuwd.

exploitatie

NET

STAAT VAN DE VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1969 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 1969, een totale lengte van 14.028 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 292 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 11.448 km. onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29.8.1931 :

273 diensten met een lengte van	. . .	10.687 km.
---------------------------------	-------	------------

krachtens de besluitwet van 30.12.1946 :

19 diensten met een lengte van	. . .	761 km.
--------------------------------	-------	---------

Totaal	. . .	11.448 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 1969 was de uitgestrektheid van het spoornet van de N.M.V.B. 368 km. 371.

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 . .	203 km. 733	—	—
Groep Brabant .	87 km. 428	—	—
B. Exploitatie bij verpachting . .	—	5 km. 400	—
Totalen . . .	358 km. 984	5 km. 400	3 km. 987

1. Elektrische lijnen

In vergelijking met vorig dienstjaar worden 9 km. 979 van de spoorlijnen niet meer geëxploiteerd. Deze zijn onderverdeeld als volgt :

Groep Henegouwen

Gilly (4 Bras) — Châtelaineau (N.M.B.S.)	3 km. 545
La Louvière (Pont de l'Olive) — La Louvière (Drapeau Blanc)	0 km. 365
	3 km. 910

Groep Brabant

Ukkel (Diesdelle) — St-Genesius — Rode (N.M.B.S.)	6 km. 069
Totaal :	9 km. 979

2. Niet elektrische lijnen

Op 31 december 1969 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 vier rails heeft (spoorwijdte 1 m. en 1 m. 435).

Wegdiensten

1. Openbare autobusdiensten

Op 31 december 1969 werden 11.873 km. openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.346 km.

Op bladzijde 26 staat een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op het einde van het dienstjaar 1969 geëxploiteerde openbare autobusdiensten omstandig zijn aangegeven.

De 13.219 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	Aanvullende diensten	Totalen
Rechtstreekse exploitatie	11.405 km.	468 km.	11.873 km.
Verpachting	840 km.	506 km.	1.346 km.
Totaal	12.245 km.	974 km.	13.219 km.

In 1969 werden 190 km. uitbreidingen voor het verkeer opengesteld.

Lijst van de openbare autobusdiensten en belangrijke tracéuitbreidingen die in 1969 in bedrijf werden gesteld.

Lijn	Lengte	Datum van in- bedrijfstelling
St-Kwintens — Lennik (Eizeringen) — Roosdaal	9 km. 278	5. 1.1969
Jamoigne — Valansart — Prouvy	4 km. 549	17. 2.1969
Bogaarden — Pepingen	3 km. 900	21. 2.1969
Thoremabais-les-Béguines — Malèves-Ste-Marie	5 km. 158	10. 3.1969
Eindhout — Geel (Bell)	5 km. 075	1. 4.1969
Ramsel-Herselt	4 km. 550	1. 6.1969
Hulshout — Heiberg — Heultje	2 km. 001	1. 6.1969
Alleur — Hombroux (bediening Zoning) . . .	2 km. 500	4. 8.1969
Rocourt — Alleur (bediening Zoning) . . .	3 km. 000	4. 8.1969
Glabbeek — Zuurbemde — Kapellen	2 km. 600	1. 9.1969
Schoten (Jo de Weerdt) — 's Gravenwezel (grens van de gemeente) via « Botermelk » .	9 km. 798	1. 9.1969
Marbaix — Ham-sur-Heure	3 km. 871	1. 9.1969
Namur — Jambes — Erpent	10 km. 486	1. 9.1969
Tongerlo — Geel	2 km. 570	1. 9.1969
Luik — Angleur (Universiteit te Sart-Tilman) .	10 km. 500	6.10.1969

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 besluit-wet 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 1969 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . .	22	1.458	3	112	25	1.570	—	—	—	—	—	—	22	1.458	3	112	25	1.570
Oost-Vlaanderen	19	655	1	11	20	666	—	—	1	64	1	64	19	655	2	75	21	730
West-Vlaanderen	34	1.141	7	213	41	1.354	—	—	—	—	—	—	34	1.141	7	213	41	1.354
Henegouwen .	58	1.735	1	19	59	1.754	1	53	—	—	1	53	59	1.788	1	19	60	1.807
Namen . . .	31	966	6	272	37	1.238	—	—	—	—	—	—	31	966	6	272	37	1.238
Luxemburg .	25	1.057	5	125	30	1.182	5	257	1	36	6	293	30	1.314	6	161	36	1.475
Luik . . .	28	1.290	3	34	31	1.324	—	—	4	182	4	182	28	1.290	7	216	35	1.506
Limburg . .	22	1.520	2	45	24	1.565	—	—	—	—	—	—	22	1.520	2	45	24	1.565
Brabant . .	37	1.583	2	9	39	1.592	3	158	7	224	10	382	40	1.741	9	233	49	1.974
Totalen . .	276	11.405	30	840	306	12.245	9	468	13	506	22	974	285	11.873	43	1.346	328	13.219

Aantal en lengte van de in 1969 in bedrijf zijnde seizoendiensten.

West-Vlaanderen	3	66	—	—	3	66	—	—	—	—	—	—	3	66	—	—	3	66
Luxemburg .	1	21	—	—	1	21	8	722	—	—	8	722	9	743	—	—	9	743
Totalen . .	4	87	—	—	4	87	8	722	—	—	8	722	12	809	—	—	12	809

2. Speciale autobusdiensten

Het aantal en de kilometerlengte, op 31 december 1969, van de speciale autobusdiensten, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, worden in de hiernavolgende tabel gedetailleerd :

PROVINCIE	EXPLOITATIEWIJZE				TOTAAL	
	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters			
	Aantal	Lengte in km.	Aantal	Lengte in km.	Aantal	Lengte in km.
Antwerpen . . .	141	2.070	197	6.634	338	8.704
Oost-Vlaanderen .	44	216	103	1.819	147	2.035
West-Vlaanderen .	84	587	87	2.653	171	3.240
Henegouwen . .	128	1.131	154	4.104	282	5.235
Namen	75	953	35	971	110	1.924
Luxemburg . . .	36	509	7	283	43	792
Luik	41	515	78	2.203	119	2.718
(*)	—	—	14	900	14	900
Limburg	56	1.250	530	18.133	586	19.383
Brabant	154	2.156	182	4.766	336	6.922
Totaal	759	9.387	1.387	42.466	2.146	51.853

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

Gedurende het jaar 1969 zijn zowel het aantal als de lengte van de speciale autobusdiensten opnieuw gestegen. Deze vermeerdering is vooral te wijten aan de toename van ons verpacht werklidenvervoer in de provincie Antwerpen naar de haveninrichtingen.

Wij geven hierna de evolutie, tijdens de jongste tien jaren, van de speciale autobusdiensten, ingericht ten behoeve van de scholieren, die eveneens uitbreiding genomen hebben in vergelijking met het vorige dienstjaar.

Schooljaren	Dagelijkse afhalingsdiensten		Diensten naar de zweminrichtingen	
	Aantal	Lengte van de reisinwegen (km.)	Aantal	Lengte van de reisinwegen (km.)
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
1969-1970	943	17.795	397	3.586

(*) Die vermindering was te wijten aan het feit dat sedert 1968 de speciale diensten voor minder valide scholieren niet meer onder de controle van de N.M.V.B. vallen.

TARIEVEN

A. Reizigers

1. Bij ministerieel besluit van 19 december 1968 werd de geldigheidsduur van de weekabonnementen voor 7 dagen gewijzigd. Sedert maandag 6 januari 1969 zijn zij niet meer geldig van zondag tot zaterdag, maar wel van maandag tot zondag. De abonnementen voor 6 verplaatsingen blijven evenwel geldig van maandag tot zaterdag.
2. Wegens het onbeduidend aantal belangstellenden werd de uitreiking van de weekabonnementen in gemengde dienst N.M.B.S.—N.M.V.B. of omgekeerd, die gedurende 7 dagen geldig waren, afgeschaft.
3. In overeenstemming met de voorschriften van artikel 2 van het ministerieel besluit van 26 september 1968 werden, van 1 maart 1969 af, volgende basistarieven gewijzigd :
 - a) het basistarief van 1,10 fr./km. werd op 1,35 fr./km. gebracht op de openbare autobuslijnen Luik — Manhay en Manhay — La Roche ;
 - b) het basistarief van 1,20 fr./km. werd op 1,35 fr./km. gebracht op de openbare autobuslijnen Bastenaken — Noville — Houffalize, Bastenaken — Bertogne — Houffalize, Manhay — Samrée — Bastenaken, Houffalize — Gouvy, La Roche — Houffalize en Marloie — La Roche ;

- c) het basistarief van 1,30 fr./km. werd op 1,35 fr./km. gebracht op de openbare autobuslijn La Roche — Hodister.

De minimumprijs van 7 fr. bleef echter ongewijzigd.

4. Bij ministerieel besluit van 4 juli 1969 werden de abonnements voor 7 heen- en terugritten per week vanaf 1 september 1969 afgeschaft.

Er bestaan nog slechts abonnementskaarten voor één heen- en terugrit per dag, geldig van maandag tot zaterdag. De abonnee die 's zondags de op de abonnementskaart aangegeven verplaatsing wenst te doen, is daartoe gemachtigd mits betaling van een reiskaart tegen de minimumprijs van prijstabel I (6 fr.) per enkele rit.

Op de sectie Néchin — La Festingue of Bucquoi — Toufflers wordt een eenvormige prijs van 2 fr. geheven per enkele rit voor de verplaatsing op Frans grondgebied.

Op de openbare autobusdiensten met autobustarief werden de abonnements voor 7 dagen eveneens afgeschaft. Hier wordt de minimumprijs van 7 fr. per enkele rit toegepast voor zover de abonnee in het bezit is van een weekabonnement voor 6 verplaatsingen per week.

Voor de werklieden die tijdens de nacht van zaterdag op zondag moeten arbeiden zijn de abonnements voor 6 dagen geldig voor de terugreis tot zondag 12 uur, zonder bijkomende reiskaart.

5. Met ingang van 24 september 1969 werden de tarieven op onze openbare autobusdiensten Vroenhoven — Maastricht en Lanaken (Tournebride) — Maastricht gewijzigd als volgt :

- a) de prijs van het reisbiljet voor een enkele rit op Belgisch grondgebied werd van 5 fr. op 7,50 fr. gebracht en die van de werkliedenkaart voor 10 enkele ritten van 30 fr. op 45 fr.

Deze vervoerdocumenten zijn zowel op Belgisch als op Nederlands grondgebied geldig ;

- b) de prijs van het maandabonnement, geldig voor een onbeperkt aantal ritten over de ganse lengte van de twee voormelde autobusdiensten werd van 198 fr. op 238,50 fr. gebracht.

6. Sedert 6 oktober 1969 wordt de openbare autobusdienst Luik (Centrum) — Angleur (Universiteit te Sart-Tilman) gemeenschappelijk geëxploiteerd met de Société des transports intercommunaux de la région de Liège (S.T.I.L.). De volgende prijzen, vermeld op onze bijzondere prijstabel nr VIII-3, worden toegepast :

Aard van de vervoerbewijzen	1 + 2 secties reiskaart A	3 + 4 secties reiskaart B	5 secties en meer reiskaart C
I. Gewoon tarief			
a) Enkele reiskaart (A—B of C) voor een rechtstreekse reis op dezelfde lijn	7 F	9 F	11 F
b) Reiskaart (E) voor een reis met een enkele verandering van rijtuig	12 F	12 F	12 F

Aard van de vervoerbewijzen	1 + 2 secties reiskaart A	3 + 4 secties reiskaart B	5 secties en meer reiskaart C
II. Verminderd tarief			
Boekje met 9 reiskaarten (A—B—C) voor een rechtstreekse rit op dezelfde lijn :			
a) verkocht op de rijtuigen	55 F	60 F	65 F
b) verkocht buiten de rijtuigen . . .	50 F	55 F	60 F
III. Abonnementen			
a) Schoolabonnement voor schoolieren en studenten - 3 maand .	500 F	630 F	810 F
b) Weekabonnement voor werklieden	40 F	45 F	60 F

7. Ten einde het bestaan van twee verschillende minimumprijzen op de stedelijke autobuslijnen van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen te vermijden, werd de autobustarificatie, wat het minimum betreft, aangepast aan deze van het spoortarief. Ten gevolge hiervan werd op 1 december 1969 de eenvormige prijs van de reiskaart voor een rechtstreekse rit op het penetratiegebied Antwerpen (Rooseveltplein) — Antwerpen (Linkeroever — Station N.M.B.S.) van 7 fr. op 8 fr. gebracht op onze openbare autobusdiensten Antwerpen — Burcht — Zwijndrecht en Antwerpen — Hamme.

B. Goederen

Tijdens dit dienstjaar werd geen wijziging gebracht aan het tarief voor het vervoer van goederen.

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	Automotri- cediensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
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
1969	41.774	176	214.001	255.951

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	Automotri- cediensten	Autobus- diensten	Totale ontvangst
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
1969	330.022	1.832	1.562.919	1.894.773

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 (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totaal
			Gewone		School-		Week-		
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
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
1969	167.190	65,3	14.951	5,8	44.168	17,3	29.642	11,6	255.951

**Netto-reizigersontvangst
per aard van vervoerbewijs**

Eenheid : duizend frank

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totale ontvangst
			Gewone		School-		Week-		
	Ontvangst	%	Ontvangst	%	Ontvangst	%	Ontvangst	%	
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
1969	1.410.719	74,5	99.506	5,2	170.516	9,0	214.032	11,3	1.894.773

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	Vervoerd tongewicht	Ton-kilometers	Gemiddelde afstand	Ontvangst in frank
(1)	(2)	(3)	(4) = (3) : (2)	(5)
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
1969	111.013	444.052	4 km. 000	1.676.121

De kolom « Ontvangst in frank » omvat, buiten de ontvangsten van het gezamenlijke goederenvervoer en de bedragen geïnd als tractiekosten op de verbindingssporen, de tegenwaarde van de taken op de ontvangsten waarvan het vervoer per spoor werd vrijgesteld.

Doorlopen afstanden

Eenheid : duizend km.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- en tractordiensten	Autobus-diensten (*)	Al de diensten te zamen (*)
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
1969	9.466	34	99.242	108.742

(*) 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 (*)
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
1969	1.364	2	8.456	9.822

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

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER

MILJOENEN REIZIGERS

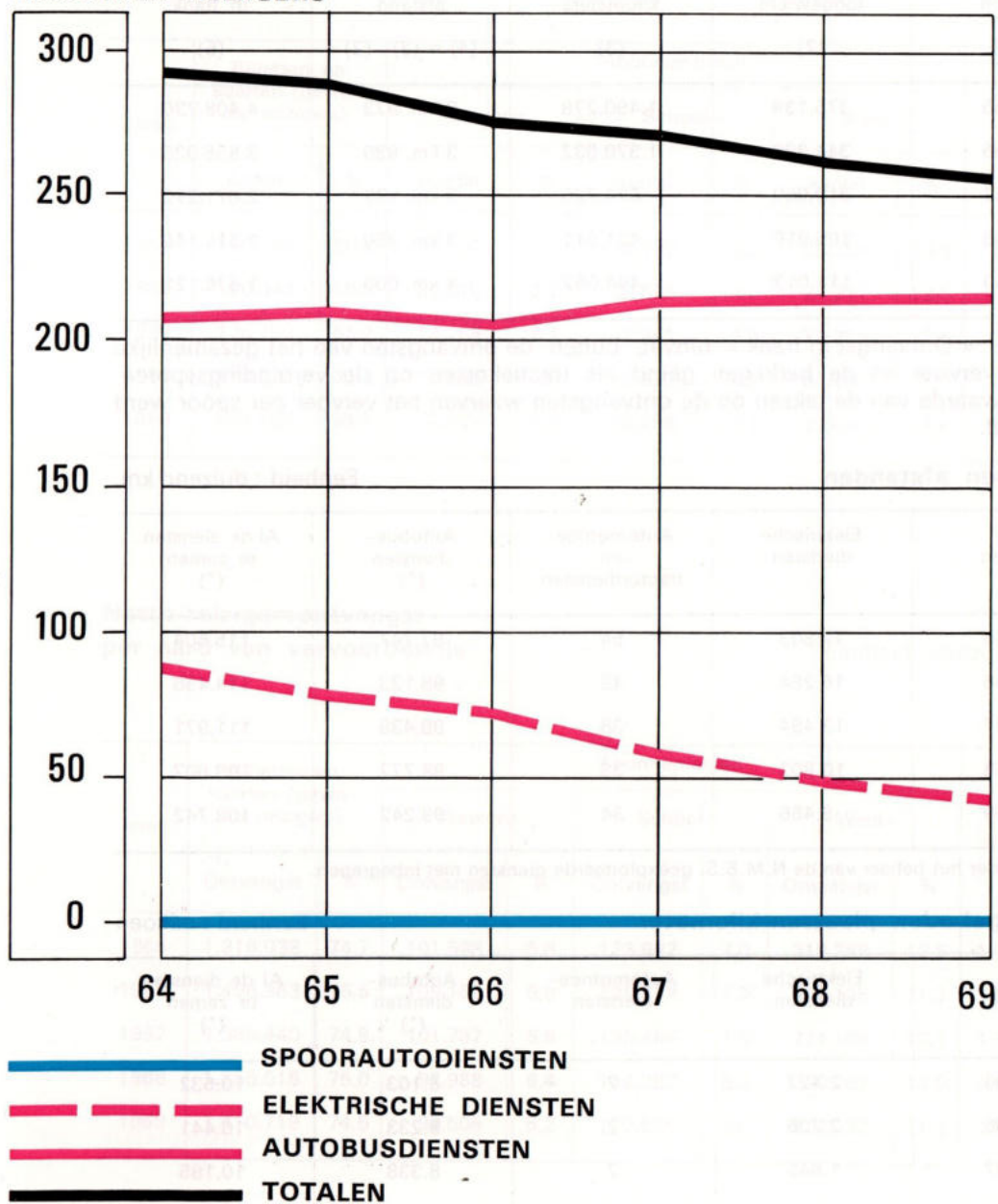


Diagram 1

EVOLUTIE VAN HET VERKEER

Reeds sedert verscheidene jaren hebben wij de nadruk gelegd op de wanverhouding die er bestaat tussen de snelle aangroei van de exploitatieuitgaven en het veel tragere ritme van de stijging der ontvangsten.

Die wanverhouding heeft de Nationale Maatschappij ertoe genoopt tal van ritten, waarvan de ontvangst de kostprijs niet dekte, af te schaffen.

Ook in 1969 heeft men tot die beknotting van activiteit zijn toevlucht moeten nemen, hoewel in bepaald mindere mate dan de vorige dienstjaren. Aldus is de verkeersomvang, uitgedrukt in afgelegde kilometers en in geboden plaatsen/km. respectievelijk slechts 0,79 % en 1 % lager dan in 1968, toen de desbetreffende verminderingspercentages 2,11 % en 2,60 % bedroegen.

De vermindering van het aantal vervoerde reizigers was in 1969 minder gevoelig. In percentage uitgedrukt beliep die vermindering nog slechts 2,11 %, tegen 3,60 % in 1968.

Vergeleken bij het vorige dienstjaar is het verlies aan cliënteel toegenomen in de sector van de gewone abonnementen (teruggang van 11,51 %, tegen 7,52 %). Daarentegen is het heel wat minder erg voor de gewone reizen (verlies van 2,18 % in plaats van 3,32 %) en voor de weekabonnementen (vermindering van 5,07 %, in plaats van 8,74 %). Het aantal schoolabonnees is zelfs met 4,12 % gestegen, daar waar in 1968 het toenemingspercentage slechts 1,15 % had bereikt.

De evolutie van het aantal vervoerde reizigers kan worden nagegaan op het diagram 1.

BUITENGEWONE PRESTATIES VOOR DE N. M. B. S.

Het belangrijk autobuspark waarover de N.M.V.B. beschikt en dat over gans het Koninkrijk is verspreid stelt haar in staat, op verzoek van de N.M.B.S., hulpautobusdiensten in te richten, ingeval van een ernstig ongeval of van werken waardoor de diensten van de N.M.B.S. tijdelijk onderbroken worden. Tijdens het jaar 1969 hebben wij 62 oproepen beantwoord en 297 autobussen in bedrijf gesteld. Deze hebben samen 25.117 km. afgelegd.

Onder deze buitengewone prestaties vermelden wij de onmiddellijke en gelijktijdige indienststellingen van meer dan 200 autobussen, en zulks soms gedurende twee opeenvolgende dagen.

Wij brengen hier graag hulde aan de toewijding en de zin voor initiatief van ons personeel, in zulke moeilijke omstandigheden.

SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF

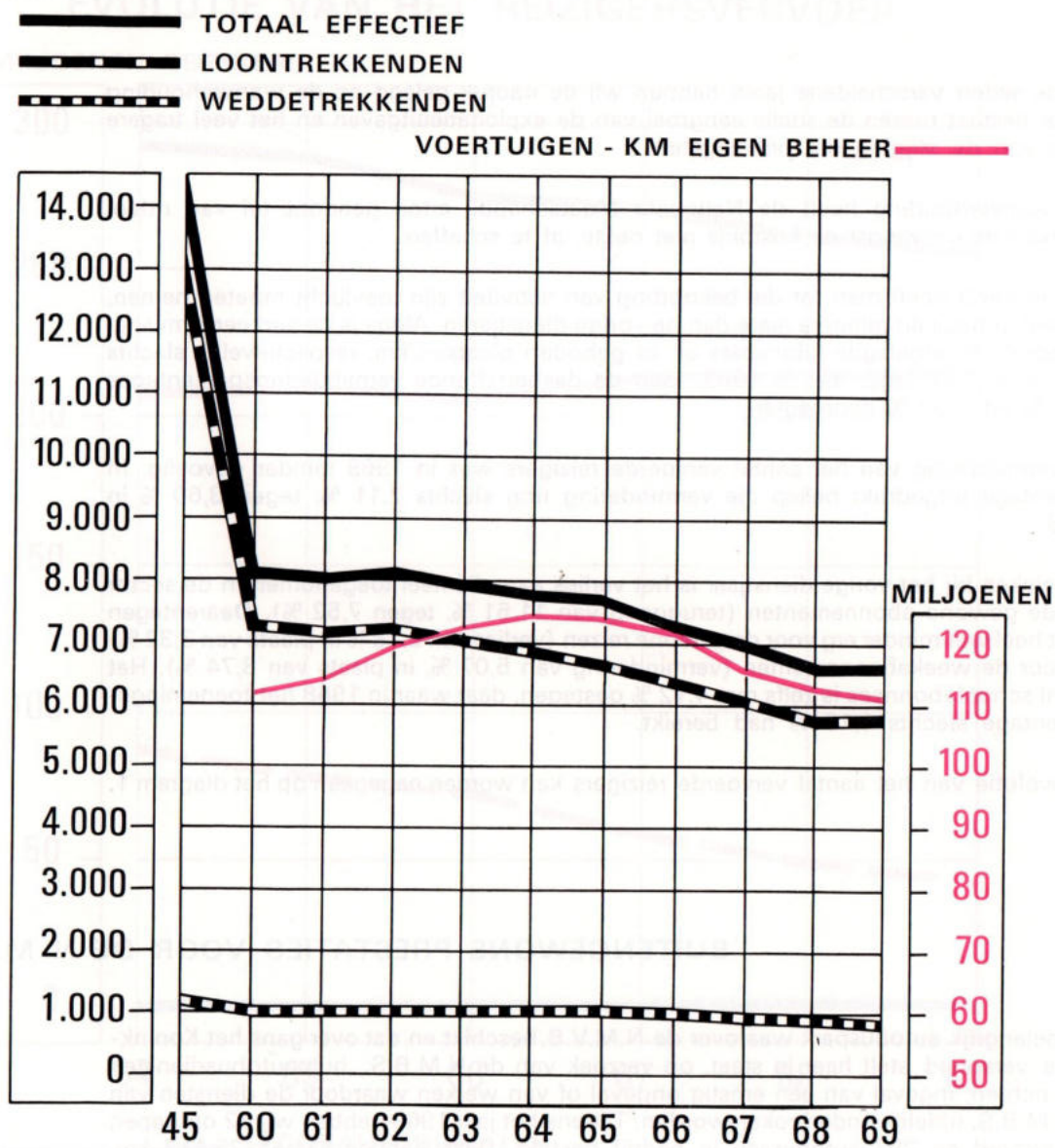


Diagram 2

personeel

EFFECTIEF

Tussen 1 januari en 31 december 1969 werd de getalsterkte van het personeel van 6.585 tot 6.602 ambtenaars en agenten, zegge met 17 eenheden, vermeerderd (zie diagram 2).

Er dient te worden opgemerkt dat die lichte verhoging slechts toevallig is, daar ze te wijten is aan het aanwerven van nieuwe autobusbestuurders, die thans hun scholing ondergaan en bestemd zijn om niet omschoolbaar personeel van de spoorlijnen te vervangen.

Zoals in onderstaande tabel is weergegeven, vloeit die vermeerdering voort uit 469 aanwervingen en 46 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door het feit dat 498 agenten de maatschappij verlieten.

Schommeling van het personeel

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31.12.68: 6.585 = 100)
Vrijwillig vertrek	191	2,90
Afdanking	57	0,86
Overlijden	37	0,56
Oppensioenstelling	155	2,35
Op sociale hulp of in disponibiliteit stellen	55	0,83
Onder de wapens geroepen	3	0,04
Aantal vertrekken (A)	498	7,54
Aanwervingen	469	7,10
Teruggekomen in actieve dienst :		
— gedemobiliseerd	—	—
— terug in dienst geroepen	46	0,70
Totaal der indiensttredingen (B)	515	7,80
Vermeerdering van het effectief (B) — (A)	17	0,26

BEZOLDIGINGEN

De uitgave voor de rechtstreekse bezoldigingen in 1969 bedroeg 1.056.665.855 fr., tegen 999.437.861 fr. voor het dienstjaar 1968, zegge een vermeerdering van 57.227.994 fr. of 5,73 % ten opzichte van laatstgenoemd dienstjaar.

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

In frank

Elementen	1968		1969	
Wedden	200.934.669		219.965.770	
Lonen	756.218.620		794.390.716	
		957.153.289		1.014.356.486
Dubbel vacatiegeld wed- detrekkenden		13.408.549		13.733.605
Buurtspoorwegsupple- ment kinderbijslag :				
weddetrekkenden . .	1.704.385		1.679.125	
loontrekkenden . . .	12.307.772	14.012.157	12.402.294	14.081.419
Scholingsvergoeding loon- trekkenden		134.847		248.881
Buitengewone toelage .		14.729.019		14.245.464
Totalen		999.437.861		1.056.665.855

De onrechtstreekse bezoldigingen bedroegen, in 1969, 11.939.588 fr., tegen 12.513.942 fr. in 1968, d.i. een vermindering van 574.354 fr. of 4,59 %.

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

In frank

Elementen	1968	1969
Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het kleding- fonds van het personeel	7.308.983	7.091.684
Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij .	508.533	512.167
Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd . . .	636.500	329.000
Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S.	607.230	615.791
Verplaatsingskosten	2.682.105	2.690.053
Allerlei vergoedingen	770.591	700.893
Totalen	12.513.942	11.939.588

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN

Bijdragen voor de Maatschappelijke Zekerheid

De bijdragen die uit dien hoofde de N.M.V.B. ten laste vallen zijn van 291.558.829 fr., in 1968, gestegen tot 303.941.218 fr., in 1969 ; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 12.382.389 fr. of 4,25 % bereikt.

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

In frank

Elementen	1968	1969
Weddetrekkenden	29.509.211	30.472.600
Loontrekkenden	215.251.587	226.391.072
Vacantiegeld loontrekkenden	32.359.697	32.360.626
Aanvullend vacantiegeld loontrekkenden	14.438.334	14.716.920
Totalen	291.558.829	303.941.218

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

In frank

Hoedanigheid van de werknemers	1968	1969
Weddetrekkenden	11.900.431	12.678.346
Loontrekkenden	77.848.546	82.167.689
Totalen	89.748.977	94.846.035

De verhoging beloopt 5.097.058 fr., of 5,68 %.

Andere wettelijke sociale lasten.

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

In frank

Elementen	1968	1969
Dotatie gestort bij de Autonome kas voor verzekeringen tegen ongevallen en Bijdragen gestort bij het Fonds voor arbeidsongevallen en bij het Fonds der minder-validen	12.959.697	13.490.167

De N.M.V.B. heeft dus, in 1969, aan wettelijke sociale lasten een bedrag van 317.431.385 fr. uitgegeven, waarbij nog een som van 94.846.035 fr. kan 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	1968	1969
Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten :		
weddetrekkenden	2.628.620	3.178.329
loontrekkenden	12.132.164	15.560.338
	14.760.784	18.738.667
Bijdragen aan de Gemengde-Verzekeringskas (G.V.K.)	4.296.306	4.398.926
Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel, aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan zijn rechthebbenden (G.V.K.) .	16.164.533	16.087.387
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wettelijk pensioen (K.U.B.) .	100.024.633	107.313.853
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten (K.V.I.) .	23.484.803	24.823.897
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van sociaal hulpgeld aan de in werkloosheid gestelde agenten (K.S.H.)	22.006.374	20.094.915
Syndicaal fonds (loontrekkenden + weddetrekkenden)	4.324.834	4.578.261
Totalen	185.062.267	196.035.906

Uit deze tabel blijkt dat er een vermeerdering is geweest van 10.973.639 fr. of 5,93 %.

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	1968	1969
Rechtstreekse bezoldigingen	999.437.861	1.056.665.855
Onrechtstreekse bezoldigingen	12.513.942	11.939.588
Wettelijke sociale lasten (werkgever) :		
R.M.Z.	291.558.829	303.941.218
Andere	12.959.697	13.490.167
Extra-wettelijke sociale lasten	185.062.267	196.035.906
Totalen	1.501.532.596	1.582.072.734

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1969 dus 1.582.072.734 fr., tegen 1.501.532.596 fr. in 1968.

De verhoging beloopt 80.540.138 fr., of 5,36 %.

TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN

Het aantal rechthebbenden op bijkomende toelagen bedroeg :

pensioen	: 2.638 oud-agenten ;
overlevingsrente	: 2.509 gerechtigden ;
invaliditeit	: 674 oud-agenten ;
werkloosheid	: 542 oud-agenten.
Totaal	: 6.363 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

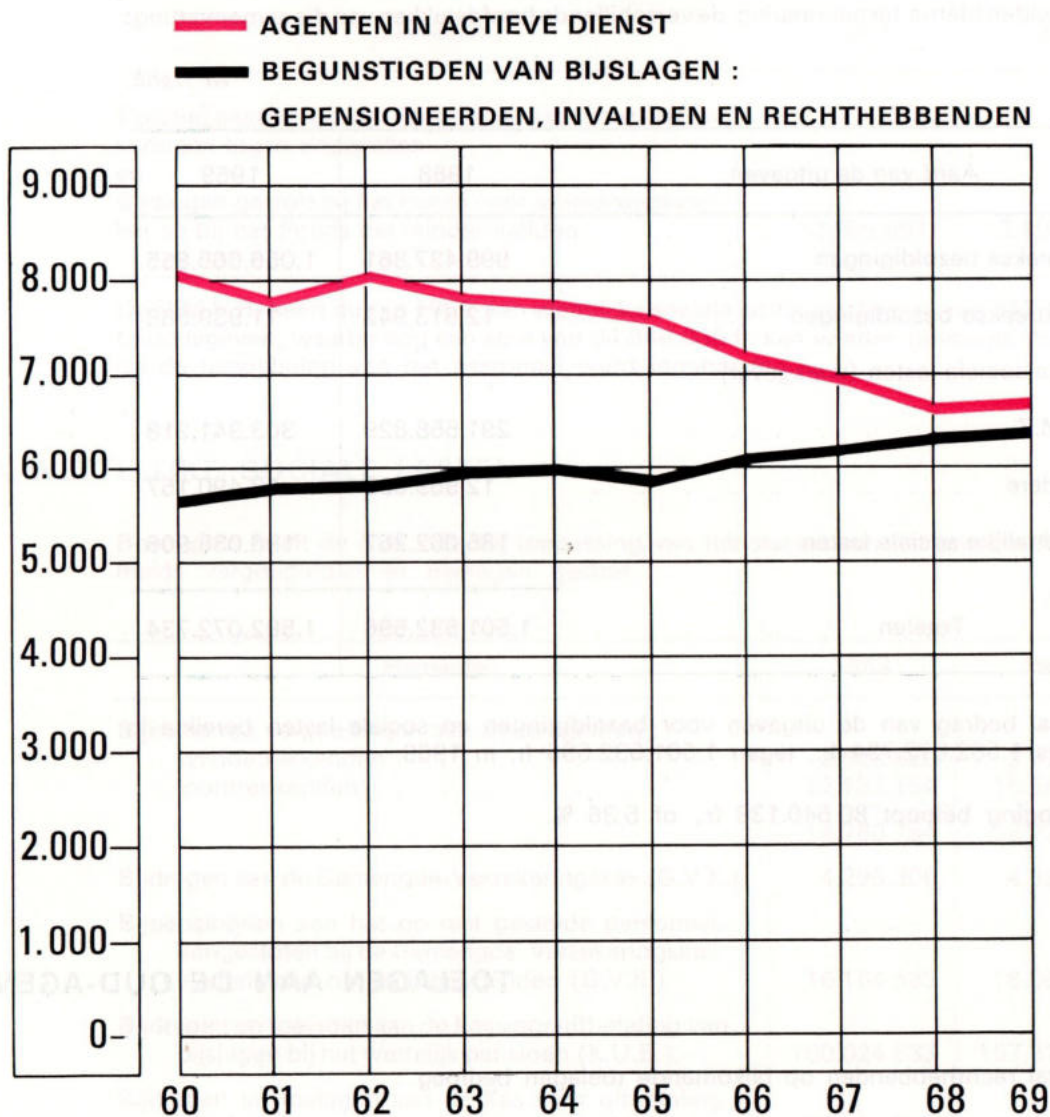


Diagram 3

VOORNAAMSTE NIEUWE PERSONEELSLASTEN INGEVOERD IN 1969

Hierna volgt een opgave van de nieuwe beschikkingen die in 1969 van kracht zijn geworden.

Op 1.1.1969

- Verhoging van de bezoldigingsgrenzen voor de berekening van de R.M.Z.-bijdragen ten gevolge van de stijging van de index der consumptieprijzen.
- Invoering van een nieuwe maandelijkse bezoldigingsgrens voor de berekening van de R.M.Z.-bijdragen betreffende de sector « wettelijke bediendenpensioenen ».
- Vermindering van het bedrag van de R.M.Z.-bijdragen betreffende de sector « werkloosheid ».
- Algemene verhoging met 2 % van de loonschalen van de loontrekkende agenten.
- Toekenning van bijkomend verlof aan de loontrekkende agenten.
- Horizontale transponering ingeval van verandering van loonschaalcategorie in het geldelijk stelsel van de loontrekkende agenten.
- Verhoging van de dotatie voor het Syndicaal fonds, van 650 fr. op 700 fr. per agent gebracht.
- Toekenning van een aanvullende vergoeding van 700 fr. aan de loontrekkende agenten die de eindejaarsvergoeding genieten.
- Uitbetaling van een uitzonderlijke vergoeding van 500 fr. aan de gewezen loontrekkende agenten, rechthebbenden van de K.U.B. — K.V.I. — K.S.H.
- Toekenning van een vacatiegeld van 1.000 fr. of 600 fr. aan de gehuwde of alleenstaande rechthebbenden K.S.H. en aan de gehuwden of alleenstaanden K.V.I. met regime K.S.H.
- Toepassing van de sociale programmatie 1969 ten gunste van de weddetrekkende agenten.

Op 1.4.1969

- Veralgemening van de toekenning van de 26 betaalde rustdagen voor de agenten van de Beweging.
- Algemene verhoging met 2 % van de loonschalen van de loontrekkende agenten ten gevolge van de stijging van de index der consumptieprijzen.
- Verhoging met 2,33 % van de lonen ingevolge de vermindering van de wekelijkse arbeidsduur van 44 u. tot 43 u.
- Verhoging van de bezoldigingsgrenzen voor de berekening van de R.M.Z.-bijdragen ten gevolge van de stijging van de index der consumptieprijzen.

Op 1.5.1969

- Regularisatie van de bedrijfsvoorheffing betreffende de bijkomende ziektevergoedingen, voor de periode van 1.5.1969 tot 31.12.1969.
- Verhoging met 2,50 % van de wedden, van de rust- en overlevingstoelage en van de aanvullende kinderbijslag ten gevolge van de stijging van de index der consumptieprijzen.

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

SCHOMMELING VAN DE LEVENSDUURTE
OP GROND VAN DE INDEX DER
CONSUMTIEPRIJZEN

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

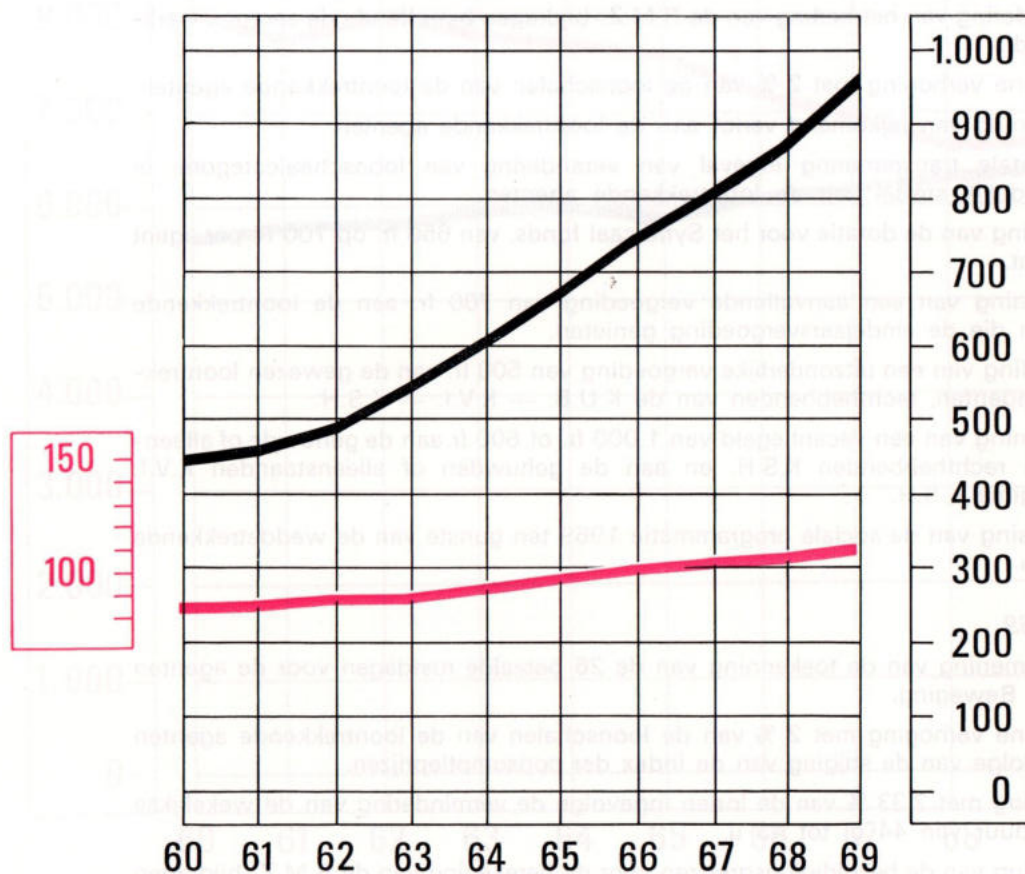


Diagram 4

Op 1.7.1969

- Verhoging van het percentage van de R.M.Z.-bijdrage die van 7 % op 7,50 % van de brutobezoldigingen (sector « Wettelijk pensioen ») gebracht wordt.

Op 15.9.1969

- Toekenning van een scholingsvergoeding van 1.500 fr. aan de kandidaat-agenten van de diensten van de Beweging.

Op 1.10.1969

- Algemene verhoging met 2 % van de loonschalen van de loontrekkende agenten ten gevolge van de stijging der consumptieprijsen.

Op 1.11.1969

- Vervanging van de wettelijke feestdag van zaterdag 1 november 1969 ten gunste van de loontrekkende agenten die het forfaitair regime van de 26 betaalde verlofdagen + 10 feestdagen niet genieten.

Op 1.12.1969

- Verhoging met 2,50 % van de wedden, de rust- en overlevingstoelage en de aanvullende kinderbijslag ten gevolge van de stijging der consumptieprijsen.

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 960,25 fr. in 1969, tegen 872,51 fr. in 1968, wat een verhoging van 87,74 fr. of 10,06 % uitmaakt (zie diagram 4).

VERBETERING VAN DE LONEN

In onderstaande tabel geven wij de evolutie sedert 1963 van het jaarlijks bruto-inkomen van een O.M.C.-bestuurder-ontvanger en wij vergelijken ze met die van het gemiddelde indexcijfer van de consumptieprijsen tijdens dezelfde periode. Uit de cijfers kan worden opgemaakt in welke mate de levensstandaard van de agenten der N.M.V.B. in de laatste jaren aanhoudend is verbeterd. Op het diagram 5 is de uit de opeenvolgende sociale programmaties voortvloeiende verbetering aangegeven door het in het rood getinte vlak, begrepen tussen de twee curven.

BRUTO-INKOMSTEN VAN DE BESTUURDER- ONTVANGER O.M.C. - 8 JAAR DIENST

— GEMIDDELDE % TOTALE VERHOOGING OP BASIS VAN 1963

▨ GEMIDDELDE % STIJGING VAN DE INDEX

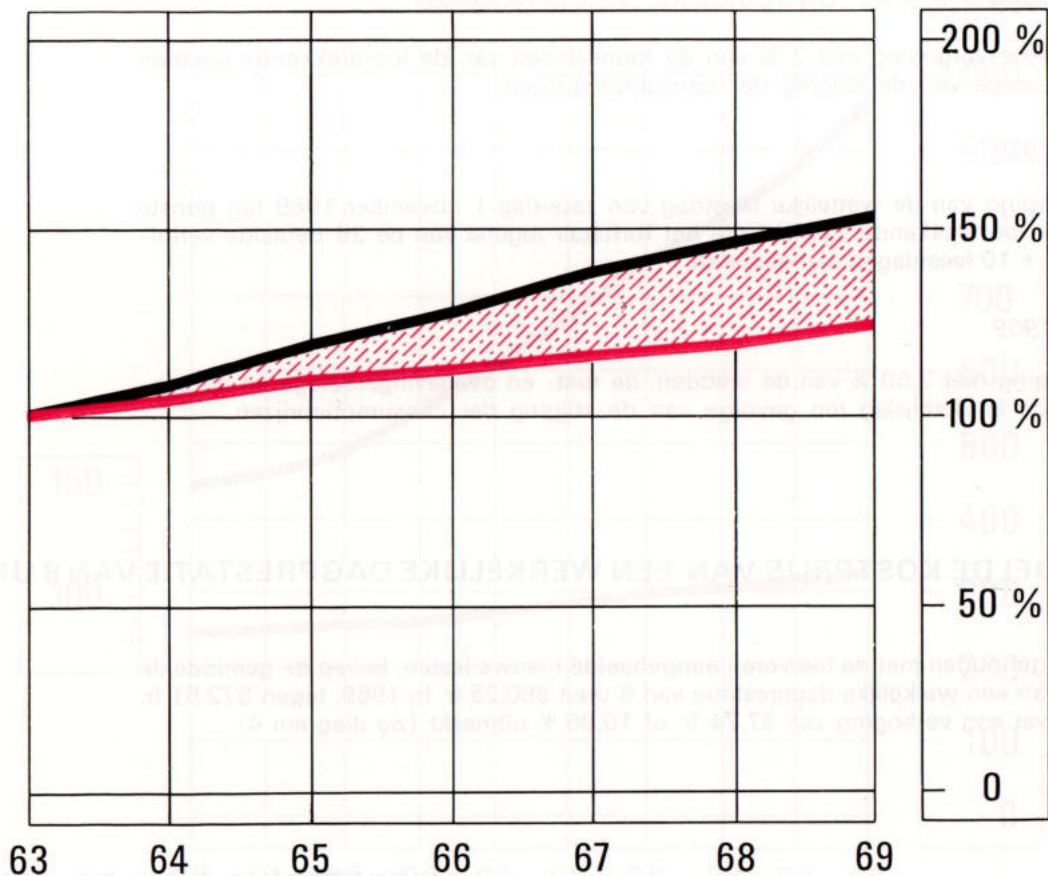


Diagram 5

Jaar	Gemiddeld bruto-inkomen		Gemiddeld indexcijfer van de consumptie-prijzen			Gemiddeld verhogingspercentage voortvloeiend uit de sociale programmaties
	van het jaar	verhogingspercentage in verhouding tot 1963	oud	nieuw	verhogingspercentage in verhouding tot 1963	
1963	101.000	—	115,04	88,58	—	—
1964	108.800	7,72 %	119,84	92,28	4,16 %	3,56 %
1965	120.800	19,60 %	124,71	96,03	8,40 %	11,20 %
1966	130.500	28,21 %	129,92	100,04	12,92 %	15,29 %
1967	139.500	38,11 %	133,62	102,89	16,14 %	21,97 %
1968	147.000	45,54 %	137,26	105,69	19,29 %	26,25 %
1969	155.000	53,46 %	142,42	109,66	23,78 %	29,68 %

PSYCHOTECHNISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS VOOR DE TECHNISCHE DIENSTEN

In 1969 werden er :

- a) 1.080 psychotechnische onderzoeken gedaan (424 in 1968), waarvan 968 aanwervingsexamens (788 AB - EL-bestuurders-ontvangers, 53 technisch ingenieurs, 49 mecaniciens-monteerders, 19 typisten, 14 ponssters, 10 agenten T.T.A., 9 onderhoudsmecaniciens, 5 plaatslagers, 4 schilders, 2 klerken-typisten, 2 brigadiers, 2 lassers, 2 sectievoorbereiders, 8 klerken en 1 magazijnier) ; 24 mutatieexamens, 3 rijvaardigheidsproeven en 85 bevorderingsexamens (42 controleurs, 31 brigadiers, 10 klerken en 2 rijtuigwassers).

Noemen wij « selectiecoëfficiënt », de verhouding van het aantal kandidaten, die zich voor het psychotechnisch onderzoek aanbieden, tot het aantal aangeworven werkrachten, dan bekomen wij voor het jaar 1969 de verhouding :

$$\frac{968}{466} = 2,07.$$

De coëfficiënt is zeer zwak, daar hij normalerwijze tussen 5 en 7 zou moeten liggen.

- b) 84 bevorderingsexamens van beroepsbekwaamheid voor de technische diensten (2 gereedschapmakers, 9 mecaniciens-monteerders, 10 mecaniciens-paswerkers, 1 plaatslager koetswerk, 2 gemengde lassers, 1 geschoold schrijnwerker, 7 schilders, 11 mecaniciens, 11 onderhoudsmecaniciens, 1 onderhoudselektricien, 2 lassers W.W., 2 magazijniers, 5 brigadiers elektrisch materieel, 16 brigadiers onderhoud AB, 2 brigadiers-plaatslagers, 2 rijtuigwassers).

- c) 86 aanwervingsexamens van beroepsbekwaamheid voor de technische diensten (60 mecaniciens-monteerders, 5 plaatslagers koetswerk, 2 gemengde lassers, 1 geschoold schrijnwerker, 4 schilders, 4 onderhoudsmecaniciens, 7 onderhouds-elektriciens, 1 magazijnier, 2 brigadiers onderhoud AB).

DIENT 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 1969, 89 diepgaande enquêtes en 5.255 gewone bezoeken en demarches gedaan ; bovendien hebben zij, tijdens 388 zitdagen, 1.653 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van deze dienst, in 1969, kan als volgt samengevat worden :

Aantal agenten die cursussen volgden	:	38
Aantal afgeleverde lessen	:	1.210
Aantal afgeleverde studiebewijzen	:	32

INTERNE EN OPENBARE RELATIES

« ONZE BUURTSPoorWEGEN », het personeelsinformatieblad, wordt op gemiddeld 7.700 exemplaren gedrukt en de Franstalige uitgave « NOS VICINAUX » op 6.500 exemplaren.

Er bestaan voorzeker andere middelen dan het ondernemingsblad om goede sociale relaties in stand te houden ; niettemin heeft dat tweemaandelijks geïllustreerd blad, dat sedert 25 jaar uitgegeven wordt om de verbinding met het sterk verspreid personeel te verzekeren, tot dusver voldoening geschonken.

VACANTIEHUIZEN

« Zonnebloem », te Nieuwpoort-Bad, en « Annette et Lubin », te Spa

Gedurende de vakantieperiode van 1969 konden de 802 aanvragen om verblijf, die binnen de vastgestelde termijnen werden ingediend, volledig worden ingewilligd, wat een verhoging van 6,5 % ten opzichte van 1968 uitmaakt.

Het aantal vacatiegangers is met 5,3 % verhoogd, doordat het cijfer van 2.479, in 1968, tot 2.611 is opgelopen in 1969.

De bezettingscoëfficiënt is aanzienlijk verbeterd (74,18 % in 1969 tegen 59,71 % in 1968 voor « Zonnebloem » en 54,41 % tegen 51,23 % voor « Annette et Lubin »).

De gunstmaatregelen (speciale prijzen) die tijdens de stille periode aan de gepensioneerden en rechthebbenden toegestaan werden hebben vruchten afgeworpen.

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 :

aanleggen van een voorlopig uitwijkspoor in de Matheusstraat, te Sint-Joost-ten-Node ;
vernieuwing van het nijverheidsspoor te Mol (255 m.) ;

aanpassing van de sporen te Oostende, Bredene, De Haan en Wenduine, ten gevolge van de modernisering van de Rijksweg nr 72 ;

modernisering en uitrusting van verschillende kruisingen tussen De Panne en Oostduinkerke ;

aanleggen van nieuwe sporen in de Troonstraat, te Oostende ;

wijziging van de sporen die toegang geven tot de stelplaats te Oostende ;

wijziging van de sporen te Marchienne (Pont-à-Châines) ;

wijziging van het tracé der sporen op verschillende kruispunten in de stad Bergen.

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

overblijvende vakken van de lijn Luik — Tilleur — Jemeppe-sur-Meuse (rue St-Laurent, te Luik, en rue de Hollogne, te Jemeppe)	1 km.
Halle — Leerbeek	11 km. 500
St-Kwintens-Lennik (Eizeringen) — Ninove	9 km.
Grimbergen — Meise	3 km.
Wolvertem — Londerzeel	7 km. 200
Ekeren (Dijk) — Hoevenen — Kapellen	0 km. 349
Merksem (Kleine Bareel) — Kapellen (Bareel)	1 km. 094
Sporen op de Groenendaallaan, tussen Antwerpen (Noorderlaan) en Merksem (Bredabaan)	0 km. 110
Antwerpen (Kiel) — Boom — Rumst	1 km. 105
Antwerpen — Oostmalle — Turnhout	0 km. 675
Brasschaat (Prins Kavellei) — Wuustwezel (grens)	3 km. 104

Sporen op de Lippenslaan, te Knokke	1 km. 200
Charleroi — Gosselies	0 km. 173
Charleroi — Thuillies	6 km. 150
Charleroi — Nalinnes	1 km. 520
Lodelinsart — Châtelet	0 km. 190
Charleroi — Jumet (Hamendes)	0 km. 100
Gouy-lez-Piéton — Pont-à-Celles	3 km. 108
Saint-Ghislain — Hautrage	1 km. 150
Boussu — Dour — grens	1 km. 800
Eugies — Wasmes — Saint-Ghislain	0 km. 300

Totaal : 53 km. 828

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

Wij vermelden hierna de werken die in 1969 werden uitgevoerd :

- oprichten van sociale installaties in de stelplaats te Andenne ;
- parkeerplaats voor autobussen en kantoren te Bilzen ;
- parkeerplaats voor autobussen te Bouillon ;
- inrichten van een lokaal voor het onderhoud van de autobussen te Charleroi ;
- inrichten van een garage te Châtelet ;
- inrichten van garages te Diegem ;
- ombouwen van een buiten gebruik gesteld elektrisch onderstation tot garage voor autobussen te Moeskroen ;
- modernisering van de garages voor autobussen te Eupen ;
- inrichten van een parkeerplaats voor autobussen en van sociale installaties te Mariembourg ;
- inrichten van garages te Kalken ;
- parkeerplaats voor autobussen en werkplaatsen te Houffalize ;
- lokalen voor het rijdend personeel te Oostende (station) ;
- oprichten van een gebouw voor woning en kantoren te Zomergem ;
- aanpassing van de loodsen tot autobusgarages te Nevele.



Stelplaats te Antwerpen (Tjalkstraat) — Algemeen gezicht

Navermelde werken werden in 1969 aangevangen maar zullen slechts in 1970 voltooid zijn :

ombouwen van het buiten gebruik gestelde elektrisch onderstation te Bressoux, tot woning, kantoren en sociale installaties ;

oprichten van een onderhoudscentrum, kantoren, sociale installaties en woning te Antwerpen (Tjalkstraat) ;



Onderhoudscentrum te Antwerpen (Tjalkstraat)

parkeerplaats en sociale installaties te Havelange ;
inrichten van een woning te Kalken ;
inwendige modernisering van het vakantiehuis te Wenduine.

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 1969 opgericht :

wachthuisjes N.M.V.B.	: 232 eenheden, waardoor het totaal van dergelijke op ons net geplaatste wachthuisjes op 2.463 werd gebracht ;
wachthuisjes N.M.B.S.	: 170 eenheden ;
gemengde wachthuisjes	: 18 eenheden ;
wachthuisjes M.I.V.B.	: 7 eenheden ;
wachthuisjes S.T.I.L.	: 14 eenheden ;
wachthuisjes particuliere exploitanten	: 11 eenheden.

Verwarmingsinstallaties

Navermelde installaties werden gerealiseerd :

Antwerpen (Tjalkstraat) : 4 installaties (onderhoudscentrum, kantoren, sociale installaties en 2 appartementen) ;

Bressoux (woning, kantoren en sociale installaties) ;

Hofstade (woning en kantoren) ;

Houffalize (onderhoudswerkplaats en voorverwarming van de autobussen) ;

La Louvière : 2 installaties (woning — 2 appartementen, hal voor schouwputten van het spoomaterieel) ;

Oostende (wachthuisje en gebouw voor rijdend personeel) ;

Zomergem (woning en sociale installaties).

Elektrische uitrusting

Verlichtingsinstallaties

Er werden verlichtingsinstallaties aangebracht in de gebouwen te Antwerpen (Tjalkstraat), Bressoux, Bouillon, Houffalize, Mariembourg, Nevele, Oostende (Kaai) en Zomergem.

Tractieonderstations en hoogspanningscabines

De tractieonderstations te Londerzeel en te Jumet (stelplaats), alsmede het op sporen rijdende onderstation W.S. VIII werden definitief buiten gebruik gesteld.

Een over de weg verplaatsbaar tractieonderstation met siliciumgelijkrichter werd in de stelplaats te Jumet in bedrijf gesteld, in vervanging van het vaste onderstation.

Anderdeels wordt er thans een studie gemaakt van het in bedrijf stellen van een over de weg verplaatsbaar onderstation met siliciumgelijkrichter, in vervanging van het vast onderstation te Frameries.

Er werd een nieuwe hoogspanningscabine in gebruik genomen in het gebouw van het Hoofdbestuur.

Eveneens werd er in de stelplaats te Antwerpen (Tjalkstraat) een nieuwe hoogspanningscabine in bedrijf gesteld.

ROLLEND MATERIEEL

Autobussen - nieuw type

Onze technische diensten hebben, tijdens de jaren 1968 en 1969, een studie moeten maken over de aanpassing van de te bestellen autobussen aan de nieuwe constructienormen, die door het Ministerie van Verkeerswezen vastgesteld en opgelegd zijn.

Ter gelegenheid van deze aanpassing is de modernisering ondernomen van de structuur van de voertuigen, die voortaan de volgende karakteristieken zullen hebben :

Wielbasis	5,900 m.
Vooroverbouw	2,430 m.
Achteroverbouw	3,460 m.
Totale lengte	11,790 m.
Totale breedte	2,495 m.
Totale hoogte	3,100 m.
Aantal zitplaatsen	46
Totaal aantal plaatsen	90

De eerste autobussen die aan de nieuwe normen beantwoorden zijn in dienst gesteld op het einde van het besproken dienstjaar.

De aangebrachte wijzigingen hebben vooral betrekking op de constructie van het koetswerk :

- vergroting van de glasoppervlakten ;
- verbetering van de zichtbaarheid en aanpassingen van de bestuurspost ;
- dubbele uitgangsdeur, om de beweging van de reizigers te bespoedigen ;
- groepering van de elektrische onderdelen in kasten, waardoor een betere bereikbaarheid en bescherming ervan bekomen wordt.

De hieronder afgedrukte foto geeft het uitzicht weer, dat de aan te schaffen voertuigen in de komende jaren zullen hebben.



Autobus van het nieuwe type.

Aanschaffingen

Er werden 16 voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk :

- 6 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Fiat (motor Fiat-Diesel 140 pk. aan de achterkant — 46 zitplaatsen) ;
- 10 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz...).

Ombouwingen

- 1 autobus Brossel A 93 DAR werd vernieuwd in onze werkplaatsen te Eugies.
- 2 reeds afgedankte autobussen Büssing-Diesel werden als reparatiewagens opnieuw in gebruik genomen.

Desaffectaties

Vervoer over de weg

Autobussen	26
Andere voertuigen	15

Vervoer per spoor

Motorwagens	29
Bijwagens	42
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale)	54

Effectief op 31 december 1969

Vervoer over de weg

Autobussen	1963
Wegtrein	1
Andere voertuigen	169

Vervoer per spoor

Elektrische motorwagens « reizigers »	300
Elektrische motorwagens « dienst »	13
Spoorauto's en tractors	18
Locomotieven	6
Bijwagens	231
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale)	355

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1970

VASTE INSTALLATIES

Sporen

De navermelde spoorwijzigingswerken worden voorzien :

verplaatsing van de sporen van de eindlus nabij het Noordstation, te Brussel ;

verplaatsing van de sporen langs de spuikom, te Blankenberge ;

hernieuwing van sporen aan de Demeysluis, te Oostende ;

verplaatsing van ons spoor naar het midden van de weg, te Jumet ;

tracéwijziging te Chapelle-lez-Herlaimont ;

verplaatsing van sporen te La Louvière ;

tracéwijziging nabij het kruispunt te Bergen (Bascule) ;

wijzigingen aan het buurtspoorwegstation te Eugies.

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

Reeds goedgekeurde opbrekingen

Wihéries (garage) — Quiévrain (Jonction)	6 km. 200
Dour (garage Belvédère) — Elouges (Place Communale)	2 km. 100
Dour (Place des Trichières) — Erquennes (stelplaats)	7 km.
Wasmes (Orphéon) — Boussu-Bois (Temple)	5 km.
Wasmes (rue de Maubeuge) — St-Ghislain (spoorwegstation)	5 km. 400
St-Ghislain (spoorwegstation) — St-Ghislain (Grand'Place)	0 km. 900
Wijkspoor op de boulevard Charles-Quint, te Bergen	0 km. 080
Eén-meterspoor tussen St-Ghislain (stelplaats) en spoor met 4 rails te Baudour	3 km. 700
Jumet (chaussée de Bruxelles) — Jumet (Hamendes) — Ransart (Place)	5 km. 200
Wolvertem (stelplaats) — Londerzeel (terminus)	7 km. 200

Aan de ministeriële goedkeuring onderworpen opbrekingen

Lodelinsart (Bon Air) — Châtelet (Place St-Roch)	8 km.
Merksem (Oude Bareel) — Schoten (Lindenlei)	5 km.
St-Kwintens-Lennik — Ninove	9 km. 300
St-Kwintens-Lennik — Schepdaal (stelplaats)	3 km. 700
Antwerpen (Straatsburgdok) — Ekeren (Dijk)	5 km. 100

Opbrekingen die zijn voorzien maar voor dewelke de goedkeuring nog moet worden aangevraagd

Eén-meterspoor nijverheidsverbinding met 4 rails te Mol	4 km. 150
Bergen — Boussu en uitbreidingen	21 km.
Ukkel (Diesdelle) — St-Genesius-Rode	5 km. 800
Brussel (Zuidlaan) — Ukkel (St-Job)	6 km. 700

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

Navermelde werken zijn voorzien :

- oprichten van nieuwe kantoren te Antwerpen (Italiëlei) ;
- sociale installaties te Wuustwezel ;
- inrichten van de stelplaats en gebouw voor woning en kantoren te Rocourt ;
- inrichten van een onderhoudswerkplaats te Chastre ;
- inrichten van een woning te Wanze ;
- oprichten van een gebouw voor woning, kantoren en sociale installaties te Nijvel ;
- aanspassen van de garages te Diksmuide ;
- inrichten van een onderhoudscentrum te Dilbeek ;
- inrichten van de onderhoudswerkplaats te Kessel-Lo ;

aanpassing van de garage voor autobussen te Leuven ;
inrichten van de onderhoudswerkplaats te Andenne-Seilles ;
nieuwe stelplaats te Broechem ;
aanleggen van een parkeerplaats voor autobussen te Tessenderlo ;
woning en sociale installaties te Oostende ;
modernisering van de woning te Lochristi ;
inrichten van de loodsen te Quaregnon als garages ;
parkeerplaats voor autobussen te Saint-Hubert.

ROLLEND WEGMATERIEEL

Tijdens het jaar 1970 zullen 144 autobussen van het tussenstedelijke type met onderstel Van Hool-Fiat (Fiat-Dieselmotor 140 pk aan de achterkant) in dienst worden genomen.

ongevallen - voorzorgsmaatregelen en beheer

ARBEIDSONGEVALLEN

1969	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke onbekw.	Tijdelijke onbekw.	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst . . .	297	1	12	143	141
— loontrekkenden . . .	282	—	10	136	136
— weddetrekkenden . . .	15	1	2	7	5
Ongevallen op de weg van het werk	71	—	4	46	21
Totalen	368	1	16	189	162

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 368, tegen 411 in 1968, zegge een vermindering van ongeveer 10 %. Zo het aantal van de rubriek « Doden » onveranderd bleef (1 geval in 1968 en 1 geval in 1969) evenals dit van de rubriek « Bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid » (17 gevallen in 1968 en 16 gevallen in 1969), is het aantal ongevallen met tijdelijke onbekwaamheid daarentegen verminderd, te weten : 189 gevallen in 1969, tegen 210 gevallen in 1968. Het aantal ongevallen zonder werkverlet daalde van 183 tot 162.

A. Ongevallen in dienst

1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen

Het aantal ongevallen in dienst bedroeg 297 in 1969 tegen 338 in 1968. Tijdens het jaar 1969 werd 1 dodelijk ongeval geregistreerd en deden er zich 12 gevallen voor met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid, tegen 1 dodelijk ongeval en 14 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid in 1968.

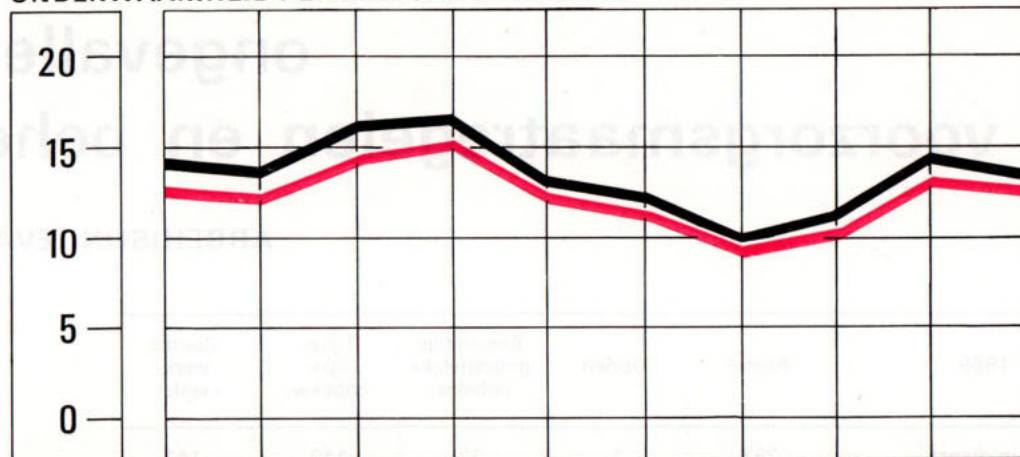
2. Ongevallen met werkverlet, overkomen aan loontrekkenden

Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen, bedraagt 146 in 1969, tegen 166 in 1968, d.i. een vermindering van ongeveer 12 %. De hiernavolgende tabel geeft, voor de laatste 3 jaren, de verdeling weer van het aantal ongevallen met werkverlet per exploitatiegroep, evenals het aantal ongevallen per 100 loontrekkenden.

ARBEIDSONGEVALLEN

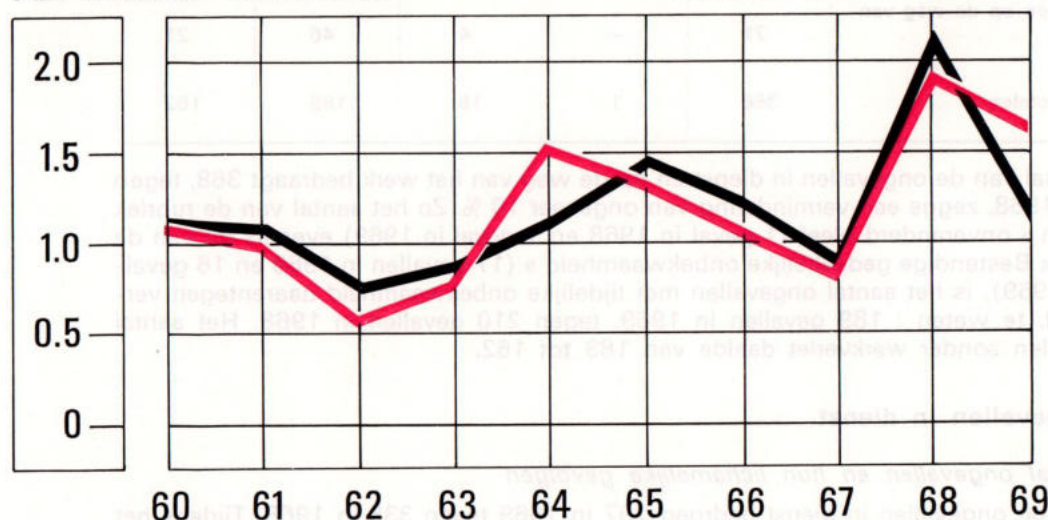
AANTAL ONGEVALLEN MET WERK-
ONBEKWAAMHEID PER MILJOEN WERKUREN

FREQUENTIECIJFER



AANTAL DAGEN WERKONBEKWAAMHEID
PER DUIZEND WERKUREN

GRAAD VAN ERNST



— LOON + WEDDETREKKENDEN

— LOONTREKKENDEN

Diagram 6

Groep	1967	1968	1969
Antwerpen	14	22	10
Oost-Vlaanderen	3	8	9
Henegouwen	53	55	69
Namen-Luxemburg	2	3	3
Luik	1	5	2
Brabant	48	53	36
Limburg	0	0	0
West-Vlaanderen	15	20	17
Net	136	166	146
Voor 100 loontrekkenden	2,3	2,9	2,5

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

- ploeg van de Beweging te Hasselt — Koersel — Tongeren (131 arbeiders) ;
- ploeg van het Personeel te Tessenderlo — St-Truiden (80 arbeiders) ;
- ploeg van het Personeel te Florennes — Dinant — Ermeton-sur-Biert (42 arbeiders).

2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Werkplaats te Andenne (86 arbeiders) ;
- ploeg van de Beweging van Luxemburg (69 arbeiders) ;
- ploeg van het Personeel te Bilzen — Bree — Lanaken — Maaseik (173 arbeiders) ;
- ploeg van de Werkplaatsen te Assebroek — De Panne — Diksmuide — Ieper — Knokke — Kortrijk (40 arbeiders).

3.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van het Personeel te Bressoux — Rocourt (105 arbeiders) ;
- ploeg van de Werkplaats te Luik-St-Gilles (40 arbeiders).

4.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Werkplaats te Hasselt (95 arbeiders).

B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1969, 71 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 73 in 1968.

Tijdens het jaar 1969 werden er 4 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid geregistreerd, tegen 3 gevallen met bestendige gedeeltelijke onbekwaamheid in 1968.

C. Rijscholen.

In het kader van de reglementering betreffende het rijbewijs heeft de N.M.V.B., die daartoe de geschikte uitrusting bezit, sedert 1 januari 1969 tien door het Ministerie van Verkeerswezen erkende rijscholen opgericht.

Bij toepassing van artikel 2, 7°, van het koninklijk besluit dd. 25 september 1968 werd de N.M.V.B. ertoe gemachtigd aan de aldus gevormde autobusbestuurders een bewijs van beroepsbekwaamheid af te leveren, dat enkel geldig is voor het besturen van de autobussen van de Nationale Maatschappij. Bedoeld bewijs wordt afgeleverd na een scholing die het volgende omvat :

- a) een theoretisch onderwijs van ten minste zeven uren ;
- b) een praktisch onderwijs van ten minste veertig uren en over een gezamenlijke afstand van ten minste duizend kilometer.

Tijdens het jaar 1969 hebben onze rijscholen 288 bewijzen afgeleverd, buiten de aanvullende scholing die werd verstrekt aan de kandidaten die reeds houder waren van een rijbewijs D.

ONGEVALLen DERDEN - SPOOR EN WEG

A. Ongevallen-Spoor (afgelegde km. : 9.479.838).

	Schade- geval- len	Frequentie (1.000.000 km.)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Ontsporingen	59	6,2	—	—	—
Aanrijdingen tussen spoorvoertui- gen	14	1,5	—	1	23
Aanrijdingen met weggebruikers .	1.140	120,2	8	10	125
— auto's	1.080	113,9	6	5	97
— moto's en rijwielen	14	1,5	1	2	9
— voetgangers	25	2,6	1	3	19
— andere weggebruikers	21	2,2	—	—	—
Ongevallen overkomen aan reizigers	130	13,7	—	5	105
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	181	19,1	2	3	6
Andere ongevallen	83	8,8	1	1	19
Dienstonderbrekingen met ont- vangstverlies	236	24,9	—	—	—
Totalen	1.843	194,4	11	20	278

Het aantal ongevallen is van 2.026 tot 1.843 gedaald, zegge een vermindering van 9 %, terwijl de inkrimping van de spoorexploitatie een vermindering met nagenoeg 12 % van het aantal afgelegde km. heeft veroorzaakt.

De frequentievoet per 1 miljoen afgelegde km., die van 187,3 tot 194,4 stijgt, wijst op een verhoging van 3,8 % tegen 6,7 % in 1968.

Het aantal doden bleef stationair : 11 ; dat van de zwaargewonden en van de lichtgewonden is gevoelig gedaald.

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1967	1968	1969	1967	1968	1969
Doden	2	—	—	13	11	11
Zwaargewonden	8	11	6	22	19	14
Lichtgewonden	231	251	169	146	112	109
Totalen	241	262	175	181	142	134

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

B. Ongevallen-Weg (afgelegde km. : 98.699.904).

	Schade-geval-len	Frequentie (1.000.000 km.)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz.)	142	1,4	—	—	41
Aanrijdingen met andere weggebruikers	4.324	43,8	13	51	467
— auto's	3.986	40,4	4	23	331
— moto's en rijwielen	153	1,5	2	21	68
— voetgangers	70	0,7	6	6	52
— voertuigen op sporen	37	0,4	—	—	12
— andere weggebruikers	78	0,8	1	1	4
Ongevallen overkomen aan reizigers	354	3,6	2	29	295
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	474	4,8	—	—	9
Andere verkeersongevallen	538	5,4	1	6	86
Dienstonderbrekingen met ontvangst-verlies	65	0,7	—	—	—
Totalen	5.897	59,7	16	86	898

ONGEVALLen DERDEN - SPOOR

FREQUENTIEVOET PER MILJOEN KM

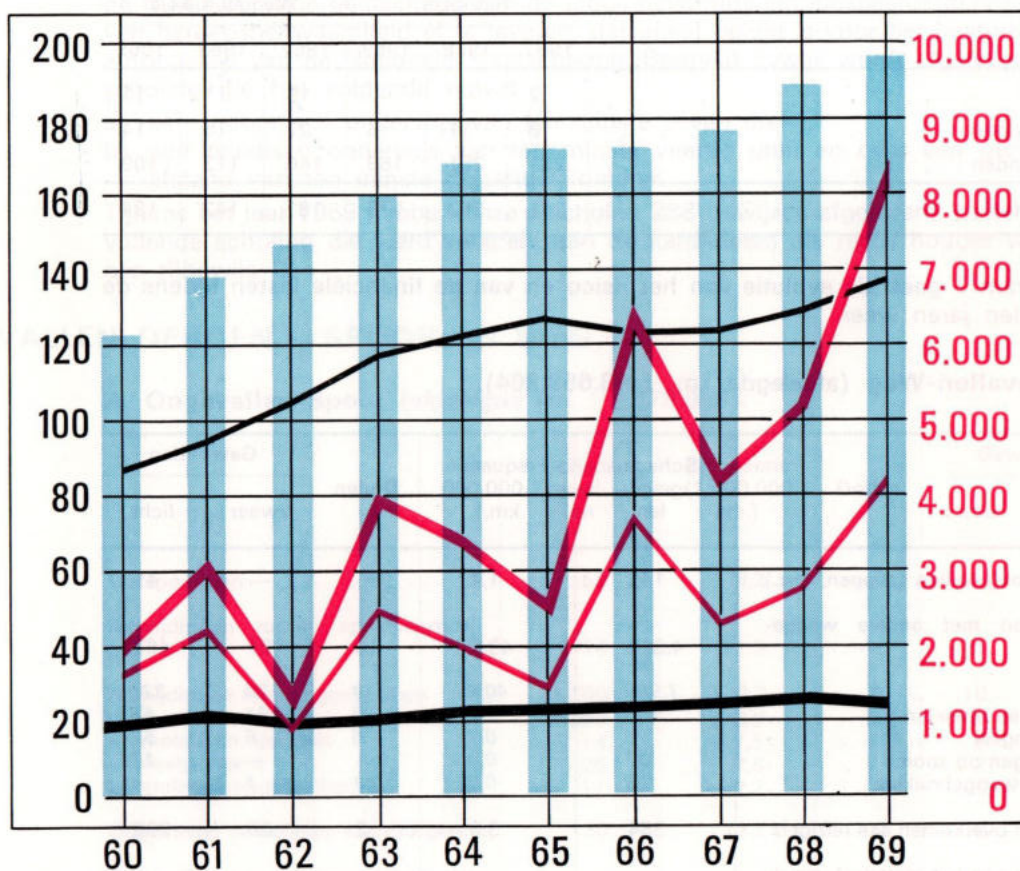
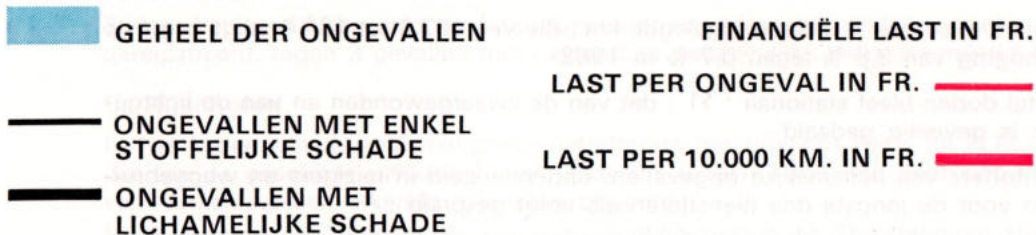


Diagram 7

Het aantal geregistreerde ongevallen stijgt van 5.636 tot 5.897 hoewel het aantal afgelegde km. ongeveer onveranderd bleef.

De frequentievoet per 1 miljoen afgelegde km. bedraagt 59,7, tegen 57,1 in 1968, en wijst derhalve op een aangroei van 4,5 % tegen 5,3 voor het vorige jaar.

Het aantal doden, dat in 1968 van 16 tot 25 steeg, kwam op zijn peil van 1967 terug. Er werd een vermindering van 10 % geregistreerd voor de lichtgewonden, terwijl het aantal zwaargewonden van 67 tot 86 stijgt.

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1967	1968	1969	1967	1968	1969
Doden	—	3	2	16	22	14
Zwaargewonden	32	23	34	39	44	52
Lichtgewonden	615	633	567	374	359	331
Totalen	647	659	603	429	425	397

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		
	1967	1968	1969
Gebouwen en installaties	6	4	10
Spoorvoertuigen	33	34	28
Autobussen en andere wegvoertuigen	19	39	30
Aanwonenden	—	—	—
Totalen	58	77	68

Het merendeel van die gevallen betreffen een begin van brand veroorzaakt door kortsluitingen in de elektrische uitrusting van het rollend materieel. Er valt één enkel erg geval te vermelden : het afbranden, te Amberloup, van een loods waarin drie autobussen van oudere constructie waren ondergebracht.

ONGEVALLEN DERDEN - AUTO

FREQUENTIEVOET PER MILJOEN KM

■ GEHEEL DER ONGEVALLEN

FINANCIËLE LAST IN FR.

LAST PER ONGEVAL IN FR. —

— ONGEVALLEN MET ENKEL
STOFFELIJKE SCHADE

LAST PER 10.000 KM. IN FR. —

— ONGEVALLEN MET
LICHAMELIJKE SCHADE

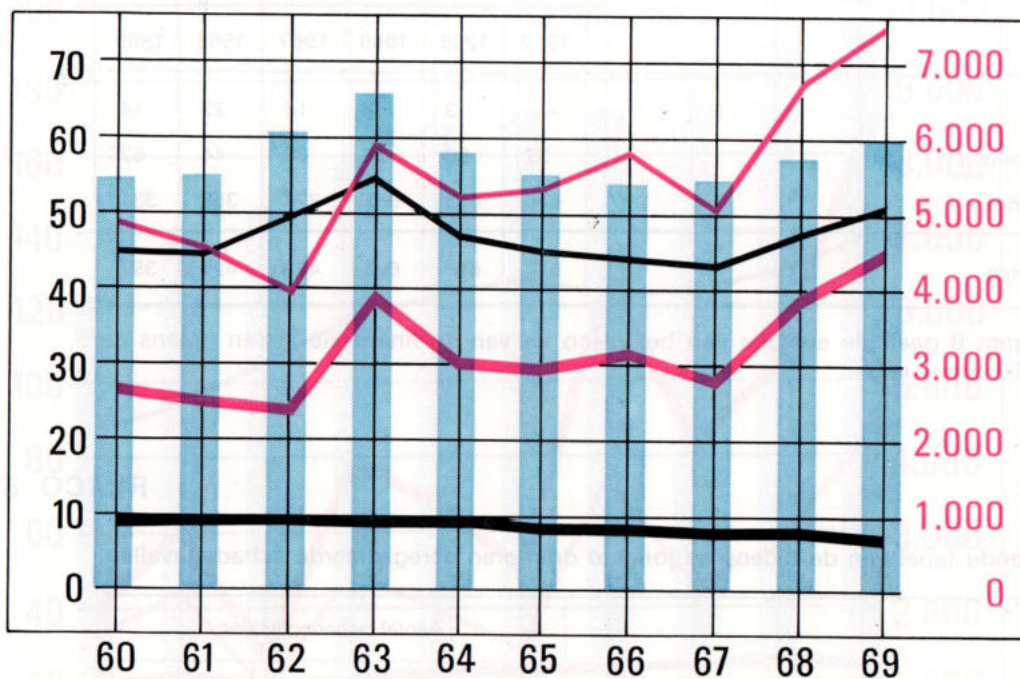


Diagram 8

FINANCIELE UITSLAGEN EN VERZEKERINGSFONDS

1. Vermoedelijke financiële lasten van de schadegevallen van 1969 (in fr.)

	Betaald in 1969	Hangend	Vermoedelijke totale last
Arbeidsongevallen	5.030.200	7.500.000	12.530.200
Ongevallen-Derden Spoor	1.316.808	6.500.000	7.816.808
Ongevallen-Derden Weg	10.934.982	33.000.000	43.934.982
Schadegevallen-Brand	368.567	500.000	868.567
Totaal	17.650.557	47.500.000	65.150.557

2. Balans en verzekeringsfonds

Overdracht op 31.12.1968	:	206.946.515 fr.
Dotatie in 1969	:	59.252.825 fr.
Totaal	:	266.199.340 fr.
 Uitgaven in 1969	:	 41.776.903 fr.
Hangende zaken op 31.12.1969	:	134.000.000 fr.
Tussenkost in de algemene administratiekosten	:	5.652.674 fr.
Totaal	:	181.429.577 fr.
 Verzekeringsfonds op 31.12.1969	:	 <u>84.769.763 fr.</u>

Vergeleken met de toestand op einde 1968 (84.946.515 fr.) is het verzekeringsfonds ongeveer stationair gebleven.

financiële uitkomsten en exploitatieuitslagen

ALGEMEEN OVERZICHT

Het afgelopen dienstjaar werd hoofdzakelijk beheerst door een nieuw vervoerverlies, aangezien het aantal vervoerde reizigers nog teruggelopen is, met uitzondering van de schoolabonnees.

De verwachte uitwerking van de tariefaanpassing, toegepast van begin oktober 1968 af, werd aldus beknot en kon de aanhoudende verslechtering van de exploitatieuitslagen van het afgelopen dienstjaar niet milderen, verslechtering die nog werd versterkt door de fel toegenomen fiscale lasten, een sociale programmatie in aanhoudende expansie en de stijging van de kostprijs der grondstoffen.

Het verlies, waarvan de aspecten verder gecommenteerd worden, bedroeg aldus 104,4 miljoen fr., tegen 92,5 miljoen fr. voor het dienstjaar 1968, telkens na aftrek van de interesten op beschikbare kapitalen. Het totaal bedrag van de voorschotten van de Maatschappij aan de lijnen met verlies is op 357,3 miljoen fr. gebracht, terwijl het bedrag van het reservefonds, bestemd tot het dekken van die voorschotten, 130,8 miljoen fr. bereikt. Het tekort van 226,5 miljoen fr. dat eruit voortvloeit kan in de toekomst niet anders dan op snelle wijze toenemen en zal de Maatschappij zelf in gevaar brengen, indien eerlang geen afdoend hulpmiddel ertegen wordt aangewend.

Gelet op de huidige en de te voorziene evolutie van het gemeenschappelijk vervoer, kan dat hulpmiddel, zoals we zulks reeds in het verslag over het dienstjaar 1968 uiteenzetten, slechts bestaan in het aanvaarden van een regime van openbare dienst voor de Nationale Maatschappij.

Niemand zal betwisten dat het gemeenschappelijk vervoer noodzakelijk en zelfs onmisbaar blijft, omdat het nog steeds, ja meer dan ooit, aan essentiële behoeften van de gemeenschap beantwoordt. Doordat het automobielerkeer zeer ernstige problemen begint te stellen in de grote centra en in de streken met hoge bevolkingsdichtheid, zien sommigen terecht in de ontwikkeling onder al zijn vormen en de modernisering van het gemeenschappelijk vervoer het enige middel om die centra en streken te redden van een langzame maar zekere verstikking, waartoe een wanordelijke ontwikkeling van het automobielerkeer ze zal leiden.

Daar de commerciële rendabiliteit van het gemeenschappelijk vervoer heden ten dage onbestaande is en waarschijnlijk, zelfs in een verre toekomst, niet meer kan worden verwacht, behalve in uitzonderlijke gevallen, wordt de mogelijkheid van het behoud en de ontwikkeling van dat gemeenschappelijk vervoer voortaan slechts nog gezien in het raam van openbare diensten, werkend ten laste van de gemeenschap.

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN -ONTVANGSTEN

MILJOENEN FR.

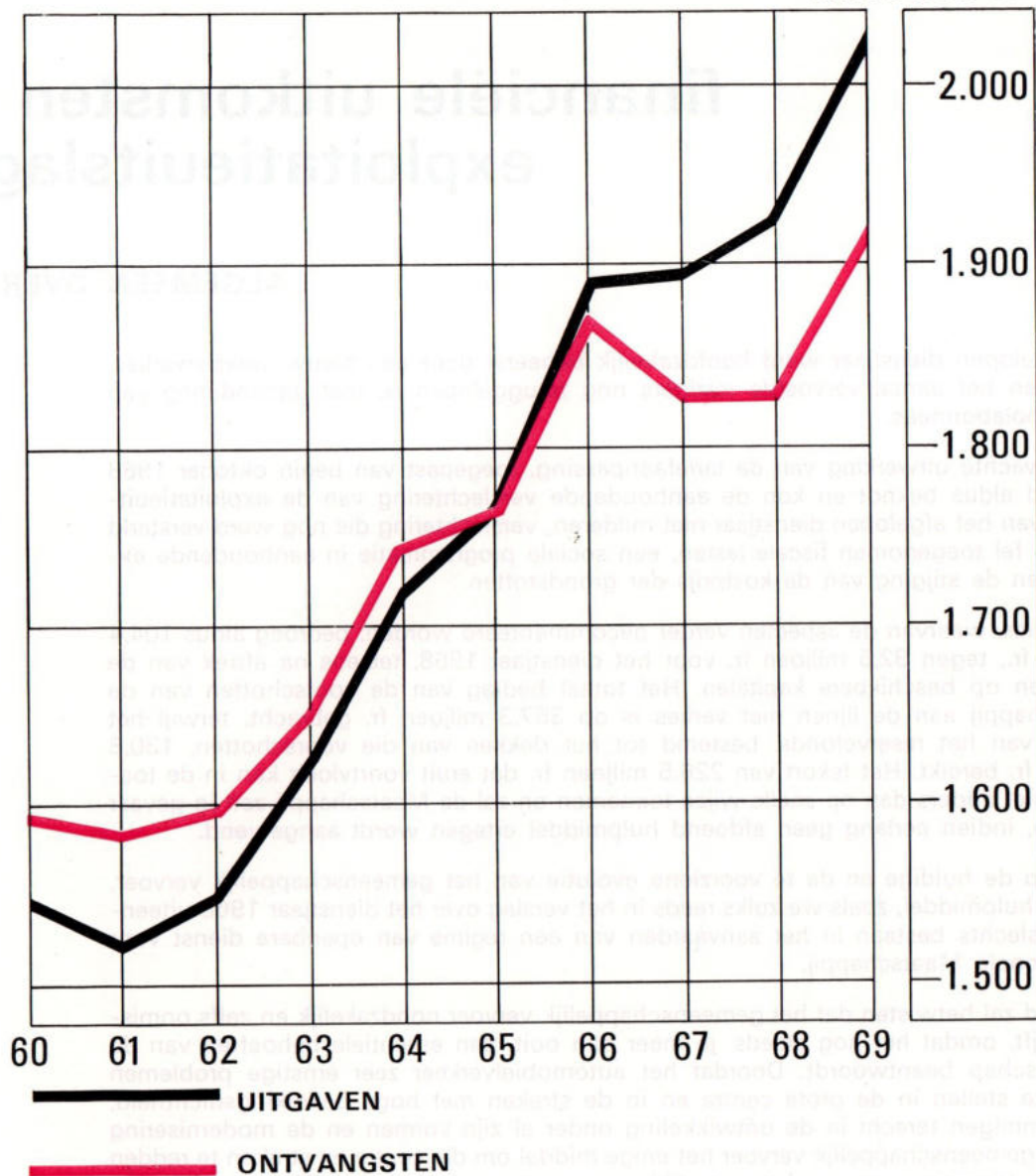


Diagram 9

In afwachting dat een oplossing wordt gevonden, zo mogelijk in de zin van wat in het voorwoord van dit verslag wordt voorgestaan, en dat ze ook in toepassing kan worden gebracht, is het nodig dat de Staat, afziende van de spijtige neiging die wij in genoemd voorwoord betreuren, van nu af aan reeds de nodige maatregelen zou nemen, zoals hij dat trouwens voor de andere organismen van gemeenschappelijk vervoer reeds heeft gedaan, om in de hoogst mogelijke mate de deficitaire toestand van de N.M.V.B. te verlichten en de spoedige uitputting van haar hernieuwingsfonds te vermijden. Deze uitputting, gevoegd bij het jaarlijkse tekort, zou van vandaag op morgen voor de openbare machten een zeer zware last kunnen betekenen.

FINANCIËLE UITSLAGEN ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN

A. Financiële uitlagen volgens de regels van de bedrijfseconomie

Tabel I geeft een globaal overzicht van de ontvangsten, de uitgaven, het exploitatietekort en de verminderingen van dit tekort voor de dienstjaren 1969 en 1968. Ze laat toe de exploitatierekening te ontleden op grond van de bedrijfseconomische regels die ter zake gelden waardoor tevens de achteruitgang van de resultaten, van het ene jaar tot het andere, beter tot uiting komt.

a) *Ontvangsten* : totale vermeerdering : 88,4 miljoen fr.

De netto-ontvangsten van het verkeer stijgen met 86,2 miljoen fr., zegge met 5 % ten opzichte van 1968. De tariefverhogingen die op 1 oktober 1968 van kracht werden en in 1969 volledige uitwerking hadden, hebben de verwachtingen niet ingelost : een meerontvangst van amper 5 % ligt inderdaad merkkelijk onder de stijging die normaal mocht worden verhoopt.

Twee factoren hebben eens te meer een remmende invloed uitgeoefend : eensdeels, de inkrimping van het aantal vervoerde reizigers met 5,5 miljoen eenheden, of 2,1 %, en, anderdeels, de toeneming met 7,0 miljoen fr. van de taks op de autobusontvangsten, verhoging die gedeeltelijk toe te schrijven is aan het in bedrijf stellen van busdiensten ter vervanging van spoorlijnen, waarvan de ontvangsten verder de vrijstelling van de taks op de vervoercontracten bleven genieten.

De door de Staat verleende compensatievergoeding wegens inkomstenderving voor kosteloos vervoer of voor vervoer tegen verminderde prijs kende een lichte aangroei, nl. 0,9 miljoen fr. Het voor 1969 opgetekend bedrag, groot 77,5 miljoen fr., omvat evenwel 2,1 miljoen fr. die aan zekere pachters van openbare autobusdiensten werd toegekend als tegemoetkoming in de verslechterde financiële toestand waarin hun exploitatie zich bevindt.

Ten slotte kon bij de diverse bedrijfsontvangsten een vermeerdering van 1,3 miljoen fr. worden waargenomen. De verhoogde inkomsten der sectoren « publiciteit » en « gemeentelijke tussenkomsten » hebben de terugloop der andere nevenactiviteiten kunnen opvangen.

Financiële uitslagen volgens de regels van de bedrijfseconomie.

TABEL I

In fr.

	1969	1968	Verschillen 1969-1968
Ontvangsten			
Netto-ontvangsten van het verkeer	1.818.926.384	1.732.766.334	+ 86.160.050
Compensatievergoeding	77.522.309	76.604.250	+ 918.059
Diverse bedrijfsontvangsten			
— publiciteit	6.908.679	4.951.930	
— huur en andere domaniale vergoedingen	6.414.927	6.935.357	
— vergoedingen bijzondere autobusdiensten	5.994.079	6.467.242	
— gemeentelijke tussenkomsten	1.340.714	977.462	
— concurrentievergoeding	165.567	169.907	
	20.823.966	19.501.898	+ 1.322.068
Totaal van de ontvangsten (A)	1.917.272.659	1.828.872.482	+ 88.400.177
Uitgaven			
Exploitatieuitgaven inclusief het geheel van de algemene beheerskosten (B)	2.151.351.975	2.047.237.977	+ 104.113.998
Exploitatietekort (B) — (A) = (C)	234.079.316	218.365.495	+ 15.713.821
Milderingen van het exploitatietekort (D)			
Interesten op beschikbare kapitalen	3.781.095	4.511.204	
Terugnemingen op hernieuwingsdotaties	33.137.278	33.493.203	
Financiële inkomsten + saldo van diverse lasten en baten	92.731.285	87.832.706	
	—129.649.658	—125.837.113	— 3.812.545
Financieel tekort van het dienstjaar (C)—(D)	104.429.658	92.528.382	+ 11.901.276

b) *Exploitatieuitgaven* : totale vermeerdering : 104,1 miljoen fr.

Wanneer voorheen de aangroei van de personeelskosten telkens enigszins kon worden afgeremd door de min of meer gevoelige inkrimping van het effectief, stellen wij nu voor het eerst sedert jaren vast dat dit effectief zich heeft gestabiliseerd.

Het mag dan ook geen verwondering wekken dat de personeelskosten ten laste van de exploitatie in eigen beheer met 74,2 miljoen fr. zijn toegenomen, d.i. 5,5 % van het bedrag dat in 1968 werd geboekt.

Anderzijds is de verhoging van de accijnsrechten op gasolie onvoldoende gecompenseerd geweest door de afschaffing van de verkeersbelasting voor de met zware olie gedreven voertuigen. Voor de Nationale Maatschappij betekent deze nieuwe fiscale discriminatie in 1969 een niet onaanzienlijke meeruitgave van circa 12 miljoen fr.

Bovendien nam het verbruik van vervangingsstukken en onderhoudsmaterialen toe met 12,2 miljoen fr. De verhoogde prijsniveaus zijn hieraan niet vreemd.

Ten slotte mag ook niet uit het oog worden verloren dat wegens het uittrekken van een gedeelte der compensatievergoeding voor subsidiëring van diverse exploitanten, de uitgaven van de betrokken verpachte lijnen met een zelfde bedrag dienen verhoogd, vermits geen enkele verpachtingsvergoeding eisbaar was. Er mag dus wel worden gezegd dat bedoelde subsidiëring uiteindelijk het exploitatietekort van de maatschappij met 2,1 miljoen fr. heeft aangedikt.

c) *Exploitatietekort* : 234,1 miljoen fr.

Het verschil tussen de ontvangsten en de uitgaven leidt tot een benauwend exploitatiedeficit van 234,1 miljoen fr. waarmee het reeds indrukwekkend cijfer, dat in 1968 werd bereikt, nog met 15,7 miljoen fr. wordt overtroffen.

d) *Vermindering van het exploitatietekort* : 129,6 miljoen fr.

Het exploitatiemali kon worden gereduceerd, dank zij :

- het toekennen van interesten op beschikbare kapitalen (voor 3,8 miljoen fr.) ;
- het bevriezen van een gedeelte der hernieuwingsdotaties betreffende de spoorlijnen en de vaste autobusinstallaties, voor 33,1 miljoen fr., om te vermijden dat de exploitatierekening van bepaalde spoorlijnen en autobUSDiensten uit evenwicht zou worden gebracht of een nog groter tekort zou vertonen ;
- de financiële inkomsten en het gunstig saldo van diverse lasten en baten (92,7 miljoen fr.) waardoor het gedeelte van de beheerskosten dat ten laste van de exploitatierekening der lijnen wordt geboekt (cfr. bijlagen B en F van het jaarverslag), beperkt kon worden tot 2,1 % van de ontvangsten. Voor 1968 was dit percent 1,85 %.

Algemene rekening (in duizend fr.) en exploitatiecoëfficiënten. TABEL II
In duizend fr.

	1969	1968	Verschillen 1969-1968
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)			
Ontvangsten	1.838.311	1.752.225	86.086
Uitgaven	1.945.543	1.848.331	97.212
Exploitatiecoëfficiënt	105,8 %	105,5 %	
Resultaat	— 107.232	— 96.106	— 11.126
Interesten op beschikbare kapitalen .	3.781	4.498	— 717
Eindresultaat	— 103.451	— 91.608	— 11.843
2) Autobusdiensten (regime 1924) Hoge kapitalen			
Ontvangsten	35.168	35.565	— 397
Uitgaven	36.147	36.499	— 352
Exploitatiecoëfficiënt	102,8 %	102,6 %	
Resultaat	— 979	— 934	— 45
Interesten op beschikbare kapitalen .	—	14	— 14
Eindresultaat	— 979	— 920	— 59
3) Autobusdiensten (regime 1924) Lage kapitalen			
Ontvangsten	43.794	41.082	2.712
Uitgaven	43.794	41.082	2.712
Exploitatiecoëfficiënt	100,0 %	100,0 %	
Resultaat	—	—	—
4) Totaal voor het net			
Ontvangsten	1.917.273	1.828.872	88.401
Uitgaven	2.025.484	1.925.912	99.572
Exploitatiecoëfficiënt	105,6 %	105,3 %	
Resultaat	— 108.211	— 97.040	— 11.171
Interesten op beschikbare kapitalen .	3.781	4.512	— 731
Eindresultaat	— 104.430	— 92.528	— 11.902

e) *Financieel tekort* : 104,4 miljoen fr.

Het tekort kan worden ingedeeld als volgt :

- nieuwe voorschotten aan de lijnen met verlies : 103,4 miljoen fr. ;
- door de aandeelhouders terug te betalen : 1,0 miljoen fr.

B. Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten

Tabel II laat de achteruitgang van de exploitatieresultaten uitschijnen, gegroepeerd naargelang van de statutaire beschikkingen die de verschillende lijnen en diensten beheren.

De achteruitgang is algemeen bij de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931), zomede bij de autobusdiensten met hoog kapitaal, terwijl de rekening van de autobusdiensten met laag kapitaal in evenwicht kon worden gesloten.

C. Uitslagen per vervoerwijze

Tabel III geeft een vergelijkend overzicht volgens het tractiestelsel. Opvallend is, dat de elektrische diensten in 1969 een slechtere beurt maken dan de autobusdiensten regime 1931, terwijl de niet-geëlektrificeerde spoorlijnen een verbetering vertonen.

Uitslagen per vervoerwijze

TABEL III
In miljoen fr.

Diensten	1969			1968		
	Ont- vangsten	Uit- gaven	Uit- slagen	Ont- vangsten	Uit- gaven	Uit- slagen
Spoorlijnen :						
geëlektrificeerd	332,1	363,7	— 31,6	348,2	372,8	— 24,6
niet geëlektrificeerd	3,5	3,6	— 0,1	2,8	3,3	— 0,5
Totalen	335,6	367,3	— 31,7	351,0	376,1	— 25,1
Autobussen :						
vervangingsdiensten (regime 1931)	1.502,7	1.578,2	— 75,5	1.401,2	1.472,2	— 71,0
diensten met eigen kapitaal (regime 1924)	79,0	80,0	— 1,0	76,7	77,6	— 0,9
Totalen	1.581,7	1.658,2	— 76,5	1.477,9	1.549,8	— 71,9
Algemene totalen	1.917,3	2.025,5	— 108,2	1.828,9	1.925,9	— 97,0

D. Aanwending van de resultaten (tabel IV).

a) *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931.*

Daar, zoals in 1968, geen enkele lijn met winst sluit, is er ook geen uitkering van dividenden.

Aanwending van de resultaten.

TABEL IV
In fr.

	Spoorlijnen en autobus-diensten (regime 1931)		Autobusdiensten (regime 1924)		Totalen voor het net	
	1969	1968	1969	1968	1969	1968
A. Aanwending van de resultaten.						
Verdeelde winsten (art. 28 der statuten)	—	—	—	—	—	—
Winsten aangewend tot terugwinning van vroegere verliezen	—	—	—	—	—	—
Verliezen gedekt door de voorschotten van de N.M.V.B.	— 103.450.578	— 91.608.049	—	—	— 103.450.578	— 91.608.049
Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen	—	—	— 979.080	— 920.333	— 979.080	— 920.333
Resultaten	— 103.450.578	— 91.608.049	— 979.080	— 920.333	— 104.429.658	— 92.528.382
Aantal lijnen met winst	—	—	—	—	—	—
Aantal lijnen met verlies	14	11	1	1	15	12
Aantal lijnen in evenwicht	5	8	18	19	23	27
B. Verdeling der winsten (art. 28 der statuten).						
Brutodividenden : eerste dividend	} NIHIL					
tweede dividend						
Reservefonds						
Voorzieningsfondsen						
Tantièmes aan de beheerders en aan de Directeur-Generaal						

b) *Autobusdiensten met eigen kapitaal.*

De resultaten over het jaar 1969 laten evenmin een winstverdeling toe.

Alle diensten sluiten in evenwicht op één dienst na waarvan het verlies door de belanghebbende aandeelhouders dient terugbetaald te worden.

E. Voorschotten aan de lijnen met verlies (tabellen V en VI).

Uit de tabel V blijkt :

- a) per 31 december 1968 bedroegen die voorschotten 253,9 miljoen fr.
b) einde 1969 noteren wij een toeneming van 103,4 miljoen fr., hetgeen de voorschotten per 31.12.1969 tot 357,3 miljoen fr. doet oplopen.

Voorschotten aan de lijnen met verlies.

TABEL V
In duizend fr.

	1969	1968
Toestand der rekening « Voorschotten aan de lijnen met verlies » per 1 januari van het dienstjaar	253.925	162.317
Nieuwe verliezen van het dienstjaar	103.451	91.608
Winsten van het dienstjaar aangewend tot delging der vorige verliezen	—	—
Toestand per 31 december	357.376	253.925

Tabel VI geeft de toestand van de voorschotten aan de lijnen met verlies per exploitatiegroep.

Voorschotten aan de lijnen met verlies per exploitatiegroep

TABEL VI
In duizend fr.

Exploitatiegroepen	Toestand einde 1968	Voorschot- ten 1969	Toestand einde 1969
Antwerpen	—	4.625	4.625
Brabant	96.847	32.515	129.362
West-Vlaanderen	14.635	9.266	23.901
Oost-Vlaanderen	—	—	—
Henegouwen	85.155	46.240	131.395
Luik	7.318	5.730	13.048
Limburg	—	—	—
Luxemburg	49.970	5.075	55.045
Namen	—	—	—
Totale	253.925	103.451	357.376

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN UITGAVEN

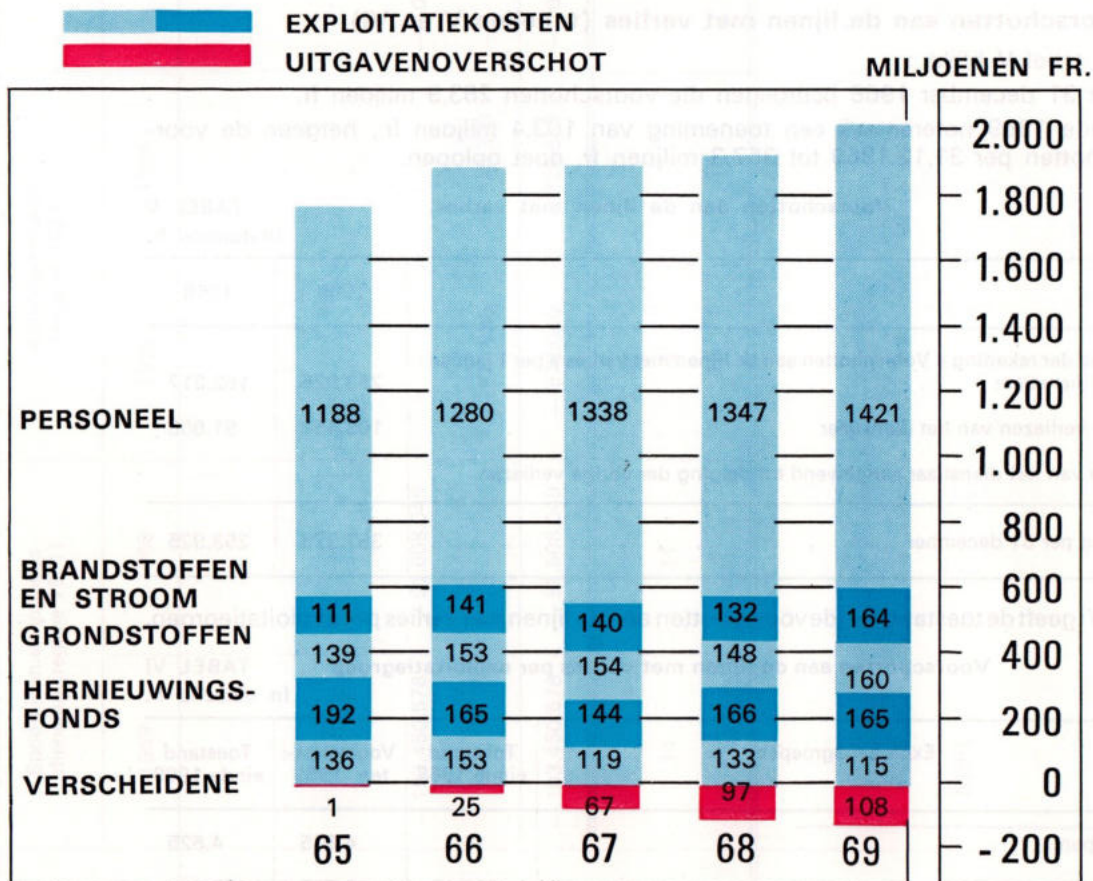


Diagram 10

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

Zoals hiervoren is uiteengezet werd de verhoging van ontvangsten van het dienstjaar 1969, vergeleken bij die van het dienstjaar 1968, die men had verwacht uit de op 1 oktober 1968 van kracht geworden tariefsverhoging, in aanzienlijke mate geremd door een nieuwe inkrimping van het verkeer. Het percentage van verhoging der ontvangsten bedroeg, per categorie vervoerde reizigers, respectievelijk 4,1 % voor de gewone reizigers, 1,5 % voor de gewone abonnees, 1,3 % voor de weekabonnees en 18,2 % voor de schoolabonnees. In tegenstelling met de andere categorieën reizigers is het aantal schoolabonnees opnieuw merklijk gestegen.

Uit de diagrammen 10 en 11 blijkt dat er, van 1968 tot 1969, een aangroei van de uitgaven, ten belope van 99 miljoen fr., of 5,1 %, is geweest. Dat gemiddelde toenemingspercentage van de uitgaven is het gevolg van een vermeerdering met 4 % van de personeelsuitgaven (+ 74 miljoen fr.), met 19,5 % van de uitgaven voor brandstof en stroom (+ 32 miljoen fr.) en met 7,5 % van de uitgaven voor materiaalverbruik (+ 12 miljoen fr.), vermeerdering die wordt gemilderd door een inkrimping met 0,6 % van de dotaties aan het Hernieuwingsfonds (— 1 miljoen fr.) en met 13,5 % van de diverse uitgaven (— 18 miljoen fr.).

Wat de aanzienlijke verhoging van de personeelsuitgaven betreft, deze kon niet, zoals het vorige dienstjaar, gemilderd worden door een inkrimping van de getalsterkte van het personeel, daar het effectief inderdaad dit jaar gestabiliseerd is gebleven.

Anderzijds is het aantal 8 uren-werkdagen, dat door de jaarlijkse netto-ontvangsten kan worden gedekt, nog meer gedaald (tabel VII).

TABEL VII

Jaren	Aantal 8 uren-werkdagen, gedekt door de jaarlijkse verkeersontvangst	Index (1960=100)
1960	3.573.700	100
1961	3.443.800	96,4
1962	3.262.900	91,3
1963	3.033.100	84,9
1964	2.916.300	81,6
1965	2.650.300	74,2
1966	2.510.100	70,2
1967	2.282.400	63,9
1968	2.073.800	58,0
1969	1.975.000	55,3

VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

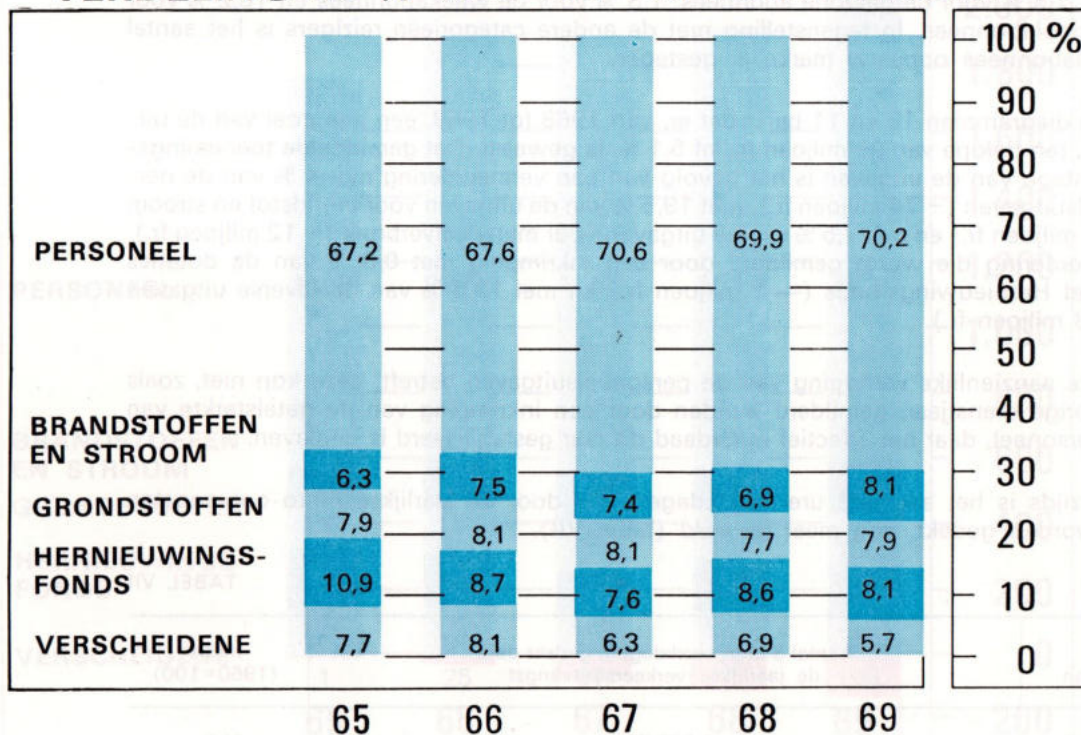


Diagram 11

EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN

De fiscale lasten die op de exploitatie drukken hebben, vergeleken met het voorgaande dienstjaar, in 1969 een opzienbarende stijging gekend : hun totaal bedrag, afgezien van de onrechtstreekse belastingen op leveringen en diensten (waarvan het juiste bedrag niet kan worden berekend, maar die merklijk hoger liggen dan 50 miljoen fr.), beliep inderdaad 141,1 miljoen fr., tegen 125 miljoen fr. in 1968, zegge een verhoging van 16,1 miljoen fr. of 11,3 % in één enkel jaar.

Zoals vermeld in het voorwoord kan men zelfs spreken van een verhoging van nagenoeg 19 miljoen fr. zo men rekening houdt met het feit dat de verkeersbelasting, indien ze was behouden geworden, in 1969 slechts 26 miljoen fr. zou hebben bedragen (in plaats van 29 miljoen fr. in 1968) wegens de fiscale veroudering van het autobuspark.

De voornaamste factor van die verzwaring van de fiscale last bestond in de toepassing, van 1 januari 1969 af, van een bijzondere accijns van 100 fr. per hectoliter gasolie ; hiermee was een bijkomende uitgaaf van ongeveer 38 miljoen fr. gemoeid. Weliswaar werd de verkeersbelasting op de autobussen tegelijkertijd afgeschaft, maar deze belasting zou, zoals hiervoren gezegd, indien ze behouden was geweest, voor 1969 slechts ongeveer 26 miljoen fr. hebben belopen.

De voertuigen van de Nationale Maatschappij, met uitzondering van de autobussen, bleven onderhevig aan de verkeersbelasting voor een totaal bedrag van ongeveer 400.000 fr.

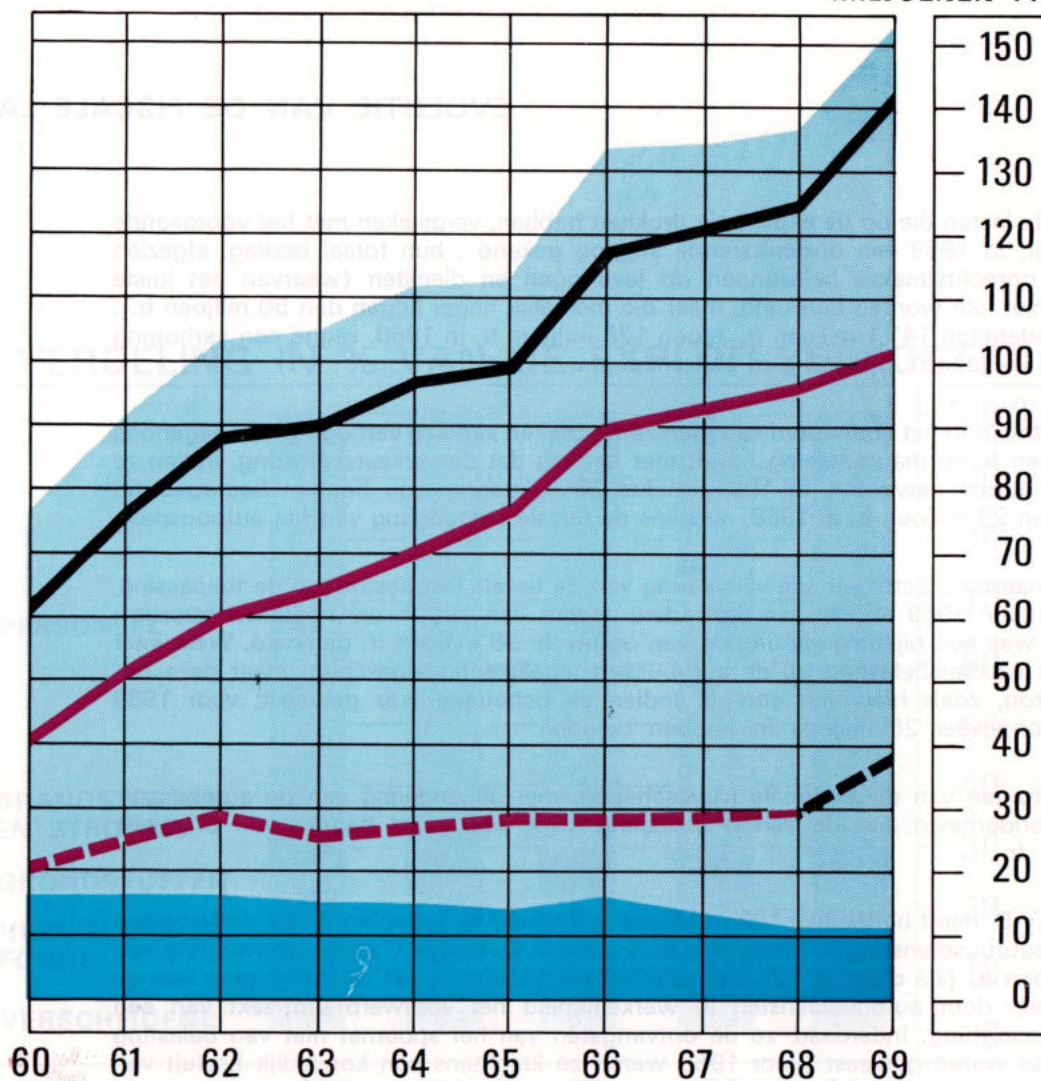
De N.M.V.B. heeft buitendien 102,7 miljoen fr. betaald als belasting op de ontvangsten van de autobusdiensten, in plaats van 95,5 miljoen fr. in 1968, zegge een stijging van 7,2 miljoen fr. (zie diagram 12). Onderlijnen we andermaal dat de vervanging van de spoorlijnen door autobusdiensten in werkelijkheid het voorwerp uitmaakt van een fiscale bestraffing. Inderdaad, zo de ontvangsten van het spoornet niet van belasting vrijgesteld waren geweest (voor 1969 waren ze krachtens een koninklijk besluit van 21 november 1969 belastingvrij), zouden ze maar voor 10,9 miljoen fr. belast zijn geweest, in plaats van 11,4 miljoen fr. in 1968 en 13,4 miljoen fr. in 1967.

De aanhoudende verzwaring van de fiscale last is een werkelijk onrustwekkend probleem. Is het niet zo, dat men vaststelt dat het in werkelijkheid de steeds strenger wordende fiscale punctie is die onze exploitatie deficitair maakt ?

Men kan het derhalve slechts betreuren dat de Regering gemeend heeft nieuwe wettelijke maatregelen te moeten overwegen, die, indien ze ertoe strekken op het vlak van de rechtstreekse fiscaliteit een betere harmonie tussen de verschillende maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer te bewerkstelligen, voor de N.M.V.B. op een verzwaarde taxatie zullen neerkomen. Men moet weten dat de N.M.V.B., die onderworpen is aan de belasting op de vennootschappen in het stelsel van het gemeen recht, thans aanspraak kan maken op de terugbetaling van de roerende voorheffingen op de inkomsten van haar effectenportefeuille. Zij zal het voordeel van deze belastingterugwinning verliezen wanneer ze, op het stuk van de inkomstenbelastingen, met de intercommunale

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

MILJOENEN FR.



- BIJZONDERE ACCIJSN OP DE GASOLIE (*)
- VERKEERSBELASTING
- BETAALDE TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN
- TOTAAL BETAALDE TAKSEN
- VRIJGESTELDE TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN
- TOTAAL BETAALDE EN VRIJGESTELDE TAKSEN

(*) Die accijns vervangt de verkeersbelasting voor de met gasolie en propaan gedreven voertuigen; in deze post is een som begrepen van 408.325 F, bedrag van de nog verschuldigde verkeersbelasting voor de met benzine gedreven voertuigen.

Diagram 12

vervoermaatschappijen gelijkgesteld zal zijn, gelijkschakeling die door een recent wetsontwerp wordt beoogd. Indien deze gelijkstelling niet gepaard gaat met wettelijke maatregelen, zoals die welke de terugbetaling van de roerende voorheffingen aan de reeds genoemde intercommunale maatschappijen mogelijk maken, maatregelen die op het ogenblik dat dit verslag wordt opgesteld, niet schijnen te worden overwogen, zal de N.M.V.B. eens te meer een bijkomende fiscale last van op zijn minst 7 miljoen fr. per jaar te dragen hebben.

Slechts van het dienstjaar 1971 af zal het van kracht worden van de belasting op de toegevoegde waarde wellicht zekere gunstige perspectieven openen inzake de omvang van een fiscale last, waarvan het bestaan zelf een nonsens kan schijnen, daar het om een instelling van openbaar nut gaat.

OPVOERING VAN DE PRODUCTIVITEIT

De N.M.V.B. heeft in 1969 haar inspanningen voortgezet om, door rationalisatie van haar activiteiten, de toenemende verslechtering van haar exploitatieuitslagen te milderen.

Het aantal aangeboden plaatsen-km voor de gezamenlijke geëxploiteerde diensten, met inbegrip van deze die in verpachting voor rekening van de N.M.B.S. gepresteerd worden, heeft een nieuwe vermindering ondergaan, waardoor het van 9.909 miljoen eenheden in 1968 is teruggelopen tot 9.774 miljoen eenheden in 1969, welke teruggang te wijten is aan de afschaffing van ritten op onrendabele lijnen (zie tabel VIII). Men stelt evenwel vast dat het ritme van inkrimping van het activiteitsgebied vertraagt, vermits de terugloop van het aantal aangeboden plaatsen-km in 1969 nog slechts 1,36 % bedraagt, vergeleken bij 1968, in plaats van 2,55 % en 2,95 % gedurende de twee voorgaande dienstjaren. In het belang van de gebruikers zelf is het wenselijk dat deze inkrimpingstendens tot staan zou kunnen worden gebracht.

Op het technische vlak konden de gunstige resultaten, die de N.M.V.B. op het stuk van produktiviteit reeds heeft mogen boeken, in 1969 nog verbeterd worden. Terwijl er, in 1968, 1.204 plaatsen-km aangeboden konden worden voor elk door de dienst « Beweging » gepresteerd uur, bedroeg dit aantal 1.226 voor het verlopen dienstjaar, zegge een vooruitgang van 1,83 % (tegen 2,82 % in 1968 en 1,56 % in 1967).

Die produktiviteitsaanwinst, hoewel zeer bevredigend, kon slechts in beperkte mate de uitgesproken stijging van de rechtstreekse en onrechtstreekse bezoldigingen compenseren. In deze gedachtengang valt te noteren dat de kostprijs van de werkelijk gepresteerde achturendag 960,25 fr. bedroeg in 1969, 872,51 fr. in 1968, en 800,71 fr. in 1967, zodat hij een verhoging van 10,06 % aanwijst, tegen 8,97 % in 1968 en 7,63 % in 1967.

Die belangrijke verhoging komt trouwens tot uiting in een sterke verhoging van de kosten voor het personeel « Beweging » per aangeboden plaats-km, die in 1969 ongeveer 8,06 % beloopt, in plaats van 5,98 % in 1968 en 5,77 % in 1967.

Opvoering van de produktiviteit tijdens de jonste tien jaren.

TABEL VIII

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (verpachte diensten niet inbegrepen)	9.685	9.730	10.151	10.523	10.717	10.614	10.477	10.168	9.909	9.774
Door de « Beweging » gespresteerde uren (in duizenden)	9.650	9.627	9.919	9.770	9.587	9.346	9.086	9.683	8.230	7.973
Aantal geboden plaatsen-km per gepresteerd uur « Beweging » (in eenheden)	1.004	1.011	1.024	1.077	1.118	1.136	1.153	1.171	1.204	1.226
Kostprijs van een werkelijke dag- prestatie van 8 uren										
— in frank	444,40	457,73	489,59	543,06	598,29	666,09	743,93	800,71	872,51	960,25
— 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 %	+ 10,06 %
Kostprijs van het personeel « Bewe- ging » per geboden plaats-km.										
— in centiem	5,53	5,66	5,98	6,30	6,69	7,33	8,08	8,55	9,06	9,79
— 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 %	+ 8,06 %

Zoals men ziet, is de opvoering van de produktiviteit op verre na niet meer bij machte het al maar duurder worden van de bezoldigingen en materialen op te vangen. Op menig gebied zijn de mogelijkheden tot besparing trouwens bijna uitgeput. De N.M.V.B. blijft ondanks alles ernaar streven een optimaal rendement te verkrijgen, daar waar een inspanning in dat opzicht nog effect kan sorteren.

CONCLUSIES

De hier voorafgaande beschouwingen en tabellen tonen aan dat de financiële toestand van de Nationale Maatschappij in een kritieke fase getreden is en dat hij spoedig catastrofaal zou kunnen worden ten gevolge van een versnelde uitputting van haar beschikbare en realiseerbare middelen, versnelde uitputting die te voorzien en omzeggens onafwendbaar is in de komende jaren, tenzij er een interventie van de Staat komt en een grondige verandering plaatsgrijpt in de wijze van beheer van de instelling, door deze een werkelijk statuut van openbare dienst te geven.

Dit jaar nog dienen de fiscale lasten in directe verhouding gezien te worden met de exploitatietekorten van de lijnen waarvan het totaal bedrag nog lager blijft dan die lasten.

Voor de eerste maal daarentegen sedert vele jaren heeft het personeelseffectief zich gestabiliseerd en er kan een zekere aangroei ervan worden voorzien, omdat de onlangs toegestane vermindering van de wekelijkse arbeidsduur van het loontrekkend personeel blijkt niet te kunnen gecompenseerd worden door een overeenstemmende aangroei van zijn produktiviteit. Dit wijst erop dat het gewicht van de loonlasten — de voornaamste van onze uitgaven — zich in de toekomst nog veel zwaarder zal doen gevoelen, terwijl wij, behoudens een nieuwe tariefsaanpassing, een nieuwe inkrimping van onze ontvangsten zullen meemaken.

Het zal wel door niemand worden betwist, dat het door de N.M.V.B. verzekerde gemeenschappelijk vervoer onmisbaar is. De hervorming van de wijze van beheer van de Nationale Maatschappij, het enige middel dat de overleving van dat verkeer kan verzekeren, zal niet zeer lang meer mogen uitgesteld worden.

Deze hervorming, die haar plaats zal hebben in een op dit ogenblik overwogen globale reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer, zal maar echt volledig en doeltreffend zijn, als ze het mogelijk maakt, een politiek van hernieuwing en promotie van dat transport te voeren, politiek waarvan de noodzakelijkheid zich in de stedelijke en voorstedelijke centra reeds op onbetwistbare wijze doet gevoelen, als redmiddel voor een teugelloze ontwikkeling van het wegverkeer.

Het gemeenschappelijk vervoer aanpassen en er meer verscheidenheid in brengen, het comfortabeler en aantrekkelijker maken en, vooral, de mogelijkheid bieden om het sneller te maken, wat impliceert dat de openbare machten de middelen daartoe ter beschikking stellen, dit zou een van de leidend motieven voor de toekomst moeten zijn.

1. The first of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

2. The second of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

3. The third of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

4. The fourth of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

5. The fifth of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

6. The sixth of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

7. The seventh of these is the fact that the American people are not yet fully educated in the principles of hygiene and sanitation. It is necessary to educate the public in the principles of hygiene and sanitation, and to make them aware of the importance of these principles in the prevention of disease.

financiën

KAPITALEN

Ingeschreven

Op 31 december 1969 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 1969	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)	16.266.000	8.131.000	4.091.000	4.039.000	5.000	50	25,1	24,8	0,1
Net	1.186.263.000	571.115.000	338.086.000	270.899.000	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 2 december 1969, de kapitalen der hiernavolgende autobusdiensten niet meer in de jaarverslagen op te nemen en tot hun liquidatie over te gaan :

Lage kapitalen :

1. Autobusdiensten uit de « Streek van Seraing » F 3.000,—
2. Autobusdiensten Brugge — Oudenburg — Oostende en Brugge — Gistel — Nieuwpoort F 4.000,—

HERSTRUCTURERING VAN DE LENINGEN UITGEGEVEN DOOR DE N.M.V.B.

1. Leningen 3 % januari - juli

Het couponblad van de Buurtspoorwegobligaties 3 % januari-juli was, na de inning van de coupon nr. 40 op de vervaldag van 1 juli 1969, uitgeput. De Nationale Maatschappij was derhalve gehouden de effecten, die op dat ogenblik nog in omloop waren, te vervangen door nieuwe obligaties voorzien van een nieuwe reeks coupons.

De N.M.V.B. heeft van deze omwisseling kunnen gebruik maken op grond van artikel 32-5 van de besluitwet van 6 oktober 1944 betreffende de Belgische en vreemde effecten en van het koninklijk besluit van 27 maart 1969 om de 17 oorspronkelijke uitgaven van de Buurtspoorwegleningen 3 % januari-juli groepsgewijze samen te voegen tot vier eenheidsleningen die vertegenwoordigd zijn door coupures van 50.000, 25.000, 10.000, 5.000 en 1.000 frank. De vroegere waarden van 2.000, 500 en 100 frank werden niet meer heraangemaakt, terwijl een nieuwe coupure van 50.000 frank werd gecreëerd, zodat de huidige vertegenwoordiging van de leningen meer beantwoordt aan de normen die desbetreffend gesteld zijn.

De deugdelijkheid van de getroffen maatregelen blijkt duidelijk uit het feit dat de 290.300 oude obligaties in omloop vóór de aanvang van de omwisselingsverrichtingen op 2 juli 1969, vervangen zijn door slechts 57.870 nieuwe effecten van de eenheidsleningen.

Dit merkwaardige resultaat heeft tot gevolg dat het beheer van de leningen ten zeerste wordt vereenvoudigd en dat de kosten die aan de herhaaldelijke vernieuwingen van deze langlopende effecten en aan de behandeling van de waarden op alle niveaus verbonden zijn, tot meer redelijke proporties worden teruggebracht.

De omwisselingsverrichtingen die in de maatschappelijke zetel van de N.M.V.B. plaats vinden, blijven doorlopen. Ze worden boekhoudkundig opgetekend.

De nominale waarde van de per 31.12.1969 niet omgeruilde obligaties is in de Balans van die datum opgenomen onder de rubriek « Orderekeningen ».

2. Leningen 3 % mei - november

Hervormingsmaatregelen, gelijkaardig aan die welke met betrekking tot de Buurtspoorwegleningen 3 % januari-juli werden getroffen, zijn in uitvoering voor de N.M.V.B.-leningen 3 % mei-november, uitgaven 1900 en 1903, met het oog op de omwisseling, vanaf mei 1970, van de obligaties van deze leningen.

ALGEMENE BEHEERSKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene beheerskosten over het dienstjaar 1969 beloopt 138.691.263 fr., tegen 126.912.611 fr. in 1968, zegge een vermeerdering van 11.778.652 fr.

Het werd, na te zijn verminderd met opbrengsten van de effectenportefeuille, gespreid over de exploitatierekeningen, de verzekeringsrekeningen en de rekeningen van sociaal secretariaat.

Het op de exploitatierekeningen geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 39.101.438 fr. (2,10 % 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 1968 was het percent 1,85 %.

De inplanting, in oktober 1961, van een elektronische uitrusting voor beheer heeft een beleid van gestadige centralisatie en integratie ontwikkeld waardoor talrijke en belangrijke taken, die voorheen aan de exploitatieregies waren toevertrouwd, nu door de diensten van het hoofdbestuur worden uitgevoerd.

Onvermijdelijk werden hierdoor de algemene beheerskosten verzaard met een reeks uitgaven, die in wezen voortvloeien uit een interne verschuiving van exploitatiekosten, ter ontlasting van de exploitatieregies.

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIVA

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

Bedrag 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 van de uitgaven gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

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

Bedrag van de uitgaven van eerste aanleg gedaan voor de autobusdiensten waarvoor 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 :**
38.087.058 fr.

Waarde, na aftrek van de afschrijvingen, van het materieel van eerste aanleg in gebruik bij de exploitatieregies.

Gebouwen, mobiliair, materieel, auto's, sociale en culturele inrichtingen : 178.350.277 fr.	Waarde, na aftrek van de afschrijvingen van de gebouwen, het mobiliair, het materieel, de auto's en de sociale en culturele inrichtingen van het Hoofdbestuur.
Kas en financiële organismen : 77.170.076 fr.	Kasvoorraad en tegoed bij financiële organismen.
Effectenportefeuille : 1.226.028.355 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) : 147.838.260 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 exploitatieregies.
In aanbouw zijnde rijdend materieel : 1.577.491 fr.	Bedrag der betalingen aan te rekenen op de autobusbestellingen, die nog in uitvoering zijn.
Verschillende debiteuren : 92.095.301 fr.	Deze post omvat het totaal der sommen die door derden verschuldigd zijn, alsmede verschillende voorschotten door de Nationale Maatschappij betaald.
Te vervallen annuïteiten : 2.751.820.717 fr.	Annuïteiten die na 30 juni 1969 vervallen en bestemd zijn om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen (zie op de passiva de posten « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).
Nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties : 10.342.000 fr.	Nominaal bedrag van de door derden nog om te ruilen hercouponeerde N.M.V.B. - obligaties.
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam : 159.409.140 fr.	Nominaal bedrag van de door derden ter bewaring neergelegde N.M.V.B.-obligaties.

Neerleggingen van borgtochten : 5.760.923 fr. Bedrag der in gelden of in obligaties door derden neergelegde borgtochten.

Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons : 62.541.567 fr. Provisie gestort bij de Nationale Bank voor het waarnemen van de financiële dienst der N.M.V.B.-leningen.

Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium der gepensioneerde agenten : 28.126.507 fr. Bedrag der openbare fondsen aangehouden tot dekking van het patrimonium der op rust gestelde agenten.

Voorzorgsinstellingen : 97.202.816 fr. Dekking in openbare fondsen van het beschikbare saldo der voorzorgsinstellingen.

Verlies op exploitatie der spoorlijnen: terug te krijgen voorschotten: 357.375.498 fr. Gecumuleerd totaal van de exploitatieverliezen die op latere winsten recupereerbaar zijn (art. 4 der statuten). Het detail per lijn is vermeld in bijlage A (kolom 8). Per 31 december 1968 beliep het bedrag van deze voorschotten 253.924.920 fr. Voor het dienstjaar 1969 diende een som van 103.450.578 fr. aan de vroegere voorschotten toegevoegd te worden.

Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen : 979.080 fr. Deficit in 1969 geboekt voor een autobusdienst, regime 1924 (bijlage F, kolom 14). 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 : 1.196.558.000 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 van de op dit fonds gedane statutaire aanrekeningen. De rekening Reservefonds vormt een globale post (art. 28 der statuten). Dit fonds heeft gedurende het dienstjaar 1969 geen wijzigingen ondergaan.
Voorzieningsfonds : 6.803.514 fr.	Saldo van de gedane statutaire stijvingen en afnemingen voor de verbetering van de lijnen (artikel 28 der statuten). De bijlagen A (kolom 7) en E (kolom 7) geven de toestand per lijn op 31 december 1969 aan.
Hernieuwingsfonds : a) spoorlijnen : 228.965.981 fr. ; b) autobusdiensten (regime 1931) : 1.150.229.689 fr.	Saldo 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).
Hernieuwingsfonds : Autobusdiensten (regime 1924) : 28.767.718 fr.	Saldo 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 : 84.769.763 fr.	Saldo 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 : 106.369.849 fr.	Deze post behelst de provisies bestemd om zekere waardeverliezen op te vangen.
Verschillende crediteuren : 238.888.672 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 : 134.000.000 fr.	Raming van de nog uit te keren vergoedingen uit hoofde van de verzekeringen « Derden », « Wet » en « Brand ».
Te vervallen obligaties : 1.374.793.360 fr.	Nominale waarde van de obligaties in omloop en uitgegeven, al dan niet publiek, in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten (bijlage H).

**Te vervallen
interessen :
1.319.426.641 fr.**

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

**Houders van nog om
te ruilen N.M.V.B.-
obligaties :
10.342.000 fr.**

Recht van de houders van nog om te ruilen N.M.V.B.-obligaties op nieuwe effecten. De nog af te leveren obligaties komen voor op de overeenstemmende post van de activa.

**Bewaargevers van
obligaties tegen be-
wijsschriften
op naam :
159.409.140 fr.**

Recht van de bewaargevers van gedeponeerde obligaties tegen bewijsschriften op naam. Het bedrag van hun neerleggingen komt voor op de overeenstemmende post van de activa.

**Bewaargevers van
borgtochten :
5.760.923 fr.**

Recht van de bewaargevers van borgtochten. Het bedrag der neergelegde borgtochten komt voor op de overeenstemmende post van de activa.

**Uit te keren obliga-
ties en te betalen
coupons :
62.541.567 fr.**

Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en vervallen coupons die niet ter inning aangeboden werden of die van 1 januari 1970 af mogen aangeboden worden.

**Patrimonium van de
gepensioneerde
agenten :
28.126.507 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.

**Voorzorgsinstel-
lingen :
97.202.816 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 Raad van beheer.

De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

1. De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

2. De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

3. De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

4. De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

5. De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

De Raad van beheer

De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

De Raad van beheer heeft de volgende beslissingen genomen:

balans

per 31 december 1969

ACTIVA

1. VASTLIGGEND		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.083.638.194	1.167.144.809
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.396.327	
Autobusdiensten (regime 1924)	37.023.230	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatieregies (na afschrijving)	38.087.058	
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouwen (na afschrijving)	118.780.622	178.350.277
Mobilair, materieel en auto's (na afschrijving)	35.979.237	
Sociale en culturele inrichtingen (na afschrijving)	23.590.418	
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR		
Kas en financiële organismen	77.170.076	1.544.709.483
Effectenportefeuille	1.226.028.355	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	147.838.260	
In aanbouw zijnde rijdend materieel	1.577.491	
Verschillende debiteuren	92.095.301	
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art. 2).		
Te vervallen annuïteiten		2.751.820.717
4. ORDEREKENINGEN		
Nog om te ruilen N.M.V.B.-obligaties	10.342.000	363.382.953
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam	159.409.140	
Neerleggingen van borgtochten	5.760.923	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	62.541.567	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium der gepensioneerde agenten	28.126.507	
Openbare fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	97.202.816	
5. RESULTATENREKENINGEN		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten		357.375.498
Voorgaande dienstjaren	253.924.920	
Dienstjaar 1969	103.450.578	979.080
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen		
		6.363.762.817

Opgemaakt te Brussel, op 5 februari 1970.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Nagezien door het Comité van toezicht in zitting van 15 april 1970.

De Voorzitter,
A. LONCKE

PASSIVA

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF		
<i>Kapitaal van aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.169.997.000	1.196.558.000
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000	
Autobusdiensten (regime 1924)	16.266.000	
Reservefonds		130.806.677
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	5.108.556	6.803.514
Autobusdiensten (regime 1924)	1.694.958	
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	228.965.981	1.407.963.388
Autobusdiensten (regime 1931)	1.150.229.689	
Autobusdiensten (regime 1924)	28.767.718	
Verzekeringsfonds		84.769.763
Creditrekeningen		106.369.849
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN		
Verschillende crediteuren	238.888.672	372.888.672
Nog te vereffenen schadegevallen	134.000.000	
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art. 2)		
Te vervallen obligaties	1.374.793.360	2.694.220.001
Te vervallen interesten	1.319.426.641	
4. ORDEREKENINGEN		
Houders van nog om te ruilen N.M.V.B.-obligaties	10.342.000	363.382.953
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	159.409.140	
Bewaargevers van borgtochten	5.760.923	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	62.541.567	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	28.126.507	
Voorzorgsinstellingen	97.202.816	
		6.363.762.817

Afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 24 februari 1970.

De Voorzitter,
J. STORME.

uitgebracht door het comité van toezicht

verslag

uitgebracht door het comité van toezicht

VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

Het mandaat van beheerder van de heer Ridder ROBERTI, die de ouderdomsgrens had bereikt, kwam vacant op 30 april 1969. De heer LONCKE, Voorzitter van het Comité van toezicht, werd bij toepassing van artikel 14 der statuten aangesteld om voorlopig deze vacante plaats te betrekken die voorbehouden is aan een benoeming door de Algemene vergadering.

Overeenkomstig de wettelijke voorschriften en de maatschappelijke statuten hebben we de eer U verslag uit te brengen over de uitvoering van de controleopdracht die ons voor het dienstjaar 1969 werd toevertrouwd.

Door de regelmatige inzage van de notulen der zittingen van de Raad van beheer, is het ons mogelijk geweest de activiteiten van de Nationale Maatschappij van nabij te volgen. Het verheugt ons te mogen verklaren dat genoemde activiteiten geen aanleiding hebben gegeven tot enige opmerking van onzentwege.

Gedurende het dienstjaar werden talrijke zittingen gehouden om de correctheid van de verschillende werkzaamheden van de Nationale Maatschappij na te zien. Ons toezicht had inzonderheid betrekking op de thesaurieverrichtingen, de fluctuaties en de inventaris van de effectenportefeuille, de inning van de coupons op de respectievelijke vervaldagen, de boekhoudkundige geschriften en de verantwoordingsdocumenten.

In de werkplaatsen van de gewestelijke exploitaties alsook bij het Hoofdbestuur werden steekproefsgewijze de regelmatigheid en de juistheid van de werkelijke aanwezigheid der opgetekende voorraden onderzocht.

Om tot voormelde verificaties over te gaan werd ruim gebruik gemaakt van het individuele recht van toezicht, dat bij artikel 25 van de statuten is voorzien.

Anderzijds werd de activa- en passivatoestandsopgave per 30 juni 1969 op haar juistheid getest en in overeenstemming bevonden met de boekhoudkundige geschriften.

Het Comité ging ten slotte over tot een nauwgezette verificatie van de Balans afgesloten per 31 december 1969.

Steunende op onze verschillende controles nodigen we de Algemene vergadering dan ook uit de Balans goed te keuren in de vorm zoals ze door de Raad van beheer wordt voorgelegd.

Het Comité van toezicht houdt eraan hulde te brengen aan de Directie en aan het personeel van de Nationale Maatschappij voor de ijver, de nauwkeurigheid en de toewijding waarvan ze bij het uitoefenen van hun taak blijk hebben gegeven.

Brussel, 15 april 1970.

De Voorzitter,
A. LONCKE

REPORT OF THE COMMISSIONER OF THE GENERAL LAND OFFICE

1891-1892

The report of the Commissioner of the General Land Office for the year 1891-1892 is herewith submitted to the Senate and the House of Representatives. It contains a full and complete statement of the work of the Department during the year, and of the condition of the public lands at the close of the year.

The report is divided into two parts. The first part contains a general statement of the work of the Department during the year, and the second part contains a detailed statement of the work of the various bureaus and offices of the Department.

The first part of the report is divided into three sections. The first section contains a general statement of the work of the Department during the year, and the second and third sections contain a detailed statement of the work of the various bureaus and offices of the Department.

The second part of the report is divided into four sections. The first section contains a detailed statement of the work of the Bureau of Land Management, and the second, third, and fourth sections contain a detailed statement of the work of the Bureau of Reclamation, the Bureau of Indian Affairs, and the Bureau of Geographical Names, respectively.

The report is accompanied by a number of tables and maps, which are intended to illustrate the work of the Department during the year.

The report is a valuable document, and it is hoped that it will be of great interest and value to the Senate and the House of Representatives.

The report is a valuable document, and it is hoped that it will be of great interest and value to the Senate and the House of Representatives.

The report is a valuable document, and it is hoped that it will be of great interest and value to the Senate and the House of Representatives.

The report is a valuable document, and it is hoped that it will be of great interest and value to the Senate and the House of Representatives.

bijlagen

negeslid

BIJLAGE A
1969

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

Volg- num- mers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE ANTWERPEN						
1	Lijnen van het westen van de provin- cie Antwerpen	70.526.000	70.549.663	—	23.663	—	—
2	Lijnen van het oosten van de provin- cie Antwerpen	71.818.000	67.723.312	4.094.688	—	—	4.624.974
	Totalen F	142.344.000	138.272.975	4.094.688	23.663	—	4.624.974
	PROVINCIE BRABANT						
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	144.159.309	8.361.691	—	—	76.152.268
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	47.111.772	4.457.228	—	250.917	53.209.767
	Totalen F	204.090.000	191.271.081	12.818.919	—	250.917	129.362.035
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	33.113.780	4.946.220	—	—	4.239.259
6	Lijnen van de Kust	85.153.000	84.103.177	1.049.823	—	2.054.872	—
7	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	35.220.924	1.303.076	—	—	19.662.220
	Totalen F	159.737.000	152.437.881	7.299.119	—	2.054.872	23.901.479
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaan- deren	76.376.000	74.070.915	2.305.085	—	8.058	—
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
9	Buurtlijnen van de groep Char- leroi	113.738.000	110.908.289	2.829.711	—	1.205.064	64.176.614
10	Buurtlijnen van de groep Cen- trum	37.078.000	34.438.481	2.639.519	—	520.953	1.689.633
11	Buurtlijnen van de groep Door- nik	35.747.000	26.865.902	8.881.098	—	—	4.093.101
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	83.605.329	16.556.671	—	1.068.692	53.476.572
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvain	4.486.000	4.033.806	452.194	—	—	7.958.576
	Totalen F	291.211.000	259.851.807	31.359.193	—	2.794.709	131.394.496

BIJLAGE A
1969

SPoorlijnen en autobUSDiensten Regime 1931 :
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen,
voorschotten aan de lijnen met verlies.

Volg- num- mers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6) = (4) - (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE LUIK						
14	Lijnen van de Condroz	10.378.000	9.693.289	684.711	—	—	6.204.899
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	24.401.997	9.610.003	—	—	1.482.811
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	75.497.904	4.891.096	—	—	5.359.811
	Totalen F	124.779.000	109.593.190	15.185.810	—	—	13.047.521
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg . .	75.268.000	75.310.718	—	42.718	—	—
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Lijnen van de provincie Luxemburg .	37.953.000	28.639.245	9.313.755	—	—	55.044.993
	PROVINCIE NAMEN						
19	Lijnen van het Naamse	58.239.000	54.190.382	4.048.618	—	—	—
	Algemene totalen F	1.169.997.000	1.083.638.194	86.425.187	66.381	5.108.556	357.375.498

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Verkeersontvangsten reizigers en goederen		Compen- satiever- goedingen	Diverse ontvangsten
			Spoorlijnen	Autobus- diensten		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
PROVINCIE ANTWERPEN						
Lijnen van het westen van de provincie { Antwerpen }	—	5.921.941 356.463*	—	103.963.359 4.360.021*	3.981.008 284.994*	1.341.794
Lijnen van het oosten van de provincie { Antwerpen }	13.902	11.158.705 786.838*	1.676.121**	168.668.915 8.423.454*	9.726.474 532.273*	1.645.638
Totalen }	13.902	17.080.646 1.143.301*	1.676.121**	272.632.274 12.783.475*	13.707.482 817.267*	2.987.432
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel }	2.555.790	11.245.108 530.549*	82.957.511	192.414.895 9.576.498*	11.309.910	2.468.305 5.439*
Lijnen van de groep Leuven }	—	4.994.289	—	76.171.057	4.659.438	807.261
Totalen }	2.555.790	16.239.397 530.549*	82.957.511	268.585.952 9.576.498*	15.969.348	3.275.566 5.439*
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse }	—	2.439.504 67.683*	—	32.749.625 518.255*	1.970.893 22.106*	441.289
Lijnen van de Kust }	914.616	3.271.434 57.543*	45.245.123	43.845.870 651.055*	1.451.295	870.541
Lijnen van het centrum der provincie { West-Vlaanderen }	—	3.624.254 620.995*	—	42.040.743 6.095.907*	5.041.751 386.445*	760.773
Totalen }	914.616	9.335.192 746.221*	45.245.123	118.636.238 7.265.217*	8.463.939 408.551*	2.072.603
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen {	—	5.866.297 235.410*	—	83.168.000 2.052.429*	2.646.160	1.473.139

De afgelegde kilometers en de ontvangsten betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
De ontvangsten van het goederenverkeer zijn gemerkt met **.

	UITGAVEN			Coëfficiënten (12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- uitslagen (13) = (8) — (11)	Interesten op het beschikbaar kapitaal (14)	FINANCIELE UITSLAGEN	
TOTALEN (8) = (4) + (5) + (6) + (7)	Exploitatie- kosten (9)	Algemene beheers- kosten (10)	TOTALEN (11) = (9) + (10)				Verdeeld overeenkom- stig art. 28 der statuten (15) = (13) + (14)	Aangerekend op de post « Voorschot- ten aan de lijnen met verlies » (16) = (13) + (14)
113.931.176	111.685.434	2.295.009	113.980.443	100,04	— 49.267	49.267	—	—
190.672.875	191.467.448	4.004.130	195.471.578	102,52	— 4.798.703	173.729	—	4.624.974
304.604.051	303.152.882	6.299.139	309.452.021	101,59	— 4.847.970	222.996	—	4.624.974
298.732.558 81.637.756	319.748.961 85.545.233	6.273.384 1.714.393	326.022.345 87.259.626	109,14 106,89	— 27.289.787 — 5.621.870	199.629 197.482	— —	27.090.158 5.424.388
380.370.314	405.294.194	7.987.777	413.281.971	108,65	— 32.911.657	397.111	—	32.514.546
35.702.168	37.148.020	738.398	37.886.418	106,12	— 2.184.250	178.741	—	2.005.509
92.063.884	90.248.625	1.933.342	92.181.967	100,13	— 118.083	118.083	—	—
54.325.619	60.603.541	1.004.709	61.608.250	113,41	— 7.282.631	21.715	—	7.260.916
182.091.671	188.000.186	3.676.449	191.676.635	105,26	— 9.584.964	318.539	—	9.266.425
89.339.728	87.631.109	1.876.134	89.507.243	100,19	— 167.515	167.515	—	—

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

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Verkeersontvangsten reizigers en goederen		Compen- satiever- goedingen	Diverse ontvangsten
			Spoorlijnen	Autobus- diensten		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Buurtlijnen van de groep Charleroi . . .	2.939.676	5.994.346	87.025.058	100.058.489	7.115.694	1.384.556
Buurtlijnen van de groep Centrum . . .	1.539.999	1.598.072	50.418.760	28.156.966	3.373.831	586.013
Buurtlijnen van de groep Doornik . . . }	—	1.058.530 54.353*	—	15.294.611 373.480*	942.136 26.622*	131.058
Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	1.515.855	3.732.236	52.781.620	49.825.957	3.360.498	806.092
Lijnen der streek van Chimay en Couvin .	—	366.801	—	4.451.690	440.583	85.670
Totalen }	5.995.530	12.749.985 54.353*	190.225.438	197.787.713 373.480*	15.232.742 26.622*	2.993.389
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz	—	1.288.540	—	17.047.340	959.653	228.719
Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik }	—	2.802.565 43.500*	—	46.162.918 1.192.860*	2.192.150	524.595
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik }	—	6.837.007 162.969*	—	117.064.924 1.895.652*	5.038.225	1.104.013
Totalen }		10.928.112 206.469*	—	180.275.182 3.088.512*	8.190.028	1.857.327
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg . . . }	—	11.199.999 16.622*	—	148.784.990 180.027*	7.971.393	2.996.458
PROVINCIE LUXEMBURG						
Lijnen van de provincie Luxemburg . . }	—	1.756.136 186.980*	—	19.093.833 1.319.209*	1.686.935 58.768*	1.099.642
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse }	— 20.244*	5.065.956 496.803*	— 1.831.764*	87.870.630 5.921.077*	833.002 157.438*	2.049.476
Algemene totalen }	9.479.838 20.244*	90.221.720 3.616.708*	318.428.072 1.831.764* 1.676.121**	1.376.834.812 42.559.924*	74.701.029 1.468.646*	20.805.032 5.439*

De afgelegde kilometers en de ontvangsten betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
De ontvangsten van het goederenverkeer zijn gemerkt met **.

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE (VERVOLG)

	UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal	FINANCIELE UITSLAGEN	
Totalen	Exploitatie- kosten	Algemene beheers- kosten	Totalen				Verdeeld overeenkom- stig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post « Voorschot- ten aan de lijnen met verlies »
(8) = (4) + (5) + (6) + (7)	(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)
195.583.797	217.077.085	4.107.260	221.184.345	113,09	— 25.600.548	199.205	—	25.401.343
82.535.570	82.573.100	1.733.247	84.306.347	102,15	— 1.770.777	81.144	—	1.689.633
16.767.907	18.217.215	343.724	18.560.939	110,69	— 1.793.032	417.226	—	1.375.806
106.774.167	121.951.006	2.242.258	124.193.264	116,31	— 17.419.097	763.772	—	16.655.325
4.977.943	6.003.205	104.537	6.107.742	122,70	— 1.129.799	12.316	—	1.117.483
406.639.384	445.821.611	8.531.026	454.352.637	111,73	— 47.713.253	1.473.663	—	46.239.590
18.235.712	20.086.326	382.950	20.469.276	112,25	— 2.233.564	28.403	—	2.205.161
50.072.523	50.942.741	1.051.523	51.994.264	103,84	— 1.921.741	438.930	—	1.482.811
125.102.814	124.722.261	2.627.159	127.349.420	101,80	— 2.246.606	204.897	—	2.041.709
193.411.049	195.751.328	4.061.632	199.812.960	103,31	— 6.401.911	672.230	—	5.729.681
159.932.868	156.592.578	3.358.590	159.951.168	100,01	— 18.300	18.300	—	—
23.258.387	28.230.450	469.773	28.700.223	123,40	— 5.441.836	366.474	—	5.075.362
98.663.387	96.822.308	1.985.346	98.807.654	100,15	— 144.267	144.267	—	—
1.838.310.839	1.907.296.646	38.245.866	1.945.542.512	105,83	— 107.231.673	3.781.095	—	103.450.578

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

BIJLAGE C
1969

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
VERDELING VAN DE WINSTEN

NIHIL

BIJLAGE D
1969

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE
INSCHRIJVINGEN.
COUPONS N° 20 BETAALBAAR BIJ HET HOOFDBESTUUR
VAN 1 JULI 1970 AF.

NIHIL

BIJLAGE E
1969

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

Volg- nummers	DIENSTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	Hoge kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
1	Etterbeek - Overijse en uitbr	835.000	13.457.964	—	12.622.964	3.747	6.041.541
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeration	10.000.000	16.956.425	—	6.956.425	—	14.452.343
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Taminies - Châtelineau en uitbr.	5.000.000	5.132.456	—	132.456	117	6.689.674
	PROVINCIE LUXEMBURG						
4	Streek van Houffalize	380.000	1.425.385	—	1.045.385	—	1.539.800
	Totalen F	16.215.000	36.972.230	—	20.757.230	3.864	28.723.358
	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	—	—	475.522	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
1969

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 uitbreiding . .	2.000	2.000	—	—	25.731	2.000
	Totalen F	21.000	21.000	—	—	983.339	20.360
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
13	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	—	—	20.557	2.000
14	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	—	—	571	2.000
	Totalen F	4.000	4.000	—	—	21.128	4.000
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
15	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	—	—	54.859	2.000
	PROVINCIE LUIK						
16	Streek van Verviers	9.000	9.000	—	—	62.558	9.000
17	Streek van Hoei	3.000	3.000	—	—	373.826	3.000
18	Streek van Luik	6.000	6.000	—	—	191.916	—
	Totalen F	18.000	18.000	—	—	628.300	12.000

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE NAMEN						
19	Gedinne - Willerzie - Bourseigne - Neuve	4.000	4.000	—	—	3.468	4.000
20	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet	2.000	2.000	—	—	—	2.000
	Totalen F	6.000	6.000	—	—	3.468	6.000
	Algemene totalen . F	51.000	51.000	—	—	1.691.094	44.360
	Hoge en lage kapitalen F	16.266.000	37.023.230	—	20.757.230	1.694.958	28.767.718

(*) Deze dienst werd in 1969 niet geëxploiteerd.

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde Kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie vergoe- dingen	Diverse Ontvangsten	Totalen (6) = (3) + (4) + (5)	Exploitatie- kosten (7)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
A. — Hoge kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	551.570	9.565.118	280.342	—	9.845.460	9.638.705
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	642.670	12.025.298	164.535	5.693	12.195.526	11.939.420
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen	669.656	11.700.344	193.603	103	11.894.050	11.644.275
PROVINCIE LUXEMBURG						
Streek van Houffalize	138.742	1.170.540	62.056	—	1.232.596	2.185.791
Totalen	2.002.638	34.461.300	700.536	5.796	35.167.632	35.408.191

De afgelegde kilometers en de ontvangsten betreffende verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
In de kolom (11) vertegenwoordigt de met een teken — gemerkte som het verlies op exploitatie.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

UITGAVEN			Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal	FINANCIELE UITSLAGEN	
Concurrentie- vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd	Algemene beheers- kosten	Totalen			Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten	Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten
(8)	(9)	(10) = (7) + (8) + (9)	(11) = (6) — (10)	(12)	(13) = (11) + (12)	(14) = (11) + (12)
—	206.755	9.845.460	—	—	—	—
—	256.106	12.195.526	—	—	—	—
—	249.775	11.894.050	—	—	—	—
—	25.885	2.211.676	— 979.080	—	—	979.080
—	738.521	36.146.712	— 979.080	—	—	979.080

DIENSTEN	Afgelegde Kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie vergoe- dingen	Diverse Ontvangsten	Totalen	Exploitatie- kosten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)	(7)
B. — Lage kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Streek van Leuven	135.326*	1.305.505*	62.854*	—	1.368.359*	1.368.359
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen	521.075*	6.669.414*	—	—	6.669.414*	6.669.414
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	355.988*	4.911.640*	—	6.935*	4.918.575*	4.911.640
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)	204.444*	2.889.276*	—	—	2.889.276*	2.889.276
Streek van Nijvel	313.036*	2.978.577*	144.461*	—	3.123.038*	3.123.038
Streek van Eigenbrakel	102.884*	1.338.655*	54.630*	—	1.393.285*	1.364.026
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)	4.110	54.073	—	—	54.073	52.937
Hannuit - Waver en uitbreiding	55.327*	612.820*	33.494*	—	646.314*	646.314
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Merelbeke - Zottegem	155.514*	2.455.537*	—	—	2.455.537*	2.455.537
Zottegem - Ninove	81.090*	711.982*	—	—	711.982*	711.982
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Nijvel - Zinnik	111.080	1.229.763	45.911	764	1.276.438	1.249.633

De afgelegde kilometers en de ontvangsten betreffende verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
In de kolom (11) vertegenwoordigt de met een teken — gemerkte som het verlies op exploitatie.

UITGAVEN			Exploitatie- uitslagen (11) = (6) — (10)	Interesten op het beschikbaar kapitaal (12)	FINANCIELE UITSLAGEN	
Concurrentie- vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd (8)	Algemene beheers- kosten (9)	Totalen (10) = (7) + (8) + (9)			Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten (13) = (11) + (12)	Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten (14) = (11) + (12)
—	—	1.368.359	—	—	—	—
—	—	6.669.414	—	—	—	—
—	6.935	4.918.575	—	—	—	—
—	—	2.889.276	—	—	—	—
—	—	3.123.038	—	—	—	—
—	29.259	1.393.285	—	—	—	—
—	1.136	54.073	—	—	—	—
—	—	646.314	—	—	—	—
—	—	2.455.537	—	—	—	—
—	—	711.982	—	—	—	—
—	26.805	1.276.438	—	—	—	—

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN (1)	Afgelegde Kilometers (2)	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers (3)	Compensatie vergoe- dingen (4)	Diverse Ontvangsten (5)	Totalen (6) = (3) + (4) + (5)	Exploitatie- kosten (7)
PROVINCIE LUIK						
Streek van Verviers	161.793*	1.398.098*	107.381*	—	1.505.479*	1.505.479
Streek van Hoei	189.442*	2.519.789*	—	—	2.519.789*	2.416.477
Streek van Luik	876.495*	13.027.891*	164.279*	—	13.192.170*	13.192.170
PROVINCIE NAMEN						
Gedinne - Willerzie - Bourseigne - Neuve .	133.424*	1.031.371*	39.088*	—	1.070.459*	1.070.459
Totalen	{ 115.190 3.285.838*	{ 1.283.836 41.850.555*	{ 45.911 606.187*	{ 764 6.935*	{ 1.330.511 42.463.677* }	43.626.741
Algemene totalen	{ 2.117.828 3.285.838*	{ 35.745.136 41.850.555*	{ 746.447 606.187*	{ 6.560 6.935*	{ 36.498.143 42.463.677* }	79.034.932

De afgelegde kilometers en de ontvangsten betreffende verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
In de kolom (11) vertegenwoordigt de met een teken — gemerkte som het verlies op exploitatie.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (2^e VERVOLG)

UITGAVEN			Exploitatie- uitslagen (11) = (6) — (10)	Interesten op het beschikbaar kapitaal (12)	FINANCIELE UITSLAGEN	
Concurrentie- vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd (8)	Algemene beheers- kosten (9)	Totalen (10) = (7) + (8) + (9)			Te verdelen winsten overeenkomstig art. 28 der statuten (13) = (11) + (12)	Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten (14) = (11) + (12)
—	—	1.505.479	—	—	—	—
50.396	52.916	2.519.789	—	—	—	—
—	—	13.192.170	—	—	—	—
—	—	1.070.459	—	—	—	—
50.396	117.051	43.794.188	—	—	—	—
50.396	855.572	79.940.900	— 979.080	—	—	979.080

BIJLAGE G
1969

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	979.080*	

* Zie eveneens kolom (14) van bijlage F.

AANDUIDING VAN DE LENINGEN (1)	Nog terug te betalen nominaal bedrag (2)
Lotenlening 1885, 2,5 % coupon juli	4.919.160
Lening 3 % mei-november — uitgifte 1900	24.861.100
Lening 3 % mei-november — uitgifte 1903	56.167.100
Lening 3 % januari-juli — 1e reeks	24.086.000
Lening 3 % januari-juli — 2e reeks	81.097.000
Lening 3 % januari-juli — 3e reeks	261.362.000
Lening 3 % januari-juli — 4e reeks	721.261.000
Lening 1956, 3 % — coupon juli (3)	201.040.000
	1.374.793.360

(3) Niet publiek uitgegeven lening.

