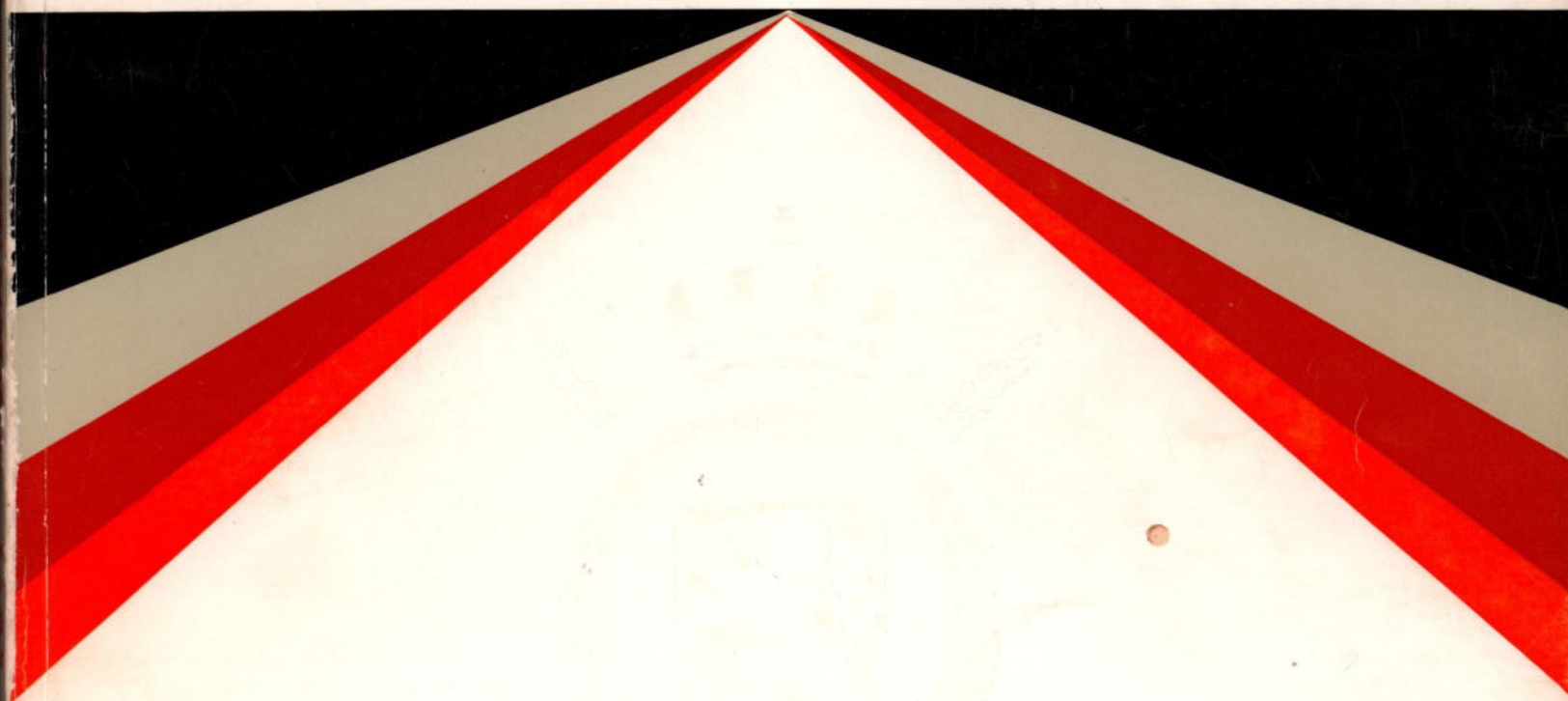


nationale maatschappij van buurtspoorwegen

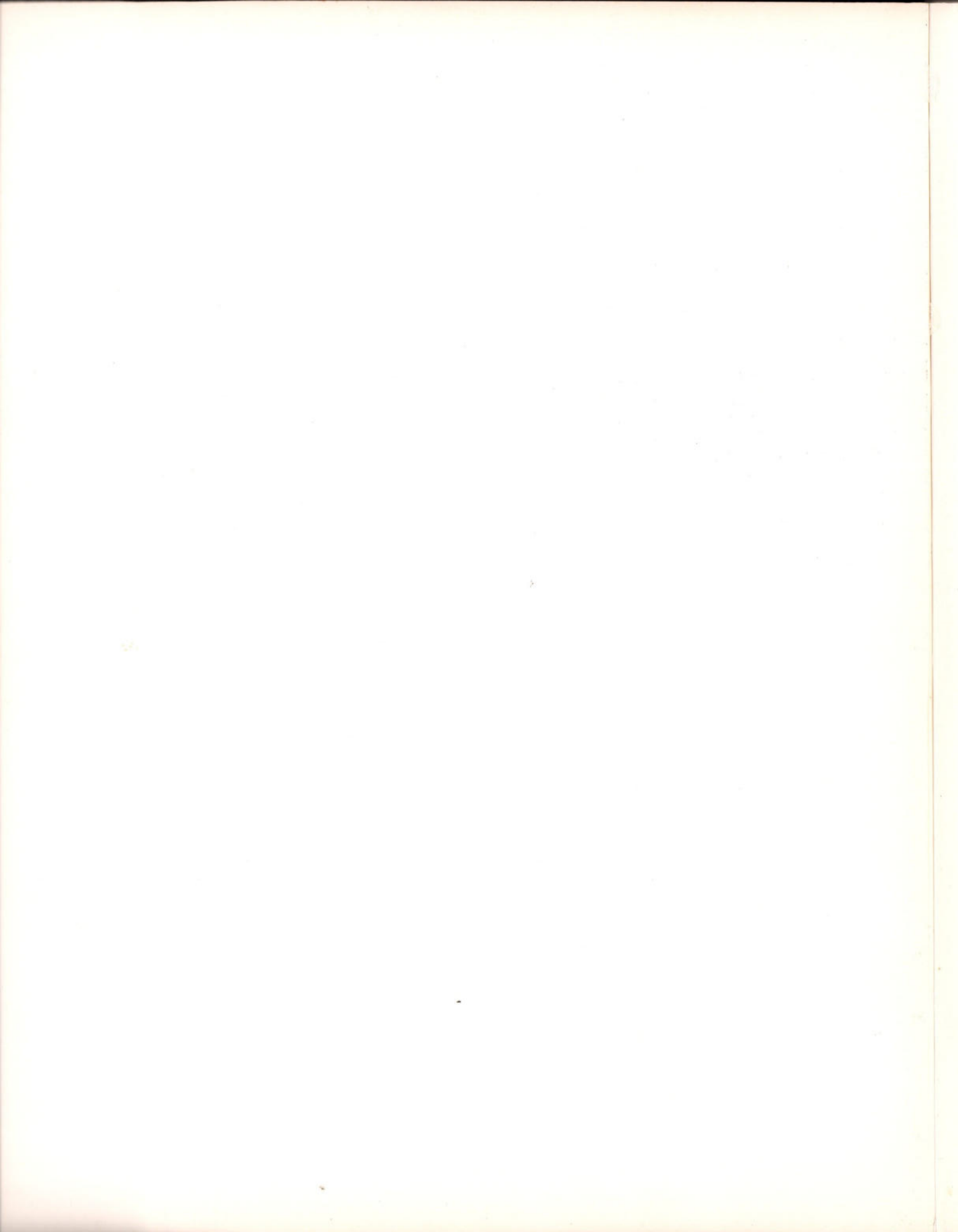
NMVB



VERSLAGEN

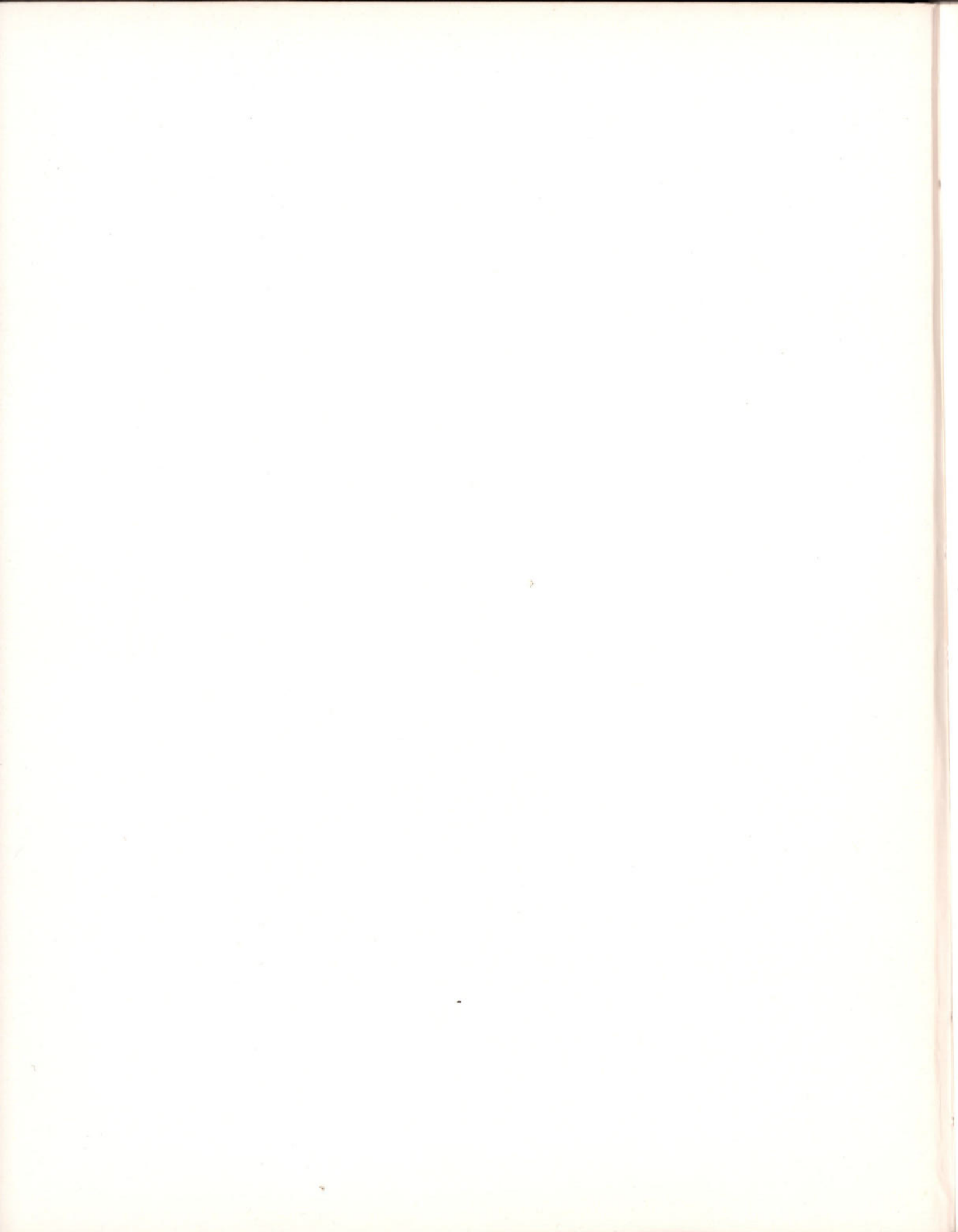
maatschappelijk dienstjaar

1970



N M V B

REPLACEMENT



NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN

N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

VERSLAGEN

1970

8 V 31 11

070432412

0701

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

en door

HET COMITE VAN TOEZICHT



DIENSTJAAR 1970

86^{STE} MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
DE RIJSGOUDWITSEN

VERSLAAT

van de
in 1890-91
aan de
het koninkrijk der Nederlanden

DIENSTJAAR 1870
DE RIJSGOUDWITSEN



RAAD VAN BEHEER

Voorzitter :

De h. J. STORME

Ondervoorzitter :

De h. R. STIEVENART

Leden :

De hh. G. DECHAMP

F. MONCHY

L. D'HAESELEER

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. L. VAN AUTGAERDEN

Algemene Inspectie :

De h. A. VALCKE
Inspecteur-Generaal

Secretariaat-Financiën :

De h. E. LEGEIN
Directeur

Exploitatie-Personeel :

De h. L. VANDERFAEILLIE
Directeur

Technische Directie :

De h. C. HENRARD
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. G. PEERTS, Hoofdingenieur.
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. 09/28.19.51.

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 - NAMEN - LUXEMBURG :

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

Blz.

VOORWOORD	15
---------------------	----

BEHEER	19
------------------	----

EXPLOITATIE

NET	21
---------------	----

Staat van de vergunningen en machtigingen	21
---	----

Structuur van het net — Geëxploiteerde lijnen	21
---	----

Spoorlijnen	21
-----------------------	----

Elektrische tractie	22
-------------------------------	----

Niet elektrische tractie	23
------------------------------------	----

Wegdiensten	23
-----------------------	----

Openbare autobusdiensten	23
------------------------------------	----

Speciale autobusdiensten	25
------------------------------------	----

TARIEVEN	26
--------------------	----

STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERS- EN DE GOEDERENDIENSTEN	28
--	----

BIJZONDERE AUTOBUSDIENSTEN	31
--------------------------------------	----

EVOLUTIE VAN HET VERKEER	33
------------------------------------	----

PERSONEEL

EFFECTIEF	37
---------------------	----

BEZOLDIGINGEN	38
-------------------------	----

SOCIALE LASTEN	39
--------------------------	----

	<i>Blz.</i>
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	51
ROLLEND MATERIEEL	52

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1971

VASTE INSTALLATIES	53
Sporen	53
Gebouwen	54
ROLLEND WEGMATERIEEL	55

ONGEVALLEN - VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER . 57

FINANCIELE UITKOMSTEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

ALGEMEEN OVERZICHT	67
FINANCIELE UITSLAGEN ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN	69
Financiële uitgaven volgens de regels van de bedrijfseconomie	69
Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten	73
Uitslagen per vervoerstelsel	73
Aanwending van de resultaten	73
Voorschotten aan de lijnen met verlies	75
EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEONTVANGSTEN EN - UITGAVEN PER AARD VAN INKOMSTEN EN LASTEN	77
EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN	79
EVOLUTIE VAN DE PRODUKTIVITEIT	79

FINANCIEN

B/z.

KAPITALEN	83
ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN	83
ONTLEDING VAN DE BALANS	84
BALANS PER 31 DECEMBER 1970	92

Verslag uitgebracht door het comité van toezicht	97
--	----

BIJLAGEN

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	101
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Rekeningen en uitgaven der exploitatie	104
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Verdeling van de winsten	108
D. <i>Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen</i>	108
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en hernieuwings- fondsen	109
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Exploitatierekeningen en exploitatieuitgaven	112
G. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Vereffening der uitgaven	118
H. <i>Obligatieleningen</i>	119

TABLE 1

Summary of data

for the period 1960-1969

and 1970-1979

for the period 1980-1989

TABLE 2

Summary of data

for the period 1960-1969

and 1970-1979

for the period 1980-1989

for the period 1990-1999

for the period 2000-2009

for the period 2010-2019

for the period 2020-2029

for the period 2030-2039

for the period 2040-2049

for the period 2050-2059

for the period 2060-2069

for the period 2070-2079

for the period 2080-2089

for the period 2090-2099

for the period 2100-2109

for the period 2110-2119

for the period 2120-2129

for the period 2130-2139

for the period 2140-2149

for the period 2150-2159

for the period 2160-2169

for the period 2170-2179

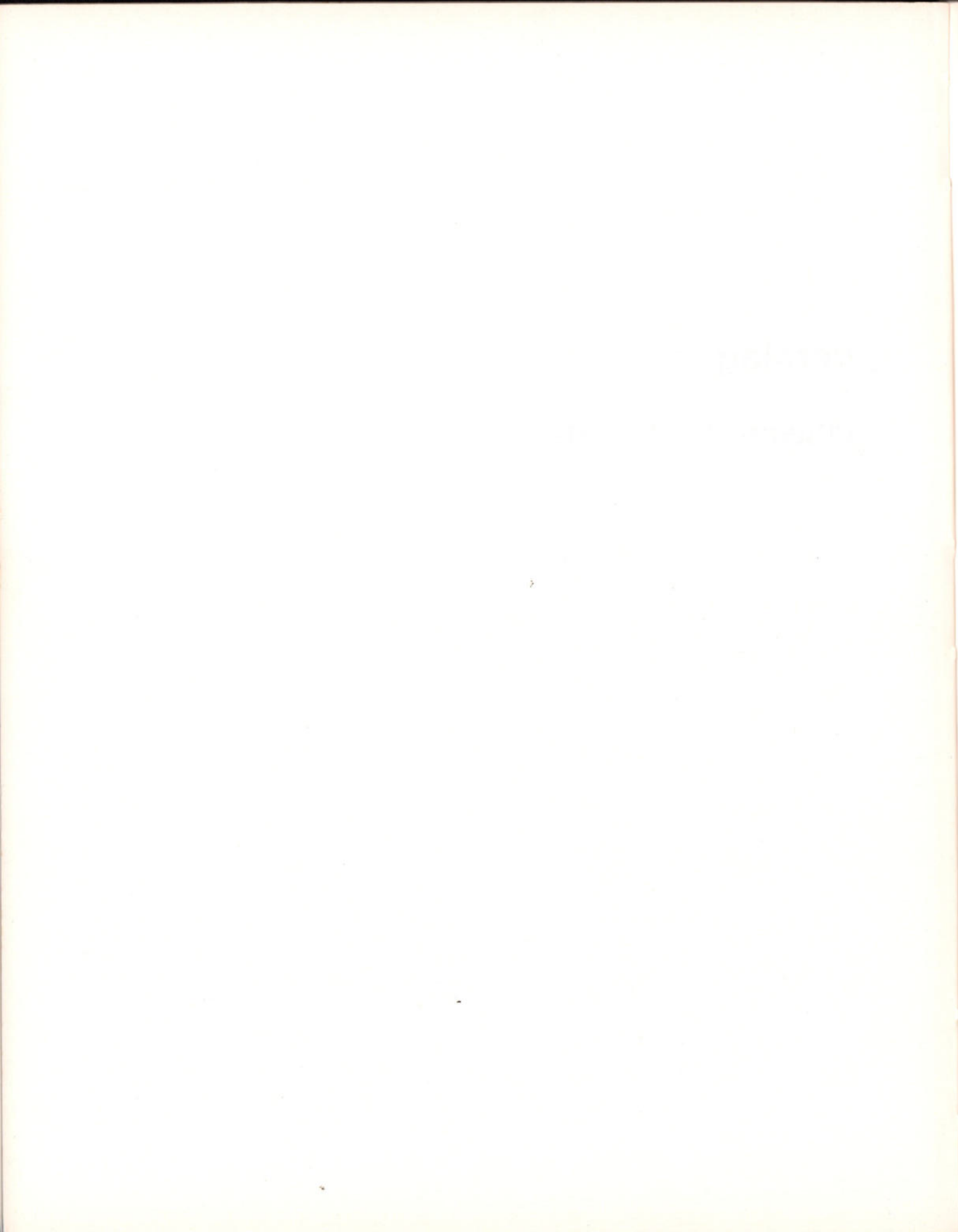
for the period 2180-2189

for the period 2190-2199

for the period 2200-2209

verslag

uitgebracht door de raad van beheer



voorwoord

Sinds 1965 boekt onze exploitatie steeds aanzienlijker tekorten. De essentiële redenen van deze toestand zijn welbekend : de groeiende uitbreiding van de persoonlijke vervoermiddelen en het opleggen van nieuwe, steeds zwaarder wordende lasten zonder verhoging van onze, met de tarieven samenhangende inkomsten.

In de inleiding tot ons verslag over het maatschappelijk dienstjaar 1969 hebben wij er de nadruk op gelegd dat de N.M.V.B. de enige was, onder al de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, die van een tussenkomst van de Staat in het deficit of het tekort aan ontvangsten verstoken blijft.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen geniet vanwege de Staat bijzondere vergoedingen voor het vervoer van haar sociale en schoolabonnees, alsook voor andere categorieën van bevoorrechte reizigers. Zij ontvangt bovendien van de Staat, evenals de intercommunale maatschappijen voor stedelijk vervoer, subsidies die het mogelijk maken hun normale werkingskosten te dekken. Wat het merendeel van de particuliere exploitanten, pachters van de N.M.B.S., betreft, zij ontvangen een normale bezoldiging voor hun diensten volgens een formule van voorafbepaalde kostprijs, onafhankelijk van de ontvangst van de verzekerde dienst.

Onlangs nog, bij haar schrijven van 30 september 1970, heeft de tutelaire Overheid, met het oog op het in stand houden van de onmisbare autobusdiensten om in de essentiële behoeften van de gemeenschap te voorzien, de N.M.V.B. laten weten dat de openbare diensten, geëxploiteerd door particulieren die het commerciële risico van hun onderneming dragen en derhalve geen financiële tegemoetkomingen genieten, aan de twee Nationale Maatschappijen moesten worden overgedragen. De exploitatie van die lijnen door de particulieren, als pachters van genoemde maatschappijen, zou door deze laatste worden gesubsidieerd die elk een deel van die diensten in haar eigen net zou integreren.

Die maatregel werd bij hoogdringendheid genomen tot het vrijwaren van de bedoelde diensten, in afwachting van de herstructurering van het huidige systeem in zijn geheel in het kader van een herziening van de bestaande wetgeving.

Aldus ziet de N.M.V.B. zich verplicht hulp te verlenen, in de plaats van de Staat, aan privé-ondernemingen zonder daarvoor de minste compensatie te ontvangen, om reden dat ze, voorlopig, nog geen thesauriemoeilijkheden kent.

De Raad van Beheer benadrukt het feit dat de richtlijn, uitgaande van de hogere Overheid, op geen enkele statutaire noch wettelijke basis berust ; hij heeft ze echter aanvaard om reden dat de huidige wetgeving, waarvan de herziening hem in de nabije toekomst werd aangekondigd, voorbijgestreefd is.

De merkelijke verslechtering van de deficitaire uitgaven in de loop van het dienstjaar 1970, zonder enige tussenkomst van de Staat om ze te verhelpen, verwekt een toestand waarvan het abnormaal karakter moet worden onderstreept.

Wij herinneren eraan dat de exploitatietekorten in de balans ingeschreven zijn als voorschotten aan de lijnen met verlies. Daar, wegens de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer de bewuste voorschotten praktisch niet meer te recupereren zullen zijn, zouden zij normalerwijze niet hoger mogen oplopen dan het bedrag van het reservefonds dat overeenkomstig de statuten werd aangelegd, toen de exploitatie nog winst liet, om het eventuele verlies van de Nationale Maatschappij te dekken. Bedoeld reservefonds, in de balans voorkomend voor een som van 130,8 miljoen frank, was op einde 1969 reeds ruim overschreden door de voorschotten aan de lijnen met verlies, die het bedrag van 357,4 miljoen frank hadden bereikt.

Voor de spoorlijnen en de autobusdiensten die vallen onder het regime ingevoerd bij de wet van 29 augustus 1931, sluit het dienstjaar 1970, tijdens hetwelk de tarieven niet verhoogd konden worden, met een tekort van 322,6 miljoen frank, tegen 103,4 miljoen voor 1969. Deze aanmerkelijke verslechting is hoofdzakelijk te wijten :

- eensdeels, aan een gevoelige toeneming van de uitgaven : de aanzienlijke verhoging van de lonen en de sociale lasten ingevolge de sociale programmatie en twee bewegingen van het indexcijfer van de consumptieprijzen, de stijging van de prijs der grondstoffen en de verzwaring van de fiscale last ;
- anderdeels, aan de voortdurende inkrimping van de ontvangsten en de gevoelige daling van de opbrengst van onze portefeuille, waarvan het vermogen op brutale wijze met nagenoeg 300 miljoen frank is afgenomen ten gevolge van onvermijdelijke massale verkopen en van het niet herbeleggen van de waarde der op hun vervaldag gekomen effecten.

Door die sterke aangroei van het tekort stijgen de voorschotten aan de lijnen met verlies van 357,4 miljoen frank op einde 1969 tot het aanzienlijke bedrag van 680 miljoen frank op einde 1970, wat ten opzichte van het reservefonds een ongedekte som van 549,2 miljoen frank uitmaakt.

Feitelijk werd dat niet gedekte bedrag afgenomen van het vermogen dat is samengesteld in tegenwaarde van het hernieuwingsfonds, dat zijn werkelijke dekking slechts gedeeltelijk terugvindt in het beschikbaar en realiseerbaar bezit van de Maatschappij.

Welnu, het hernieuwingsfonds is geenszins een reserve waaruit kan worden geput om de tekorten te dekken. De vorming ervan wordt opgelegd door artikel 38 van de statuten (artikel 3 van de wet van 11 augustus 1924) en moet de wedersamenstelling van het automobielpark mogelijk maken na zijn normale gebruiksduur.

Het is derhalve de substantie zelf van de actiemiddelen van de N.M.V.B. die aangetast wordt door het dekken van haar tekorten door middel van een afnemings op het bezit van het hernieuwingsfonds.

Welke zijn de vooruitzichten ?

Wij werden ertoe genoopt, voor 1971 een ongewoon omvangrijke sociale programmatie te aanvaarden, die wordt gerechtvaardigd door de zorg om, eensdeels, ons personeel niet te benadelen in vergelijking met dat van de andere ondernemingen voor gemeenschappelijk vervoer en, anderdeels, de reeds zeer lastige aanwerving van personeel niet verder te bemoeilijken.

Die nieuwe uitgaven, waaraan nog dienen toegevoegd te worden de onvermijdelijke verhoging van de lonen en wedden ten gevolge van de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen, en de subsidiëring van privé-exploitanten, laten zonder aanzienlijke tariefsverhoging voor 1971 een tekort voorzien dat ruim de 700 miljoen frank zal overtreffen.

Het is zo goed als zeker dat het gedeelte van de effectenportefeuille dat nog aan het hernieuwingsfonds is toegewezen tegen het einde van 1971 uitgeput zal zijn. Hierdoor zal de N.M.V.B., bij gebrek aan beschikbare gelden, niet meer bij machte zijn haar materieel te vernieuwen noch haar inrichtingen te rationaliseren zonder daartoe van overheidswege de nodige kredieten te ontvangen. De particuliere exploitanten, daarentegen, zullen de vernieuwing van hun materieel kunnen voortzetten dank zij de subsidies die, wat onze maatschappij betreft, uit een in hachelijke toestand verkerende thesaurie zullen worden genomen.

Daar de Nationale Maatschappij tot het dekken van het deficit niet meer uit de tegenwaarde van het hernieuwingsfonds zal kunnen putten en daar de uit het vervoer voortkomende ontvangst nauwelijks zal volstaan om het personeel te betalen, is het duidelijk dat zij in 1972 niet meer zal kunnen blijven exploiteren zonder tussenkomst van de Staat, die de voorafgaande uitputting gewild heeft van het hernieuwingsfonds dat ten onrechte als reserve wordt beschouwd.

Bedoelde tussenkomst zal van den beginne af tot een indrukwekkend bedrag oplopen en moeten gesteund zijn op een financiële compensatie van de in het openbaar belang geleverde prestaties, die wegens de ontoereikendheid van de ontvangsten niet meer renderend zijn geworden.

Oordeelt men dat het behoud van de activiteit van de N.M.V.B. onontbeerlijk is in het algemeen belang, dan behoort de Nationale Maatschappij als een werkelijke openbare dienst te worden behandeld. Zulks veronderstelt dat de nodige hulp haar zou worden verleend, bij voorbeeld door uitbreiding tot de N.M.V.B. van de reglementen van de E.E.G. betreffende de verplichtingen die eigen zijn aan het begrip van openbare dienst op het gebied van het vervoer, alsmede de normalisatie der rekeningen van de spoorwegondernemingen. Bovendien zouden de nodige aanpassingen aan haar statuten moeten worden aangebracht.

Het is hoog tijd dat de Staat maatregelen in die zin zou treffen : het voortbestaan van het net van onze Maatschappij hangt ervan af.

The first of these is the fact that the
the first of these is the fact that the
the first of these is the fact that the

The second of these is the fact that the
the second of these is the fact that the
the second of these is the fact that the

The third of these is the fact that the
the third of these is the fact that the
the third of these is the fact that the

The fourth of these is the fact that the
the fourth of these is the fact that the
the fourth of these is the fact that the

The fifth of these is the fact that the
the fifth of these is the fact that the
the fifth of these is the fact that the

The sixth of these is the fact that the
the sixth of these is the fact that the
the sixth of these is the fact that the

The seventh of these is the fact that the
the seventh of these is the fact that the
the seventh of these is the fact that the

The eighth of these is the fact that the
the eighth of these is the fact that the
the eighth of these is the fact that the

The ninth of these is the fact that the
the ninth of these is the fact that the
the ninth of these is the fact that the

beheer

Tijdens het verlopen dienstjaar werd de h. Degroeve, A., bij koninklijk besluit van 9 februari 1970, tot beheerder benoemd, in vervanging van de h. Alles, J., wiens mandaat, na een laatste verlenging, op 20 januari 1970 een eind had genomen.

Anderzijds werd de h. Stiévenart, R., beheerder, bij koninklijk besluit van 20 juli 1970, dat op 1 juni 1970 in werking is getreden, tot ondervoorzitter van de Raad van beheer benoemd.

De algemene vergadering van 26 mei 1970 heeft de hh. Loncke, A., De Wilde, E., Latin, J., Courtoy, E., Bonzi, R., Herlemont, M., Cassiers, E., Gilson, G. en Beuls, F., uittredende commissarissen, tot lid van het Comité van toezicht herkozen.

Op diezelfde algemene vergadering begroette de h. Storme, Voorzitter van de Raad van beheer, de h. Robert Hoens, Ere-Directeur-Generaal, die zeer onlangs werd gepensioneerd. In naam van de Raad van beheer en van de aandeelhouders bracht hij hulde aan deze hoge ambtenaar om de grote bevoegdheid, de toewijding en de sociale geest waarvan hij blijk heeft gegeven gedurende een loopbaan van 42 jaar, waarvan nagenoeg 18 jaar aan de leiding van de Nationale Maatschappij. Hij heeft eraan herinnerd dat de N.M.V.B., onder impuls van de h. Hoens, erin geslaagd is ter gelegenheid van de doorgevoerde structuurhervormingen haar net op efficiënte wijze aan te passen aan de economische veranderingen die de openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer na de jongste oorlog hebben ondergaan.

De Voorzitter heeft ook de nieuwe Directeur-Generaal, de h. Louis Van Autgaerden, die bij koninklijk besluit van 24 maart 1970 werd benoemd, aan de vergadering voorgesteld.

behalf

The first of these is the fact that the Government has not yet decided whether it will accept the offer of the United States to purchase the rights in the patent for the use of the Government.

The second is the fact that the Government has not yet decided whether it will accept the offer of the United States to purchase the rights in the patent for the use of the Government.

The third is the fact that the Government has not yet decided whether it will accept the offer of the United States to purchase the rights in the patent for the use of the Government.

The fourth is the fact that the Government has not yet decided whether it will accept the offer of the United States to purchase the rights in the patent for the use of the Government.

The fifth is the fact that the Government has not yet decided whether it will accept the offer of the United States to purchase the rights in the patent for the use of the Government.

exploitatie

NET

STAAT VAN DE VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1970 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 1970, een totale lengte van 14.117 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 290 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 11.611 km. onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29.8.1931 :

270 diensten met een lengte van	10.824 km.
---	------------

krachtens de besluitwet van 30.12.1946 :

20 diensten met een lengte van	787 km.
--	---------

Totaal	11.611 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 1970 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd werden 281 km. 595. Al die lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m. ; ze zijn met elektrische tractie en zijn uitsluitend opengesteld voor het vervoer van reizigers.

Onderstaande tabel geeft er de verdeling van per exploitatiegroep :

West-Vlaanderen	67 km. 823
Henegouwen	177 km. 872
Brabant	35 km. 900
Gans het net	281 km. 595

Op diezelfde datum werd door de « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte spoorlijn met niet elektrische tractie geëxploiteerd, uitsluitend opengesteld voor reizigersvervoer, en waarvan de lengte 5 km. 400 bedroeg.

In vergelijking met vorig dienstjaar worden 81 km. 376 van de spoorlijnen niet meer geëxploiteerd. Deze zijn onderverdeeld als volgt :

Elektrische tractie

a) Groep Henegouwen

Baanvak : Bergen N.M.B.S. — Boussu Place	11 km. 168
vanaf 15 maart 1970	
Baanvak : Boussu Place — Dour, Trichères	4 km. 317
vanaf 15 maart 1970	
Baanvak : Boussu, Vedette — Boussu, Temple	1 km. 214
vanaf 15 maart 1970	
Baanvak : Boussu, Temple — Dour, rue Masson	1 km. 387
vanaf 15 maart 1970	
Baanvak : Dour, Place des Martyrs — Wihéries, Ferme	3 km. 746
vanaf 15 maart 1970	
Baanvak : Wasmes, rue de Maubeuge — Frameries, 4 Pavés via Pâtu- rages, Place St.-Pierre	4 km. 029
vanaf 15 maart 1970	
	25 km. 861

b) Groep Brabant

Baanvak : Brussel, Rouppeplein — Ukkel, St.-Job	7 km. 453
vanaf 21 februari 1970	
Baanvak : Brussel, Ninoofsepoort — Schepdaal	16 km. 365
vanaf 23 februari 1970	
Baanvak : Brussel, Koninklijk Park — Wolvertem, Station	6 km. 680
vanaf 27 juni 1970	
Baanvak : Brussel, Rogierplein — Asse — Hekelgem	21 km. 030
vanaf 27 juni 1970	
	51 km. 528

Niet elektrische tractie.

Groep Antwerpen

Lijn : Mol, N.M.B.S. — Mol, Donk	3 km. 987
vanaf 1 juli 1970	
	81 km. 376

Wegdiensten**1. Openbare autobusdiensten**

Op 31 december 1970 werden 11.992 km. openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.304 km.

Op bladzijde 24 staat een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op het einde van het dienstjaar 1970 geëxploiteerde openbare autobusdiensten omstandig zijn aangegeven.

De 13.296 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	11.512 km.	480 km.	11.992 km.
Verpachting	795 km.	509 km.	1.304 km.
Totaal	12.307 km.	989 km.	13.296 km.

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 1970 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . .	21	1.455	3	112	24	1.567	—	—	—	—	—	—	21	1.455	3	112	24	1.567
Oost-Vlaanderen	19	694	1	11	20	705	—	—	1	65	1	65	19	694	2	76	21	770
West-Vlaanderen	34	1.154	7	213	41	1.367	—	—	—	—	—	—	34	1.154	7	213	41	1.367
Henegouwen .	60	1.772	—	—	60	1.772	1	53	—	—	1	53	61	1.825	—	—	61	1.825
Namen . . .	31	966	6	246	37	1.212	—	—	—	—	—	—	31	966	6	246	37	1.212
Luxemburg .	25	1.075	5	125	30	1.200	5	271	1	36	6	307	30	1.346	6	161	36	1.507
Luik . . .	27	1.291	3	34	30	1.325	—	—	4	186	4	186	27	1.291	7	220	34	1.511
Limburg . .	22	1.527	2	45	24	1.572	—	—	—	—	—	—	22	1.527	2	45	24	1.572
Brabant . .	37	1.578	2	9	39	1.587	3	156	7	222	10	378	40	1.734	9	231	49	1.965
Totalen . .	276	11.512	29	795	305	12.307	9	480	13	509	22	989	285	11.992	42	1.304	327	13.296

Aantal en lengte van de in 1970 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
Brabant . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	1	12	—	—	1	12	1	12
Totalen . .	4	87	—	—	4	87	8	722	1	12	9	734	12	809	1	12	13	821

Lijst van de openbare autobusdiensten en belangrijke tracéuitbreidingen die in 1970 in bedrijf werden gesteld.

Lijn	Lengte	Datum van in-bedrijfstelling
Bergen — Boussu — Dour en uitbreidingen	41 km. 363	15.3.1970
Bergen — Frameries	10 km. 048	15.3.1970
Stadsdienst van Bergen	8 km. 969	16.3.1970
Gent (Rabot) — Oostakker (Volvo) . .	13 km. 099	31.5.1970
Wenduine — Klemskerke (De Haan) . .	5 km. 012	31.5.1970

2. Speciale autobusdiensten

Het aantal en de kilometerlengte, op 31 december 1970, 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 . . .	140	2.060	230	6.895	370	8.955
Oost-Vlaanderen .	45	235	116	1.888	161	2.123
West-Vlaanderen .	97	738	90	3.192	187	3.930
Henegouwen . .	141	1.197	181	4.607	322	5.804
Namen	71	829	44	1.249	115	2.078
Luxemburg . . .	37	516	11	361	48	877
Luik	41	515	105	2.508	146	3.023
(*)	—	—	14	900	14	900
Limburg	57	1.354	611	20.465	668	21.819
Brabant	159	2.233	206	5.506	365	7.739
Totalen	788	9.677	1.608	47.571	2.396	57.248

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

Gedurende het jaar 1970 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 werklieden- en scholierenvervoer, inzonderheid in de provincie Limburg alwaar een vermeerdering van nagenoeg 2.500 km. kon geboekt worden.

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 reiswegen (km.)	Aantal	Lengte van de reiswegen (km.)
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
1970-1971	981	18.762	472	4.572

(*) 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 18 juni 1970 werd de prijstabel nr VII-3 van Bundel D afgeschaft.

Van 1 juli 1970 af worden geen toeristische rittenkaarten meer afgeleverd die geldig waren voor 5 volledige dagreizen, tegen de prijs van 250 fr. en 350 fr., tijdens de maanden juni, juli, augustus en september op bepaalde baanvakken van de publieke lijndiensten of op de toeristische rondritten die de valleien van de Semois, de Ourthe en de Amblève bedienden.

De zeer geringe verkoop van de kaarten van 250 fr. en de gevoelige daling van het aantal verkochte kaarten van 350 fr., die bovendien slechts gebruikt werden om over zeer lange afstanden te reizen, en aldus de gemiddelde kilometerontvangst van de lijnen :

Luik — Manhay — La Roche ; Bouillon — Han-sur-Lesse ; Florenville — Bouillon — Les Dolimarts en de toeristische rondrit van de Semois, nadelig beïnvloedden, zijn de redenen waarop deze toeristische rittenkaarten werden afgeschaft.

2. Overeenkomstig de bepalingen van artikel 2 van het ministerieel besluit van 26 september 1968 werd het basistarief van 1,15 fr./km. op 1,35 fr./km. gebracht op de hiernavermelde openbare autobusdiensten :

Graide — Gedinne ; La Roche — Ortho — Baconfoy ; Luik — Athus ; Elsene — Overijse — Waver — Perwijs — Eghezée ; Mechelen — Hofstade — Vilvoorde ; Leuven — Sint-Pieters-Rode — Aarschot ; Nijvel — Marbais — Fleurus ; Eigenbrakel — Ter Hulpem — Genval — Rixensart ; Hannuit — Geldenaken.

De te innen minimumprijs bleef vastgesteld op 7 fr. De nieuwe prijzen werden toegepast :

- a) van 11 oktober 1970 af voor de gewone reizigers ;
- b) vanaf de 41e week (van 12 oktober tot 17 oktober 1970) voor de week-abonnementen ;
- c) van 1 november 1970 af voor de gewone en schoolabonnementen.

3. Bij ministerieel besluit van 27 oktober 1970 werd de uitreiking goedgekeurd van M (Metro) T (tram en trein) B (Bus) — abonnementen die, in de streek van Brussel, geldig zijn voor een onbeperkt aantal reizen op de lijnen van het stedelijk net van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (M.I.V.B.) en van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.), alsook tussen de stations van de Brusselse agglomeratie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.).

De prijzen van deze M.T.B. — abonnementen zijn als volgt vastgesteld :

- a) weekabonnement, geldig van maandag tot zondag : 125 fr. ;
- b) abonnement voor een kalendermaand : 500 fr. ;
- c) abonnement voor 12 kalendermaanden : 5.500 fr. ;

De weekabonnementen waren geldig van 16 november 1970 af terwijl de abonnementen voor 1 of 12 kalendermaanden een aanvang namen op 1 december 1970.

Op onze tramlijnen en openbare autobusdiensten werd de geldigheidszone van deze abonnementen afgebakend door deze van de rittenkaarten der 1ste zone (60 fr.).

Voormelde M.T.B. — abonnementen zijn bovendien geldig op onze openbare autobusdiensten :

- a) 1 — Elsene, Leopoldswijk — Overijse — Hamme-Mille (HM) ;
- 2 — Elsene, Leopoldswijk — Overijse — Waver — Eghezée (Pullman-bus) ;
- 3 — Etterbeek, Jourdanplein — Overijse (E.O.) ;
- 4 — Etterbeek, Jourdanplein — Hoeilaart — Overijse — Waver (Wa) voor het baanvak : Elsene, Leopoldswijk — Oudergem, Gemeentestadion.

- b) Op de lijn : Vorst, Sint-Denijsplein — Ukkel — Halle (R-UH en UB) voor het baanvak : Vorst, Sint-Denijsplein — Ukkel, Stillelaan. Bij de ritten over de variëte langs Drogenbos is de afbakening van de geldigheidszone vastgesteld aan de halte Drogenbos, Kruispunt Grote Baan-Steenweg op Drogenbos.

Deze M.T.B.-abonnementen zijn persoonlijk en onvervreemdbaar. Ze zijn slechts geldig indien ze vergezeld zijn van een « valideringskaart » waarop de foto van de houder voorkomt. Deze « valideringskaart » wordt uitgereikt tegen de prijs van 10 fr.

Niet of gedeeltelijk gebruikte abonnementen worden niet terugbetaald ; bij verlies van het abonnement wordt geen duplicaat afgeleverd.

De verlengingsticketten van de abonnementen mogen afgeleverd worden zelfs na een onderbreking van een of meerdere weken of maanden.

De abonnementen voor 12 kalendermaanden worden uitsluitend door de M.I.V.B. uitgereikt.

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 jaar aan :

Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Eenheid : duizend reizen

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
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
1970	34.034	193	218.054	252.281

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

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

Eenheid : duizend frank

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- diensten	Autobus- diensten	Totale ontvangst
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
1970	271.254	2.031	1.603.407	1.876.692

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 ;
- weekabonnementen.

**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	%	
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
1970	166.487	66,0	13.395	5,3	44.714	17,7	27.685	11,0	252.281

**Netto-reizigersontvangst
per aard van vervoerbewijs**

Eenheid : duizend frank

Jaren	Biljetten en kaarten (gewone reizigers)		Abonnementen						Totale ontvangst
			Gewone		School-		Week-		
	Ontvangst	%	Ontvangst	%	Ontvangst	%	Ontvangst	%	
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
1970	1.406.478	74,9	91.061	4,9	179.328	9,6	199.825	10,6	1.876.692

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.

Doorlopen afstanden

Eenheid : duizend km.

Jaren	Elektrische diensten	Automotrice- en tractor diensten	Autobus-diensten (*)	Al de diensten te zamen (*)
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
1970	8.020	27	100.929	108.976

(*) 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 (*)
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
1970	1.187	2	8.600	9.789

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

BIJZONDERE AUTOBUSDIENSTEN

Daar de laatste commentaar betreffende de toestand van de speciale diensten voor werklieden, waarvan de machtiging zowel aan de N.M.V.B. als aan de N.M.B.S. is verleend, tot 1965 teruggaat, leek het ons interessant na te gaan hoe de huidige evolutie zich voordoet van bedoeld vervoer bijna uitsluitend door privé-exploitanten geëxploiteerd.

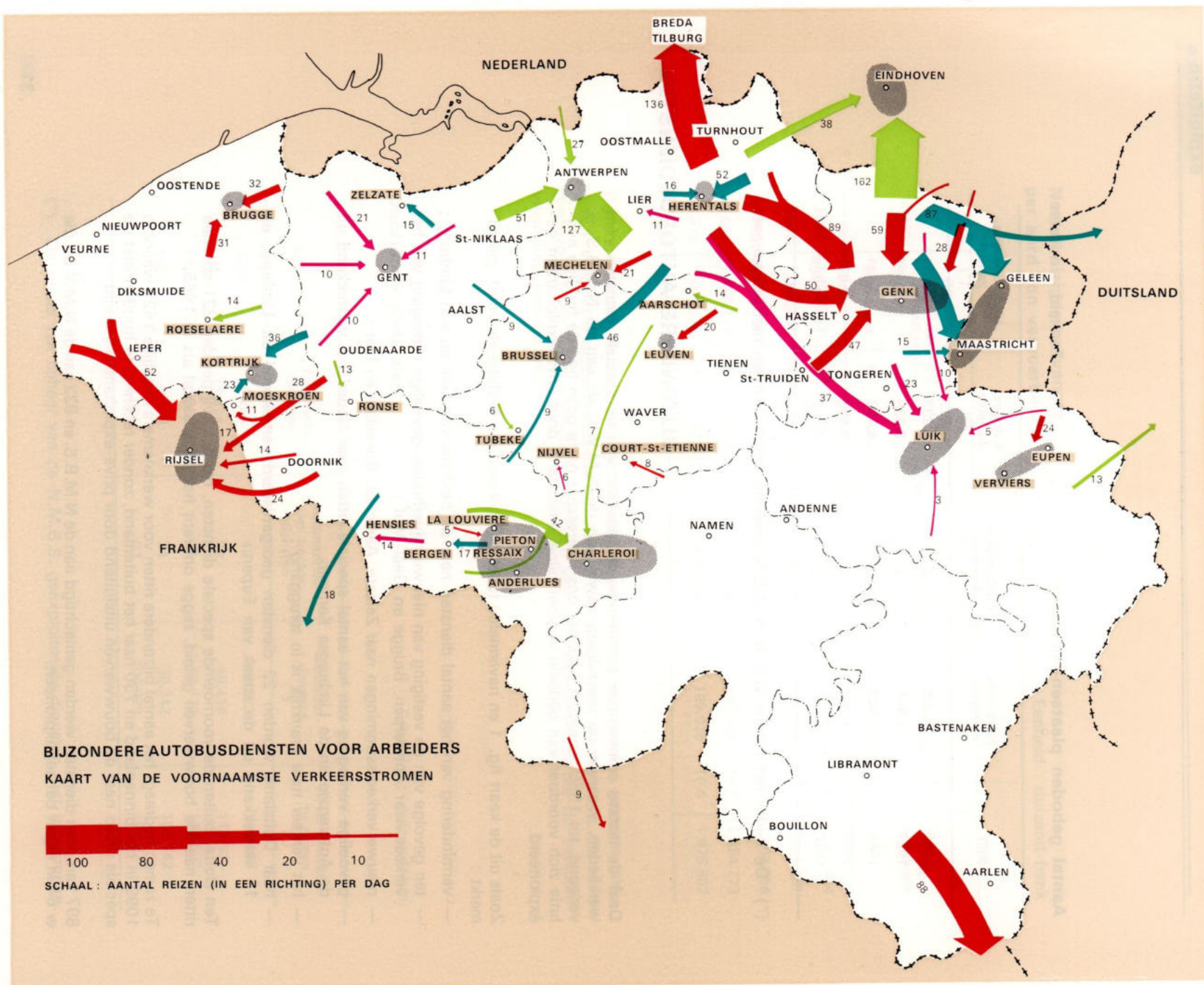
Zoals uit de kaart fig. 1 en navermelde tabel blijkt, wordt die evolutie als volgt gekenmerkt :

- vermindering van het aantal diensten naar de bekkens van Luik en van Limburg ;
- ten gevolge van de vestiging van nieuwe nijverheden, gevoelige verhoging van het verkeer naar Antwerpen, Brugge en Geel-Mol ;
- nieuwe verkeersstromingen naar Zelzate, Aarschot, Roeselare en Lier ;
- gevoelige verhoging van het aantal speciale ritten naar Nederland, vertrekkend uit de Antwerpse en de Limburgse Kempen ;
- het verkeer naar Frankrijk is in teruggang ;
- naar Duitsland worden 22 diensten georganiseerd vertrekkend uit Limburg, en 13 vertrekkend uit de streek van Eupen.

Ten slotte, buiten de voornoemde speciale diensten, hebben wij per dag 221 speciale ritten naar de bouwvelden geteld, zegge omtrent hetzelfde aantal als in 1965.

Te zamen bedraagt het aantal bijzondere ritten voor werknemers dagelijks 1829 waarvan 1099 in het binnenland en 730 naar het buitenland, zonder rekening te houden met de speciale ritten naar de bouwvelden uitsluitend door privé-exploitanten verricht.

897 van deze diensten werden gemachtigd aan de N.M.B.S. en 932 aan de N.M.V.B., die er 64 in eigen beheer exploiteert.

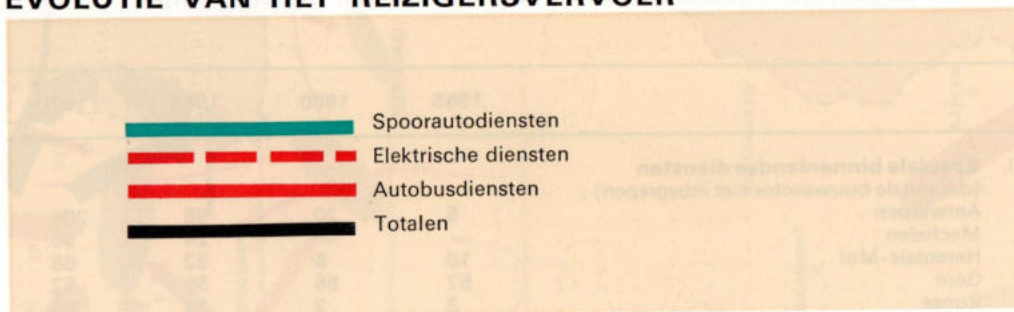


Aantal dagelijkse bijzondere autobustrajecten per bestemming.

	1955	1960	1965	1970
I. Speciale binnenlandse diensten (die van de bouwsector niet inbegrepen) :				
Antwerpen	5	20	96	205
Mechelen	—	—	24	30
Herentals-Mol	10	5	32	68
Gent	57	55	59	52
Ronse	3	3	13	13
Brugge	—	—	20	63
Kortrijk-Zwevegem	18	31	55	59
Nijverheidsbekken van Henegouwen	74	31	22	7
Idem-Binnenvoer	13	16	59	64
Moeskroen	2	5	10	11
Nijverheidsbekken van Luik	191	164	133	78
Verviers-Eupen	—	—	27	24
Nijverheidsbekken van de Kempen	275	306	373	267
Brussel-Vilvoorde	19	34	78	64
Leuven	3	9	12	20
Court-St.-Etienne	8	8	7	8
Nijvel	—	—	4	6
Tubeke	—	—	6	6
Zelzate	—	—	—	15
Roeselare	—	—	—	14
Aarschot	—	—	—	14
Lier	—	—	—	11
Totalen :	678	687	1.030	1.099

	1955	1960	1965	1970
II. Speciale diensten naar het buitenland :				
— Frankrijk : Rijsel-Roubaix	136	158	154	107
Noorden	—	17	19	27
Longwy	56	90	117	88
Totalen voor Frankrijk :	192	265	290	222
— Nederland : Tilburg-Breda	20	65	136	136
Eindhoven	60	90	183	200
Hollands Limburg	9	42	82	137
Totalen voor Nederland :	89	197	401	473
— Duitse Bondsrepubliek :	—	10	25	35
Algemene totalen voor het buitenland :	281	472	716	730

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER



Miljoenen reizigers

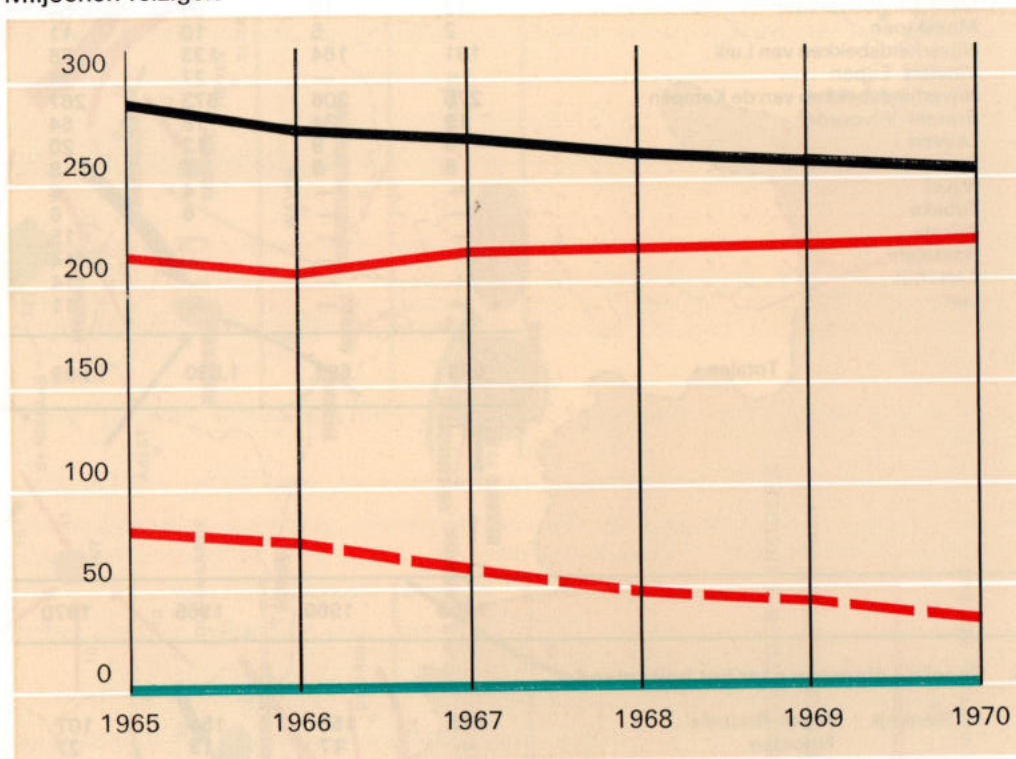


Diagram 2

EVOLUTIE VAN HET VERKEER

De vermindering van het verkeer, tijdens het dienstjaar 1969 vastgesteld, had niet verhinderd dat de ontvangsten in genoemd jaar een lichte stijging vertoonden ten opzichte van de ontvangsten van het vorige dienstjaar, en dit dank zij een tariefverhoging op 1 oktober 1968 toegepast. Zulks is niet meer het geval geweest tijdens het dienstjaar 1970, dat geen tariefverhoging heeft gekend ; de lichte inkrimping van het verkeer, die veel onbelangrijker was dan in 1969, heeft zich geuit door een overeenkomstig ontvangstenverlies.

Dit verschijnsel, gevoegd bij de sterke aangroei van de exploitatieuitgaven, zou de N.M.V.B. ertoe aangezet kunnen hebben haar verkeer nog te beperken door de bijzonder deficitaire ritten af te schaffen. Bezorgd als zij is om de collectieve belangen te vrijwaren, heeft zij gemeend haar activiteiten niet verder te mogen inkrimpen, en de uitslagen van 1970 laten op dit gebied een onbeduidende vermindering uitschijnen, die op een status-quo neerkomt. Inderdaad, indien het aantal aangeboden plaatsen-km. met 0,3 % verminderd is (in plaats van 1 % in 1969), is het verkeer, in afgelegde kilometers uitgedrukt, met ongeveer 0,2 % gestegen terwijl het in 1969 met 0,8 % achteruitgegaan was.

Het aantal vervoerde reizigers, dat in 1969 nog met 2,1 % was verminderd, heeft in 1970 een minder uitgesproken achteruitgang, namelijk van nagenoeg 1,4 %, gekend. Het cliënteelverlies is niet helemaal gestuit maar, naar men kan verhoppen, lijkt een stabilisatie op handen.

Op dit domein zijn er minder ontmoedigende resultaten genoteerd voor de gewone reizigers, waar de teruggang van 2,2 % in 1969 op slechts 0,4 % in 1970 wordt gebracht.

Voor de gewone abonnementen is het verlies 10,4 %, in plaats van 11,5 %. Daarentegen wordt de teruggang meer geaccentueerd voor de weekabonnementen (6,6 % in plaats van 5,1 %). Wat de schoolabonnementen betreft, was de in 1969 vastgestelde toename (4,1 %) niet meer zo sterk in 1970 (1,2 %).

De lezer zal de evolutie van het aantal vervoerde reizigers kunnen volgen bij raadpleging van het diagram 2.

SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF

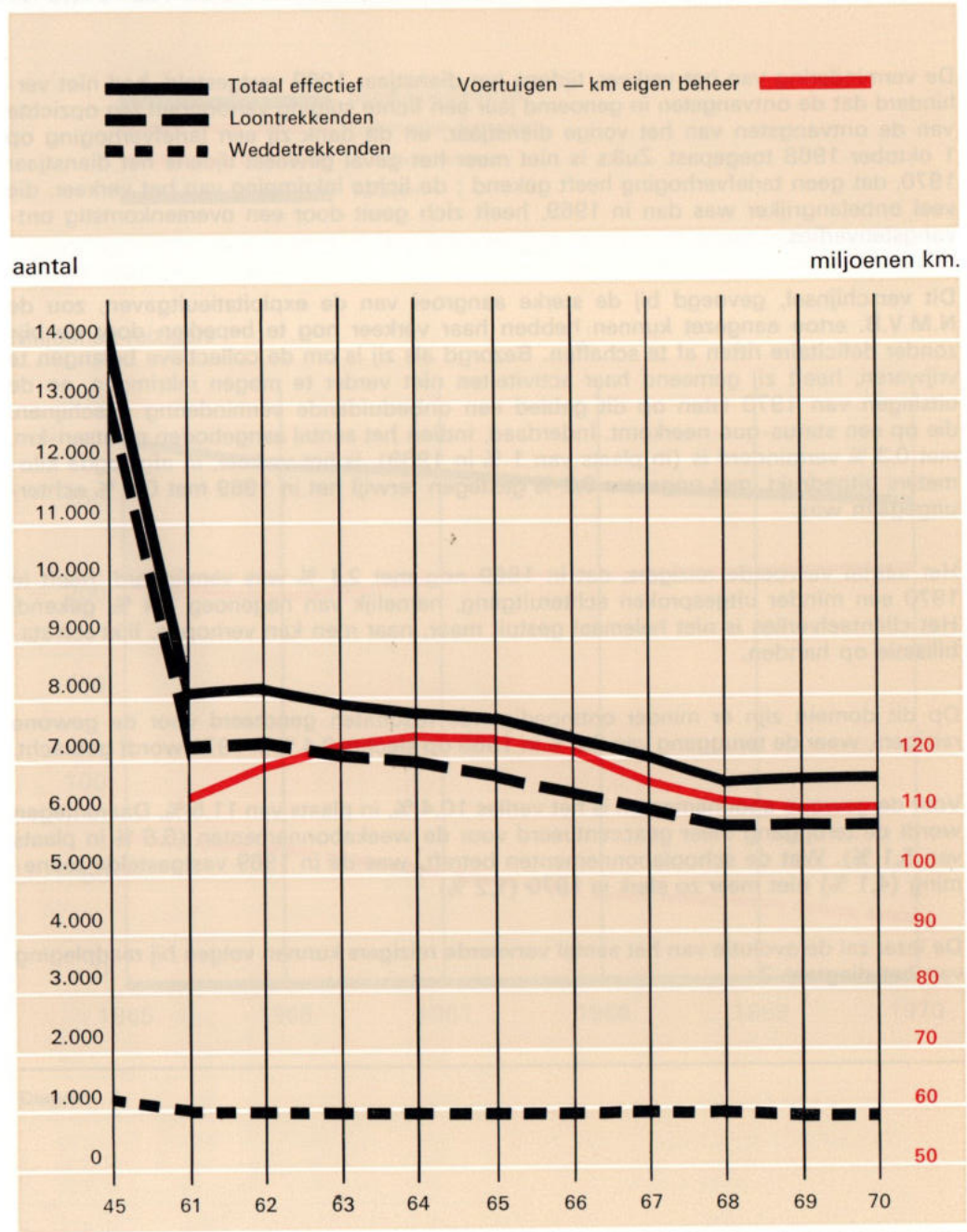


Diagram 3

personeel

EFFECTIEF

Terwijl het personeel tot in 1968 geleidelijk kon verminderd worden door rationalisatiemaatregelen en vooral door structuurhervormingen, is de toestand in 1969 en 1970 omgekeerd : de vervanging van het spoor door de autobus werd afgeremd en de nieuwe voordelen aan het personeel toegekend, o.a. inzake verlofdagen, hebben een lichte verhoging van het effectief voor gevolg gehad.

Tussen 1 januari en 31 december 1970 werd de getalsterkte van het personeel van 6.602 op 6.616 ambtenaars en agenten gebracht, zegge met 14 eenheden vermeerderd (zie diagram 3). Zoals in onderstaande tabel is weergegeven, vloeit die vermeerdering voort uit 533 aanwervingen en 38 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door het feit dat 557 agenten de maatschappij verlieten.

Schommeling van het effectief

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31.12.69 : 6.602 = 100)
Vrijwillig vertrek	240	3,64
Afdanking	72	1,09
Overlijden	26	0,39
Oppensioenstelling	160	2,42
Op sociale hulp of in disponibiliteit stellen	54	0,82
Onder de wapens geroepen	5	0,08
Aantal vertrekken (A)	557	8,44
Aanwerving	533	8,07
Teruggekomen in actieve dienst :		
— gedemobiliseerd	3	0,05
— terug in dienst geroepen	35	0,53
Totaal der indiensttredingen (B)	571	8,65
Vermeerdering van het effectief (B) — (A)	14	0,21

BEZOLDIGINGEN

De uitgave voor de *rechtstreekse bezoldigingen* in 1970 bedroeg 1.158.528.819 fr., tegen 1.056.665.855 fr. voor het dienstjaar 1969, zegge een vermeerdering met 101.862.964 fr., of 9,64 % ten opzichte van laatstgenoemd dienstjaar.

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

In frank

Elementen	1969		1970	
Wedden	219.965.770		226.245.227	
Lonen	794.390.716		884.732.228	
		1.014.356.486		1.110.977.455
Dubbel vakantiegeld weddetrekkenden		13.733.605		14.104.267
Buurtspoorwegsup- plement kinderbijslag: weddetrekkenden	1.679.125		1.636.880	
loontrekkenden .	12.402.294		12.886.760	
		14.081.419		14.523.640
Scholingsvergoeding loontrekkenden .		248.881		580.590
Buitengewone toelage		14.245.464		18.047.317
Diverse premies .		—		295.550
Totalen		1.056.665.855		1.158.528.819

De *onrechtstreekse bezoldigingen* bedroegen, in 1970, 11.758.221 fr., tegen 11.939.588 fr. in 1969, d.i. een vermindering met 181.367 fr. of 1,52 %.

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

In frank

Elementen	1969	1970
Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het kledingfonds van het personeel	7.091.684	7.048.512
Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij . . .	512.167	534.001
Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd	329.000	504.000
Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S.	615.791	659.880
Verplaatsingskosten	2.690.053	2.843.906
Allerlei vergoedingen	700.893	167.922
Totalen	11.939.588	11.758.221

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN

Bijdragen voor de Maatschappelijke Zekerheid.

De bijdragen die uit dien hoofde de N.M.V.B. ten laste vallen beliepen, in 1970, 350.436.649 fr. tegen 303.941.218 fr. in 1969; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 46.495.431 fr. of 15,30 % bereikt.

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

In frank

Elementen	1969	1970
Weddetrekkenden	30.472.600	32.856.312
Loontrekkenden	226.391.072	268.460.737
Vakantiegeld loontrekkenden	32.360.626	49.119.600
Aanvullend vakantiegeld loontrekkenden	14.716.920	—
Totalen	303.941.218	350.436.649

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

In frank

Hoedanigheid van de werknemers	1969	1970
Weddetrekkenden	12.678.346	14.136.653
Loontrekkenden	82.167.689	97.947.792
Totalen	94.846.035	112.084.445

De verhoging beloopt 17.238.410 fr., of 18,18 %.

Andere wettelijke sociale lasten

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

In frank

Elementen	1969	1970
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	13.490.167	14.842.576

De N.M.V.B. heeft dus, in 1970, aan wettelijke sociale lasten een bedrag van 365.279.225 fr. uitgegeven, waarbij nog een som van 112.084.445 fr. kan worden gevoegd, die aan de bron 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	1969	1970
Bijkomende vergoedingen aan ziekte agenten : weddetrekkenden loontrekkenden	3.178.329 15.560.338	2.425.807 16.355.368
	18.738.667	18.781.175
Bijdragen aan de Gemengde-Verzekeringskas (G.V.K.)	4.398.926	4.336.950
Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel, aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan zijn rechthebbenden	16.087.387	18.872.863
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wettelijk pensioen (K.U.B.) . . .	107.313.853	117.484.758
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten (K.V.I.) . . .	24.823.897	26.822.085
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van sociaal hulpgeld aan de in werkloosheid gestelde agenten (K.S.H.)	20.094.915	19.273.514
Syndicaal fonds (loontrekkenden + weddetrekkenden)	4.578.261	4.869.474
Totalen	196.035.906	210.440.819

Uit deze tabel blijkt dat er een vermeerdering is geweest met 14.404.913 fr. of 7,35 %.

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	1969	1970
Rechtstreekse bezoldigingen	1.056.665.855	1.158.528.819
Onrechtstreekse bezoldigingen	11.939.588	11.758.221
Wettelijke sociale lasten (werkgever) :		
R.M.Z.	303.941.218	350.436.649
Andere	13.490.167	14.842.576
Extra-wettelijke sociale lasten	196.035.906	210.440.819
Totalen	1.582.072.734	1.746.007.084

Het totale bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1970 dus 1.746.007.084 fr. tegen 1.582.072.734 fr. in 1969.

De verhoging beloopt 163.934.350 fr. of 10,36 %.

TOELAGEN AAN DE OUD-AGENTEN

Het aantal begunstigten van bijkomende toelagen bedroeg :

pensioen	: 2.623 oud-agenten ;
overlevingsrente	: 2.578 gerechtigden ;
invaliditeit	: 698 oud-agenten ;
werkloosheid	: 473 oud-agenten.
Totaal	: 6.372 oud-agenten en gerechtigden.

Het diagram 4 schetst de evolutie van het aantal begunstigten op bijkomende toelagen in verhouding tot het effectief in actieve dienst.

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

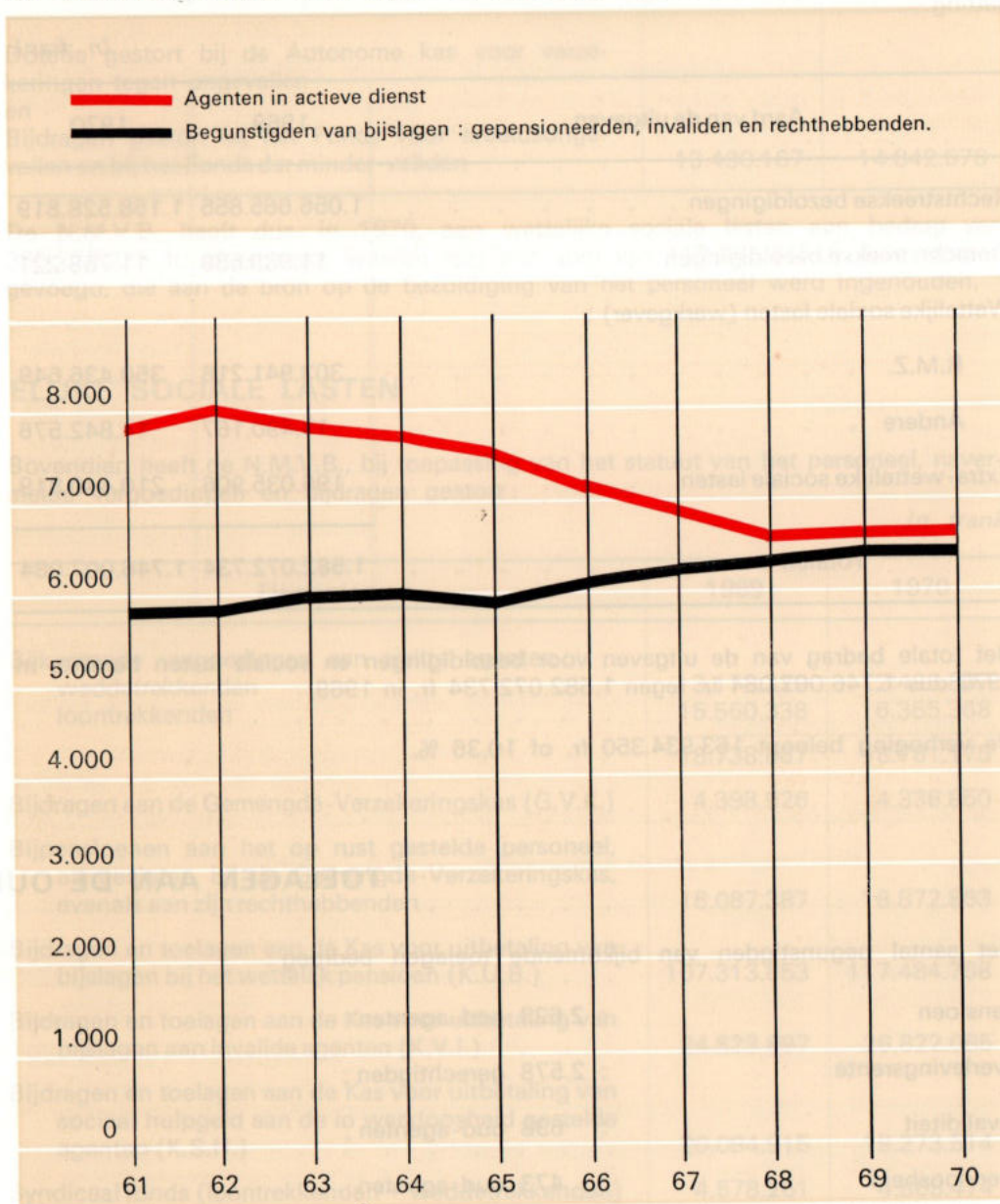


Diagram 4

VOORNAAMSTE NIEUWE PERSONEELSLASTEN INGEVOERD IN 1970.

Hierna volgt een opgave van de nieuwe beschikkingen die in 1970 van kracht zijn geworden :

Op 1.1.1970

- Toekenning aan de weddetrekkende agenten van een programmatietoelage voor 1970 (1ste schijf).
- Integratie in de loonschalen van de categorie II van 6 van de 26 betaalde rustdagen voor de agenten die dit forfaitair stelsel van betaald verlof genieten.
- Eerste schijf van de uitzonderlijke toelage voor sociale programmatie voor 1970 aan de loontrekkende agenten — bedrag : 800 fr.
- Nieuwe schikkingen toepasselijk inzake berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid en verhoging van de bezoldigingsgrenzen voor de R.M.Z. ten gevolge van de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.
- Wederaanpassing van de bijdragen voor de Kassen K.U.B. — K.V.I. — K.S.H. — provisie van 7 % gebracht op 9 %.
- Toekenning van bijkomende verlofdagen aan loontrekkende agenten — nieuw stelsel.
- Verhoging van de R.M.Z. - bijdragen voor de sector « Jaarlijkse vakantie », van 10,40 % op 12,40 % gebracht.
- Verhoging van het syndicaal fonds, voor het jaar 1970 van 700 fr. op 743 fr. gebracht.

Op 1.3.1970

- Verhoging met 2 % van de lonen ten gevolge van de stijging van het indexcijfer van de consumptieprijzen.

Op 1.4.1970

- Tweede schijf van de uitzonderlijke toelage voor sociale programmatie 1970 aan de loontrekkende agenten — bedrag : 800 fr.
- Toekenning aan oud-loontrekkenden, begunstigden K.U.B. — K.S.H. en K.V.I. met regime K.S.H., die reeds vóór 1.1.1970 van de Kassen toelagen ontvingen van een uitzonderlijke en enige toelage van 500 fr.
- Verhoging van de in aanmerking te nemen bezoldigingsgrenzen voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid ten gevolge van de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.
- Verhoging van de aanvullende kinderbijslag ten laste van de N.M.V.B. (indexcijfer).
- Vergoeding voor onderhoud van werkkleding — Bedragen van 468 fr. en 236 fr. respectievelijk op 480 fr. en 240 fr. gebracht.
- Berekening van de aanvullende buurtspoorwegvergoeding aan de agenten die ongeschikt zijn voor de dienst bij de N.M.V.B. en die werkloosheidsvergoeding ontvangen — Koppeling aan het indexcijfer der consumptieprijzen = wettelijke toelage van 201,50 fr. op 205,37 fr. gebracht.

Op 1.6.1970

- Verhoging met 3 % van de lonen ten gevolge van de sociale programmatie 1970, alsmede van een regularisatie van de loonschalen van de categorieën IIa en IIIb.
- Toekenning van een vakantiegeld aan de oud-agenten van de N.M.V.B. die een vergoeding K.S.H. of een vergoeding K.V.I. (regime K.S.H.) ontvingen voor de maand mei. Bedrag : 1.128 fr. aan de gehuwde mannelijke agenten ;
677 fr. aan de andere begunstigden.
- Toekenning van een haard- en standplaatstoelage aan de loontrekkende agenten.

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

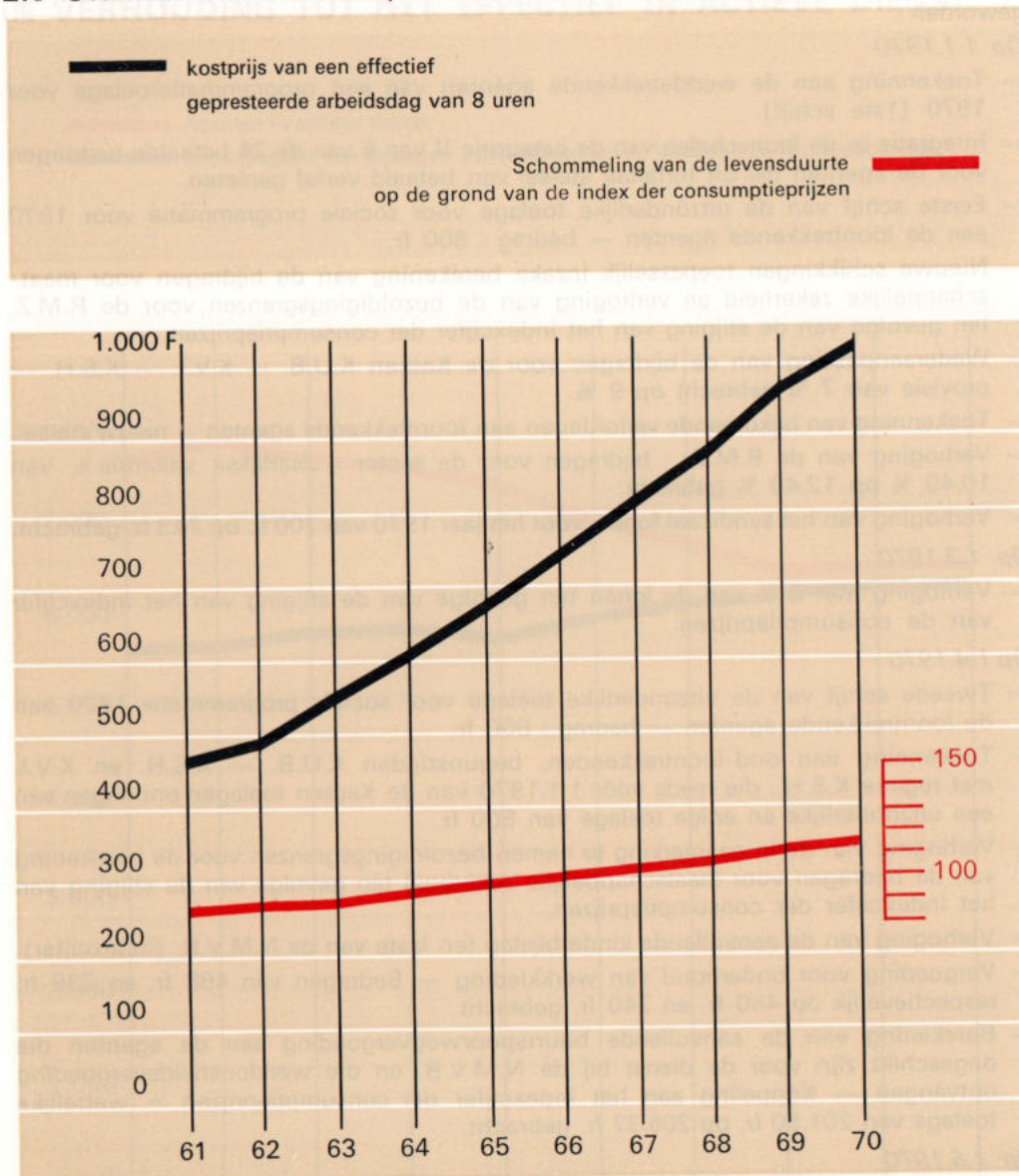


Diagram 5

Op 1.7.1970

- Verhoging van het grensbedrag ten belope waarvan de bezoldiging van de hand- en geestesarbeiders in aanmerking wordt genomen voor de berekening van de bijdragen bestemd voor de sector « Ziekteverzekering — vergoedingen ».
- Wijziging van het percent der bijdrage bestemd voor de sector « Ziekteverzekering — vergoedingen ».
- Wijziging van het percent van de bijdrage bestemd voor de sector « Wettelijke pensioenen ».
- Vervangingsdag voor de wettelijke feestdagen die met een zaterdag samenvallen : regime van de loontrekkende agenten die geen 20 betaalde rustdagen genieten.
- Nieuwe uurlonen op 1 januari, 1 maart en 1 juni 1970 voor de loontrekkende agenten van de categorie IV.

Op 1.10.1970

- Verhoging met 2 % van de lonen ten gevolge van de stijging van het indexcijfer van de consumptieprijzen.
- Heraanpassing van de bijdragen voor de Kassen K.U.B. — K.V.I. — K.S.H. : provisie van 9 % op 13 % gebracht.
- Vergoeding voor het onderhoud van de werkkleding — Bedrag van 480 fr. en 240 fr. respectievelijk op 488 fr. en 244 fr. gebracht.
- Verhoging van de bezoldigingsgrenzen die in aanmerking moeten worden genomen voor de berekening van de R.M.Z. — bijdragen ten gevolge van de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Op 1.11.1970

- Koppeling aan het indexcijfer der consumptieprijzen, van de haard- en standplaats-toelage.
- Verhoging van de aanvullende kinderbijslag ten laste van de N.M.V.B. (indexcijfer).

Op 1.12.1970

- Derde schijf van de uitzonderlijke programmatietoelage voor 1970 aan de loontrekkende agenten — bedrag : 1.600 fr.
- Toekenning aan de weddetrekkende agenten van een programmatietoelage voor 1970 (2de schijf).

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 1.077,60 fr. in 1970, tegen 960,25 fr. in 1969, wat een verhoging met 117,35 fr. of 12,22 % uitmaakt (zie diagram 5).

VERBETERING VAN DE LONEN

In de hierna volgende tabel geven wij de evolutie sedert 1963 van het jaarlijks bruto-inkomen van een gehuwde O.M.C. - bestuurder - ontvanger met 8 jaar dienst en wij vergelijken ze met die van het gemiddelde indexcijfer van de consumptieprijzen 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 6 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

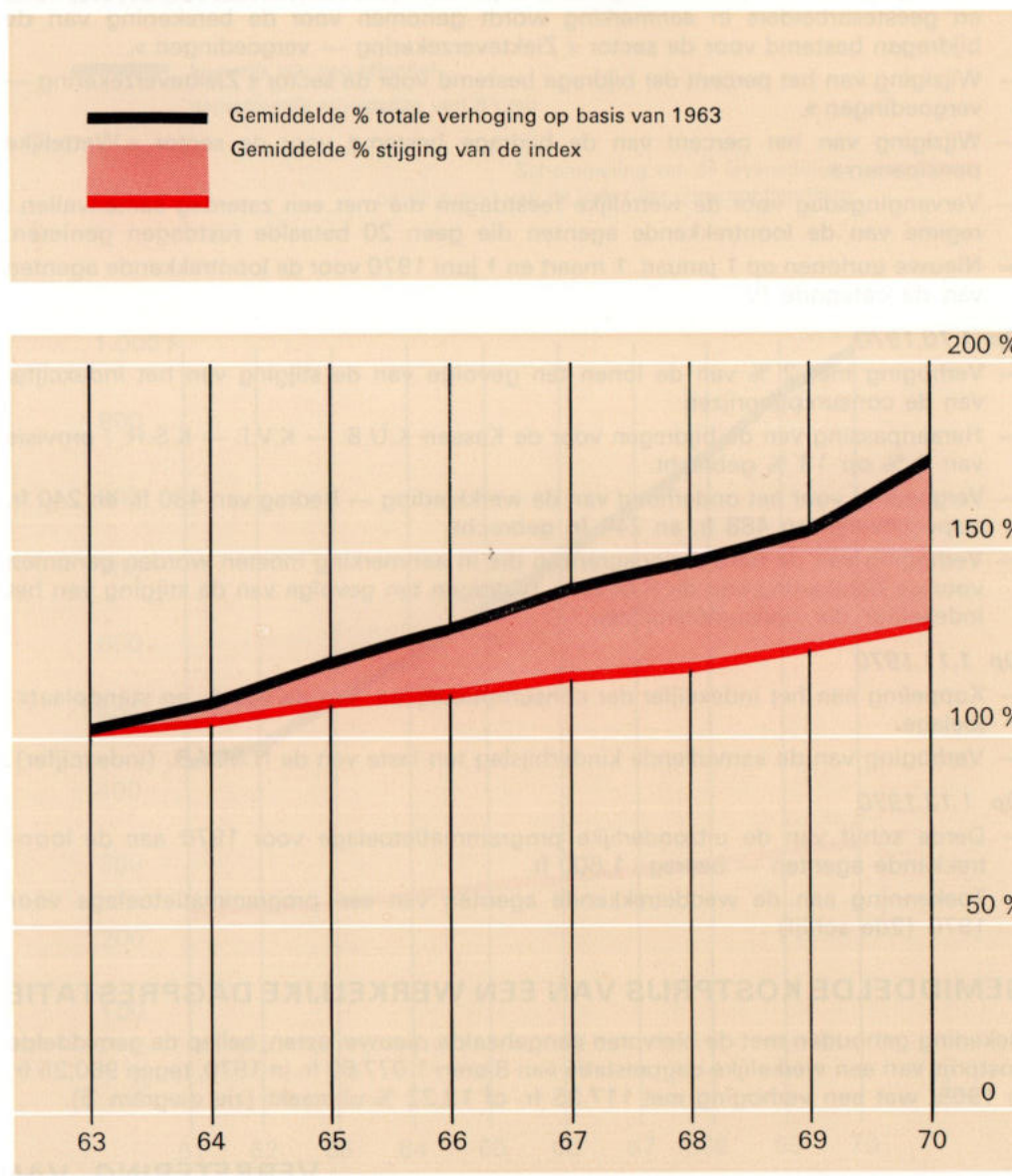


Diagram 6

Jaar	Gemiddeld bruto-inkomen		Gemiddeld indexcijfer van de consumptie-prijzen			Gemiddeld verhogings-percentage voortvloeiend uit de sociale programmaties
	van het jaar	verhogings-percentage in verhouding tot 1963	oud	nieuw	verhogings-percentage 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 %
1970	173.000	71,29 %	147,99	113,94	28,63 %	42,66 %

Het gemiddeld bruto-inkomen van 1970 omvat de haardtoelage, die aan het loontrekkend personeel vanaf 1 juni 1970 is toegekend.

PSYCHOTECHNISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS VOOR DE TECHNISCHE DIENSTEN

In 1970 werden er :

- a) 1.220 psychotechnische onderzoeken gedaan (1.080 in 1969), waarvan 1.035 aanwervingsexamens, 15 mutatieexamens, 8 rijvaardigheidsproeven, 130 bevorderingsexamens en 32 oriëntatieexamens.

Noemen wij « selectiecoëfficiënt » de verhouding van het aantal kandidaten, die zich voor het psychotechnisch aanwervingsonderzoek aanbieden, tot het aantal aangeworven werkkrachten, dan bekomen wij voor het jaar 1970 de verhouding :

$$\frac{1035}{533} = 1,94$$

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

- b) 177 bevorderingsexamens van beroepsbekwaamheid voor de technische diensten ;
c) 156 aanwervingsexamens van beroepsbekwaamheid voor de technische diensten.

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 1970, 98 diepgaande enquêtes en 4.819 gewone bezoeken en demarches gedaan ; bovendien hebben zij, tijdens 389 zitdagen, 1.909 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van deze dienst, in 1970, kan als volgt samengevat worden :

Aantal agenten die cursussen volgden :	61
Aantal afgeleverde lessen :	1.775
Aantal afgeleverde studiebewijzen :	48

INTERNE EN OPENBARE RELATIES

In 1970 heeft de Belgisch — Luxemburgse Vereniging van de Ondernemingspers haar 20ste verjaardag gevierd in aanwezigheid van de h. Louis MAJOR, Minister van Tewerkstelling en Arbeid.

In zijn redevoering herinnerde de Minister eraan dat de Conferentie van de Internationale Arbeidsorganisatie in 1967 de wens geuit had, dat er in elke onderneming een aantrekkelijk en efficiënt tijdschrift zou worden uitgegeven, dat als bestendig orgaan van werkelijke communicatie zou dienst doen.

Op dit gebied is de N.M.V.B. vooruitgelopen op de wens van de I.A.O., want reeds sedert 1946 laat ze een ondernemingsblad verschijnen in beide landstalen ; dit tijdschrift wordt niet alleen aan de agenten in actieve dienst gezonden, maar ook aan de gepensioneerd en aan de weduwen.

VAKANTIEHUZEN

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

Gedurende de vakantieperiode van 1970 konden er 832 aanvragen om verblijf worden ingewilligd.

Het aantal vakantiegangers is met 5,7 % verhoogd, doordat het cijfer van 2.611, in 1969, tot 2.759 is opgelopen in 1970.

De gemiddelde bezettingscoëfficiënt is aanzienlijk verhoogd (77,0 % in 1970 tegen 74,2 % in 1969 voor « Zonnebloem » en 57,3 % tegen 54,4 % voor « Annette et Lubin »). Deze betere bezetting is het gevolg van de aangroei van het aantal vakantiegangers, vermits de gemiddelde duur van het verblijf praktisch onveranderd is gebleven.

De gunstmaatregelen (speciale prijzen), die tijdens de stille periode aan de gepensioneerd en rechthebbenden toegestaan werden, blijven verder vruchten afwerpen.

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 wegen :

aanleggen van een derde rail in de Vooruitgangstraat en op het Rogierplein te Sint-Joost-ten-Noode en te Brussel, met verbindingen met het oude spoor in de G. Matheusstraat en op de Bolwerklaan ;

verplaatsen van de sporen aan het kruispunt van « La Bascule » te Bergen (350 m.) ;

verschuiven van de sporen, te Saint-Symphorien (160 m.) ;

aanleggen van een voorlopig spoor te Familleureux (brug nr. 34) (350 m.) ;

verplaatsen van de sporen te Bascoup (Marie Laguerre) (700 m.) ;

wijziging van de sporen in het station Eugies ;

wijziging van het peil van de sporen te Lodelinsart en te Jumet ten gevolge van de verbetering door Bruggen en Wegen van de weg Charleroi-Brussel (3.400 m.) ;

aanleggen van een voorlopig spoor te Jumet (brug nr. 1) (200 m.) ;

verschuiven van het spoor te Jumet (rue Frison) (400 m.) ;

optrekken van het spoor te Anderlues (900 m.) ;

optrekken van het spoor voor rekening van de M.I.V.A., te Berchem en te Mortsel (optrekking met 20 cm. over 548 m. dubbelspoor).

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

Maaseik — Lanaken (doortocht van Mechelen a/Maas)	0 km. 567
Schepdaal — Eizeringen	3 km. 500
Asse (Gemeenteplein) — Asse (Wijndruif)	1 km. 600
Bergen-Boussu (dubbelspoor)	0 km. 600
Charleroi — Nalinnes	3 km. 773

Trazegnies — Pont-à-Celles	1 km. 269
Jumet — Ransart	0 km. 705
Charleroi — Presles	0 km. 216
Nijverheidsspoor met 4 rails van Mol (Donk) tot Mol (station)	0 km. 923
Eén-meterspoor Mol (station) — Mol (Sluis)	1 km. 723
Antwerpen — Brasschaat — Wuustwezel (sectie Brasschaat — Prins Kavellei — Wuustwezel — Tol)	5 km. 777
Totaal :	20 km. 653

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

Wij vermelden hierna de werken die in 1970 werden uitgevoerd :

- inrichten van een gebouw voor woning en sociale installaties te Kalken ;
- oprichten van een gebouw voor woning en sociale installaties te Nijvel ;
- inrichten van een onderhoudscentrum voor autobussen met sociale installaties, te Chastre ;
- oprichten van sociale installaties te Koekelare ;
- inrichten van opslagplaatsen in open lucht, te Jumet ;
- ombouwen van het elektrisch onderstation te Bressoux tot woning, kantoren en sociale installaties ;
- vergroten van de sociale installaties te Genk ;
- oprichten van een autobusgarage, met sociale installaties, te Diksmuide ;
- aanleggen van een autobusparkeerplaats, met sociale installaties, te Havelange ;
- inwendige modernisering van het vacatiehuis te Wenduine ;
- afwerken van het onderhoudscentrum, kantoren, sociale installaties en woning te Antwerpen (Tjalkstraat).

Navermelde werken werden in 1970 aangevangen maar zullen slechts in 1971 voltooid zijn :

- oprichten van een administratief gebouw ten behoeve van de directie van de groep Antwerpen ;
- moderniseren van de woning te Wanze, met inrichten van sociale installaties ;
- aanleg van een autobusparkeerplaats, met sociale installaties, te Wuustwezel ;
- ombouw van de werkplaats van Andenne-Seilles tot onderhoudscentrum voor autobussen, met aanleg van een parkeerplaats ;
- inrichten van een klein-onderhoudscentrum voor autobussen te Dilbeek ;
- inrichten van de woning en van de sociale installaties te Moeskroen ;
- inrichten van een onderhoudscentrum voor autobussen, te Kuregem.

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 1970 opgericht :

wachthuisjes N.M.V.B.	: 205 eenheden, waardoor het totaal van dergelijke op ons net geplaatste wachthuisjes op 2.668 werd gebracht;
wachthuisjes N.M.B.S.	: 110 eenheden;
gemengde wachthuisjes	: 16 eenheden;
wachthuisjes M.I.V.B.	: 15 eenheden;
wachthuisjes S.T.I.L.	: 12 eenheden;
wachthuisjes particuliere exploitanten	: 9 eenheden.

Kunstwerken

Ten gevolge van de afschaffing van spoorlijnen zijn we ertoe gebracht verscheidene kunstwerken af te breken, onder andere te Houdeng-Aimeries, Bioul (in uitvoering), Bois-du-Luc, Meeffe, Thuillies, Estinnes-au-Mont, Bracquengnies.

Verwarmingsinstallaties

Wij hebben in 1970 verwarmingsinstallaties verwezenlijkt in de woningen, kantoren en sociale installaties van de stelplaatsen te Marloie, Trazegnies, Eupen, Kalken, Het Rad en Nijvel, in het gebouw van de gewestelijke directie van Henegouwen, in de werkplaats en het magazijn te Dilbeek, alsmede in de werkplaats, de wasruimte, de kantoren en de sociale installaties te Chastre.

Elektrische uitrusting

Verlichtingsinstallaties

Er werden verlichtingsinstallaties aangebracht in de gebouwen te Wanze, Chastre, Wenduine, Havelange, Saint-Hubert, Amberloup, Rocourt, Kalken en Hasselt.

Er werd een noodverlichting aangebracht in de gebouwen van het Hoofdbestuur en een uitbreiding verwezenlijkt aan de alarmuitrusting in dezelfde gebouwen.

Tractieonderstations en hoogspanningscabines

De navermelde vaste en verplaatsbare tractieonderstations werden definitief buiten gebruik gesteld :

Molenbeek (Vandermeerenstraat), Audregnies (verplaatsbaar W.S.O. I), St. Gillis-bij-Brussel (Vlasfabriekstraat), Eizeringen, Dour, Wolvertem, Dilbeek (verplaatsbaar W.S. V), Ukkel (Diesdelle), Zellik (verplaatsbaar W.S. III), Quaregnon, Asse.

Anderdeels werd te Molenbeek een over de weg verplaatsbaar onderstation met silicium-gelijkrichter in bedrijf gesteld, in vervanging van het aan de M.I.V.B. afgestaan vast onderstation.

Een nieuwe hoogspanningscabine van het geprefabriceerd type werd op de aanhorigheden van de stelplaats Dilbeek in dienst gesteld.

ROLLEND MATERIEEL

Aanschaffingen

Er werden 160 nieuwe voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk :

144 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Fiat (motor Fiat-Diesel 140 pk. aan de achterkant — 46 zitplaatsen) ;

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

Ombouwingen

4 reeds afgedankte autobussen (2 van het type « Ateliers Métallurgiques de Nivelles » en 2 van het type Brossel A 93 DAR) werden als reparatiewagens opnieuw in gebruik genomen.

Desaffectaties

Vervoer over de weg

Autobussen	50
Andere voertuigen	21

Vervoer per spoor

Elektrische motorwagens « reizigers »	31
Elektrische motorwagens « dienst »	3
Spoorauto's en tractors	1
Bijwagens	27
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale)	31

Effectief op 31 december 1970

Vervoer over de weg

Autobussen	2057
Wegtrein	1
Andere voertuigen	169

Vervoer per spoor

Elektrische motorwagens « reizigers »	269
Elektrische motorwagens « dienst »	10
Locomotieven	6
Spoorauto's en tractors	17
Bijwagens	204
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale)	324

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1971

VASTE INSTALLATIES

Sporen

De navermelde spoorwijzigingswerken worden voorzien :

verplaatsing van de sporen op de Zennebedding, langs de voorlopige viaduct, te Brussel ;
 verschuiving van het spoor, aan de « pont des Soupirs », te La Louvière ;
 verschuiving van het spoor, rue de Bouvy, te La Louvière ;
 verplaatsing van het spoor, rue de Belle-Vue, te La Louvière ;
 verplaatsingen van de sporen te St. Vaast en te Maurage ;
 verschuiving van de sporen aan en nabij de brug nr. 1, te Jumet ;
 verschuiving van de sporen, rue Jules Wauters, te Jumet ;
 aanleg van een wijkspoor te Fontaine-l'Evêque ;
 werken tot vernieuwing van de sporen aan de Demeybruggen te Oostende ;
 modernisering van de Spuikom, te Blankenberge : vervanging en verplaatsing van de sporen en van de luchtlijnen.

Goedgekeurde opbrekingen

Lodelinsart-Châtelet	8 km. 000
Antwerpen (Italiëlei) — Antwerpen (Groenendaallaan)	3 km. 150
Antwerpen (Rooseveltplain) — Merksem (de l'Arbrealaan)	4 km. 000
Brasschaat (Zagersdreef) — Brasschaat (Terminus)	2 km. 000
Merksem (Oude Bareel) — Schoten (Lindelei)	5 km. 110
Ukkel (Diesdelle) — St.-Genesius-Rode	5 km. 800
Brussel (Zuid) — Ukkel (St. Job)	6 km. 700
Bergen-Boussu en uitbreidingen	21 km. 000

Sporen met 4 rails te Baudour	3 km. 800
Meterspoor van het nijverheidsspoor met 4 rails te Mol	4 km. 150
Brasschaat (Prins Kavellei) — Wuustwezel-grens	8 km. 054
Baanvak op te breken in de stad Antwerpen : enkelspoor	0 km. 620
Baanvak op te breken in de stad Antwerpen : dubbelspoor	3 km. 405

Aan de ministeriële goedkeuring onderworpen opbrekingen

Pâturages (place St. Pierre) — Wasmes (rue de Maubeuge)	0 km. 950
Pâturages (place St. Pierre) — La Bouverie (place Ferrer)	0 km. 680
La Bouverie (place Ferrer) — Frameries (Quatre Pavés)	1 km. 350
Brussel (St.-Jans-Molenbeek) — Hekelgem	18 km. 850
Meise-Wolvertem	2 km. 300
Meise-Laken (Dikke Linde)	5 km. 100
Antwerpen (Straatsburgdok) — Ekeren (Dijk)	5 km. 100
Dilbeek (stelplaats) — Schepdaal (stelplaats)	4 km. 300

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

Navermelde werken zijn voorzien :

- modernisering van de woning van de stelplaats Lochristi ;
- inrichten van een onderhoudscentrum voor autobussen te Kessel-Lo ;
- inrichten van een onderhoudscentrum voor autobussen te Grimbergen, met sociale installaties ;
- inrichten van een garage te Knokke en aanleg van sanitaire installaties en van een onderhoudsput voor de voertuigen ;
- inrichten van de autobusgarages te Rocourt en oprichten van een woning met kantoren en sociale installaties ;
- oprichten van een woonhuis en sociale installaties te Oostende ;
- autobusparkeerplaats, woonhuis en sociale installaties te Broechem ;
- autobusparkeerplaats te Tessenderlo ;
- aanleg van een autobusparkeerplaats met gebouw voor sociale installaties te Martelange ;
- inrichten van de woning te Rupelmonde.

Verwarmingsinstallaties

Wij voorzien de verwezenlijking van verwarmingsinstallaties te Moeskroen (woning, kantoren en sociale installaties), Wanze (woning en kantoren), Hoogstraten, Mechelen, Rumst, Tremelo (woningen), Dilbeek, Grimbergen (woningen, kantoren en sociale installaties), Andenne (hall voor onderhoudsputten en schilderwerk).

ROLLEND MATERIEEL

Volgens de thans in uitvoering zijnde bestellingen zullen wij in de loop van het jaar 1971 zowat 100 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Fiat (motor Fiat-Diesel 150 pk. achteraan) in dienst stellen.

De koetswerken van een gedeelte van die voertuigen zullen door Van Hool worden gebouwd, de andere zullen met een carrosserie Jonckheere worden uitgerust.

Die voertuigen zullen dezelfde algemene kenmerken hebben als die van de autobussen die in de loop van het vorige dienstjaar in dienst zijn gesteld.

1914

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., U.S.A.

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., U.S.A.

1914

1914

1914

THE JOURNAL OF THE AMERICAN MEDICAL ASSOCIATION
PUBLISHED WEEKLY
CHICAGO, ILL., U.S.A.

ongevallen - voorzorgsmaatregelen en beheer

ARBEIDSONGEVALLEN

1970	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid	Tijdelijke arbeidsongeschiktheid	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst . .	295	1	8	128	158
— loontrekkenden . .	280	—	8	123	149
— weddetrekkenden . .	15	1	—	5	9
Ongevallen op de weg van het werk	55	—	5	44	6
Totalen	350	1	13	172	164

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 350, tegen 368 in 1969, zegge een vermindering met ongeveer 5,1 %. Zo het aantal van de rubriek « Doden » onveranderd bleef (1 geval in 1969 en 1 geval in 1970) is het aantal ongevallen van de rubriek « Bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid » verminderd (16 gevallen in 1969 — 13 gevallen in 1970), evenals het aantal ongevallen met tijdelijke arbeidsongeschiktheid (189 gevallen in 1969 — 172 gevallen in 1970). Het aantal ongevallen zonder werkverlet steeg van 162 tot 164.

A. Ongevallen in dienst

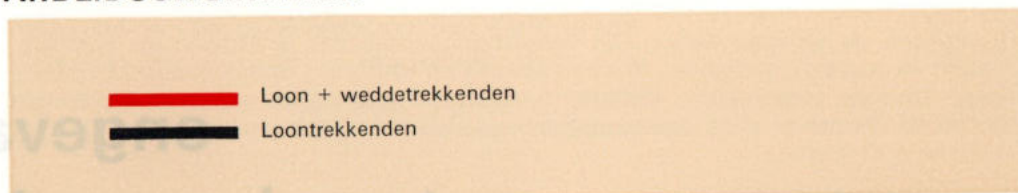
1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen

Het aantal ongevallen in dienst bedroeg 295 in 1970 tegen 297 in 1969. Tijdens het jaar 1970 werd 1 dodelijk ongeval geregistreerd en deden er zich 8 gevallen voor met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid, tegen 1 dodelijk ongeval en 12 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid in 1969.

2. Ongevallen met werkverlet, overkomen aan loontrekkenden

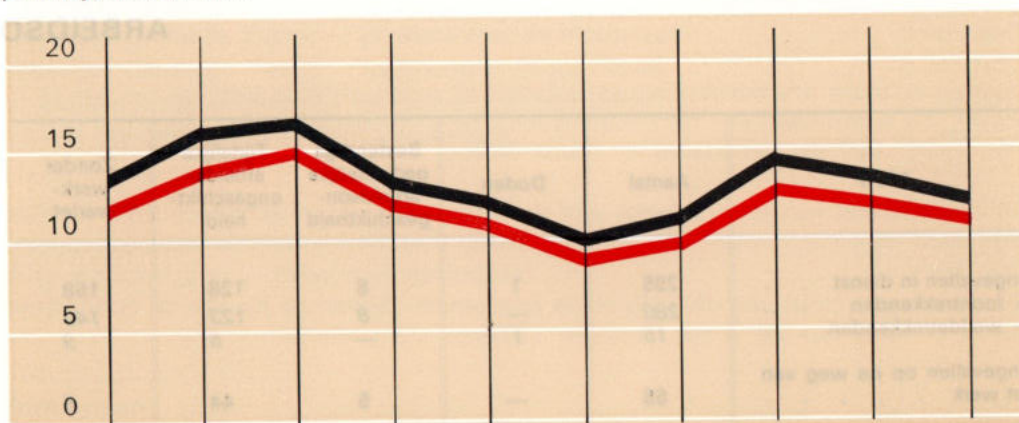
Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende agenten van de exploitatiegroepen, bedraagt 131 in 1970, tegen 146 in 1969, d.i. een vermindering met ongeveer 10,3 %. De hiernavolgende tabel geeft, voor de laatste 3 jaren, de verdeling weer van het aantal ongevallen met werkverlet per exploitatiegroep, evenals het aantal ongevallen per 100 loontrekkenden.

ARBEIDSONGEVALLEN



Aantal ongevallen met werkonbekwaamheid
per miljoen werkuren

FREQUENTIECIJFER



Aantal dagen werkonbekwaamheid
per duizend werkuren

GRAAD VAN ERNST

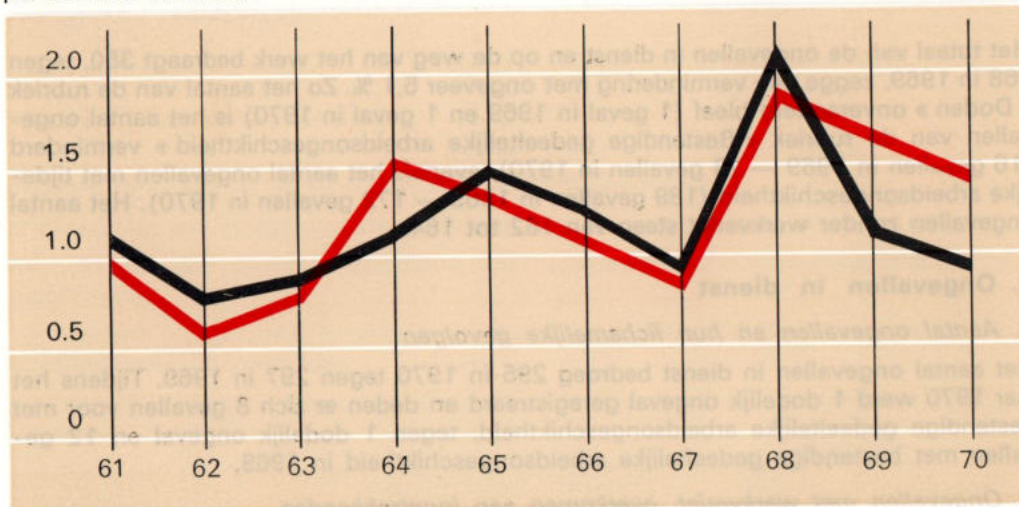


Diagram 7

Groep	1968	-1969	1970
Antwerpen	22	10	11
Oost-Vlaanderen	8	9	7
Henegouwen	55	69	53
Namen-Luxemburg	3	3	5
Luik	5	2	1
Brabant	53	36	32
Limburg	0	0	1
West-Vlaanderen	20	17	21
Net	166	146	131
Voor 100 loontrekkenden	2,9	2,5	2,3

Het diagram 7 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 werkplaats te Luik-St.-Gilles (41 arbeiders) ;
- ploeg van de werkplaats te Kuregem (42 arbeiders).

2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Beweging Antwerpen — Hoogstraten — Mol — Turnhout (63 arbeiders) ;
- ploeg van de Beweging Lesves — Burdinne — Forville — Ohey — Andenne — Wellin — Morville — Onoz — Grand-Leez (72 arbeiders).

3.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Beweging Eupen — Warzée (71 arbeiders).

4.459 dagen zonder ongeval met werkverlet op 31.12.1970

- ploeg van de werkplaats te Hasselt (104 arbeiders).

B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1970, 55 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 71 in 1969, zegge een vermindering met ongeveer 22,5 %.

Tijdens het jaar 1970 werden er 5 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid geregistreerd, tegen 4 gevallen van dezelfde aard in 1969.

C. Rijscholen.

Zoals in het verslag van 1969 werd vermeld, heeft de N.M.V.B. sedert 1 januari 1969 tien door het Ministerie van Verkeerswezen erkende rijscholen opgericht en werd ze ertoe gemachtigd aan haar chauffeurs een bewijs van beroepsbekwaamheid af te leveren, dat enkel geldig is voor het besturen van autobussen van de Maatschappij.

Tijdens het jaar 1970 hebben onze rijscholen 312 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. : 8.025.957)

	Schade- geval- len	Frequentie (1.000.000 km.)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Ontsporingen	61	7,6	—	—	2
Aanrijdingen tussen spoorvoertuigen . .	12	1,5	—	—	16
Aanrijdingen met weggebruikers	840	104,7	1	3	63
— auto's	803	100,1	1	1	45
— moto's en rijwielen	11	1,4	—	1	6
— voetgangers	12	1,5	—	1	12
— andere weggebruikers	14	1,7	—	—	—
Ongevallen overkomen aan reizigers . .	98	12,2	—	3	79
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	192	23,9	2	—	2
Andere ongevallen	99	12,3	—	1	15
Dienstonderbrekingen met ontvangst- verlies	279	34,8	—	—	—
Totalen	1.581	197,—	3	7	177

Terwijl de inkrimping van het spoornet zich uit in een teruggang van het aantal afgelegde km. met ongeveer 15,3 %, is het aantal geregistreerde ongevallen slechts met 14,2 % verminderd, door van 1.843 in 1969 te dalen tot 1.581 in 1970.

De frequentievoet per 1 miljoen afgelegde km. bedraagt 197 tegen 194,4 in 1969, en wijst derhalve op een aangroei van 1,3 % tegen 3,8 % in 1969.

Het aantal slachtoffers is op spectaculaire wijze verminderd : 3 doden en 7 zwaargewonden tegen respectievelijk 7 en 20 vorig jaar.

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1968	1969	1970	1968	1969	1970
Doden	—	—	—	11	11	3
Zwaargewonden	11	6	3	19	14	4
Lichtgewonden	251	169	109	112	109	68
Totalen	262	175	112	142	134	75

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

B. Ongevallen-Weg (afgelegde km. : 100.746.056)

	Schade-geval-len	Frequentie (1.000.000 km.)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz.)	98	0,9	—	7	76
Aanrijdingen met andere weggebruikers	4.469	44,3	20	62	582
— auto's	4.129	41,—	9	38	435
— moto's en rijwielen	139	1,4	7	17	74
— voetgangers	79	0,7	4	5	68
— voertuigen op sporen	37	0,4	—	1	4
— andere weggebruikers	85	0,8	—	1	1
Ongevallen overkomen aan reizigers	439	4,4	3	32	356
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	531	5,3	1	—	4
Andere verkeersongevallen	501	5,—	3	2	39
Dienstonderbrekingen met ontvangst-verlies	102	1,—	—	—	—
Totalen	6.140	60,9	27	103	1.057

ONGEVALLEN DERDEN-SPOOR

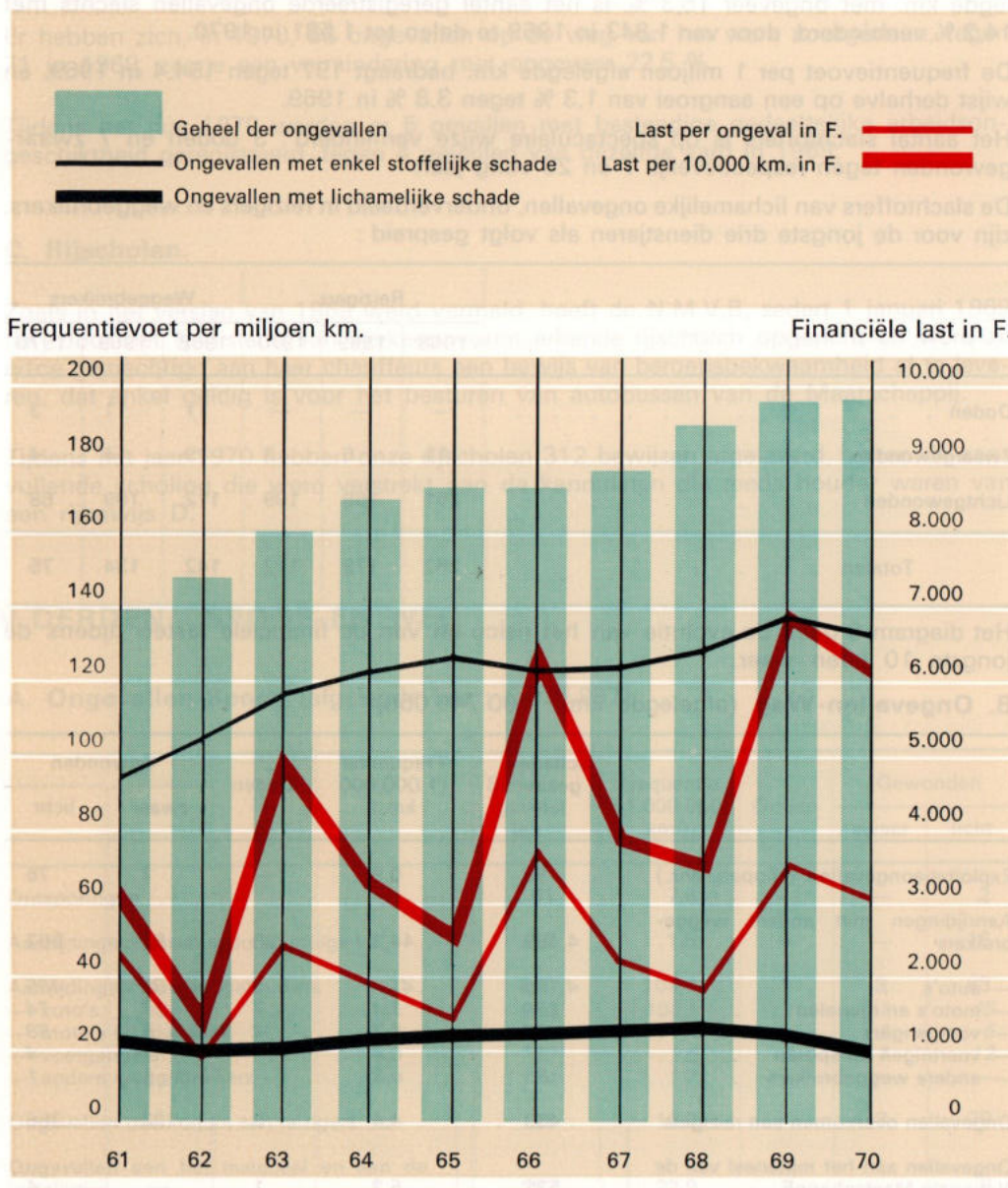


Diagram 8

Het aantal geregistreerde ongevallen stijgt van 5.897 in 1969 tot 6.140 in 1970, wat een verhoging met 4,1 % betekent, terwijl het aantal afgelegde km. slechts met 2,1 % is verhoogd.

De frequentievoet per 1 miljoen afgelegde km. wijst derhalve op een aangroei van 2 % ; hij gaat namelijk van 59,7 naar 60,9.

Na een teruggang in 1969 is het aantal doden opnieuw van 16 tot 27 opgelopen. Het aantal zwaargewonden stijgt van 86 tot 103, het aantal lichtgewonden, van 898 tot 1.057.

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1968	1969	1970	1968	1969	1970
Doden	3	2	3	22	14	24
Zwaargewonden	23	34	45	44	52	58
Lichtgewonden	633	567	693	359	331	364
Totalen	659	603	741	425	397	446

Het diagram 9 geeft de evolutie van het risico en van de financiële lasten tijdens de jongste 10 jaren weer.

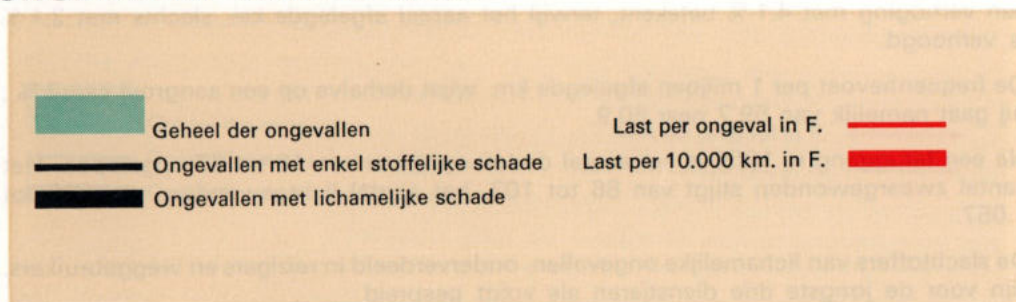
RISICO BRAND

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

	Aantal schadegevallen		
	1968	1969	1970
Gebouwen en installaties.	4	10	1
Spoorvoertuigen	34	28	29
Autobussen en andere wegvoertuigen	39	30	26
Aanwonenden	—	—	—
Totalen	77	68	56

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 belangrijk geval te vermelden : het afbranden van een autobus door stakers te Zolder.

ONGEVALLEN DERDEN-AUTO



Frequentievoet per miljoen km.

Financiële last in F.

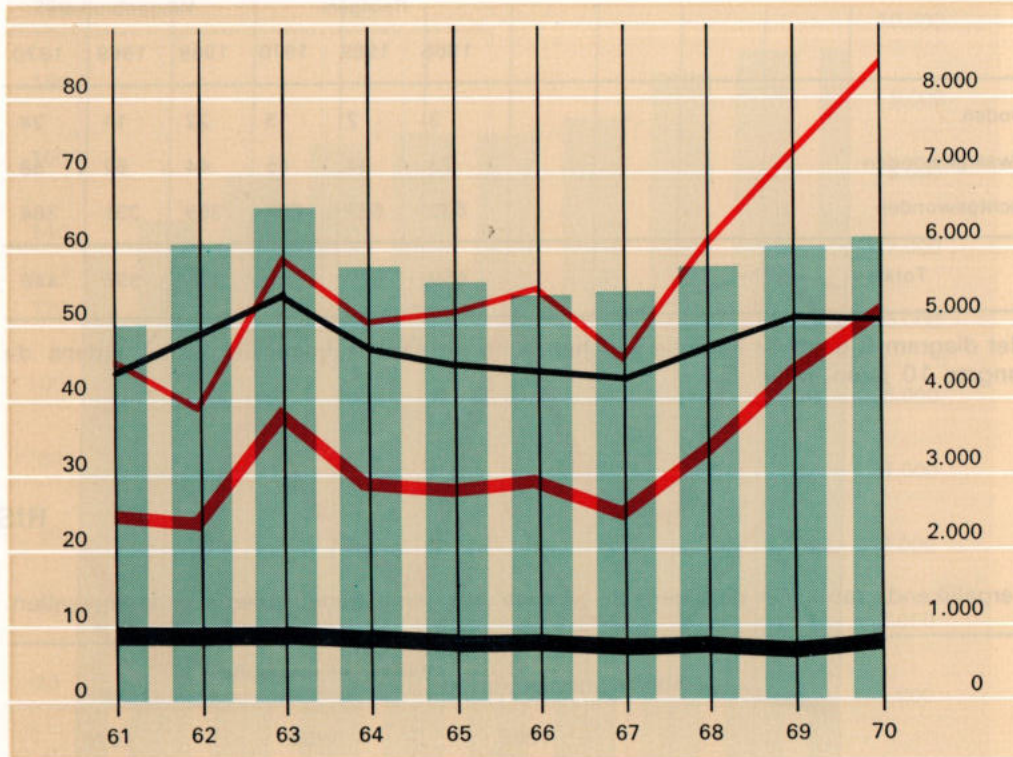


Diagram 9

FINANCIELE UITSLAGEN EN VERZEKERINGSFONDS

1. Vermoedelijke financiële lasten van de schadegevallen van 1970 (in fr.)

	Betaald in 1970	Raming van de nog te vereffenen schadegevallen	Vermoedelijke totale last
Arbeidsongevallen	2.858.748	8.000.000	10.858.748
Ongevallen Derden-Spoor	1.074.807	3.700.000	4.774.807
Ongevallen Derden-Weg	12.597.100	39.000.000	51.597.100
Schadegevallen-Brand	481.447	300.000	781.447
Totalen	17.012.102	51.000.000	68.012.102

2. Balans en verzekeringsfonds

Overdracht op 31.12.1969 :

Verzekeringsfonds : 84.769.763 fr.

Nog te vereffenen schade-
gevallen : 134.000.000 fr.

218.769.763 fr.

Verrichtingen 1970 :

Dotatie : + 60.018.677 fr.

Uitgaven : — 49.269.855 fr.

Raming van de nog te vereffenen
schadegevallen per 31.12.1970 : —145.000.000 fr.

—134.251.178 fr.

Verzekeringsfonds per 31.12.1970 :

84.518.585 fr.

Vergeleken met de toestand einde 1969, is het verzekeringsfonds ongeveer stationair gebleven.

financiële en exploitatieuitslagen

ALGEMEEN OVERZICHT

De financiële toestand van de Nationale Maatschappij is in de loop van het dienstjaar 1970 fel verslechterd.

Terwijl de ontvangsten, over 't geheel genomen, een lichte vermindering (17,2 miljoen fr.) ondergingen, bij gebrek aan een tariefaanpassing, heeft de Nationale Maatschappij het hoofd moeten bieden aan een nieuwe veralgemeende stijging van haar diverse lasten. Deze was bijzonder zwaar in de sector van de lonen en sociale lasten, waar ze oploopt tot 149,3 miljoen fr.

Het verlies voor het dienstjaar 1970, waarvan de aspecten hierna worden gecommenteerd, is tenslotte gestegen tot het indrukwekkend cijfer van 328,7 miljoen tegen 103,4 miljoen fr. voor het vorige dienstjaar.

Om dit tekort te dekken, heeft de Maatschappij een groot gedeelte moeten realiseren van de effectenportefeuille die als tegenwaarde moet dienen van haar fondsen, inzonderheid haar hernieuwingsfonds, verreweg het belangrijkste. Deze portefeuille heeft dit jaar een punctie van ongeveer 300 miljoen fr. ondergaan.

Behalve bij een gevoelige tariefverhoging, moet worden voorzien dat de thesaurie op het einde van het jaar 1971 volledig zal uitgeput zijn.

Zoals wij in onze verslagen van de laatste dienstjaren herhaaldelijk hebben onderstreept, kon de financiële toestand van de Maatschappij niet anders dan zeer spoedig katastrofaal worden, indien de Staat talmde om haar een steun te verlenen gelijkaardig aan de hulp die hij aan de maatschappijen voor gemeenschappelijk stadsvervoer toekent.

In afwachting dat de structuurhervormingen — die naar wij verhoppen eerlang zullen plaats vinden — de Nationale Maatschappij een wijze van beheer zullen verlenen, die beter aangepast is aan de huidige evolutie van het gemeenschappelijk vervoer en aan zijn karakter van openbare dienst, valt er te vrezen dat de tussenkomst van de Staat, die thans op korte termijn onvermijdelijk geworden is voor de instandhouding van dit vervoer, bijzonder zwaar zal uitvallen.

Ongetwijfeld zal de hervorming van de statuten van de Nationale Maatschappij, die onontbeerlijk is tot het handhaven van hare activiteit, niet ipso facto een vermindering van de financiële tussenkomst van de openbare machten tot gevolg hebben ; dit is er het

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN-ONTVANGSTEN

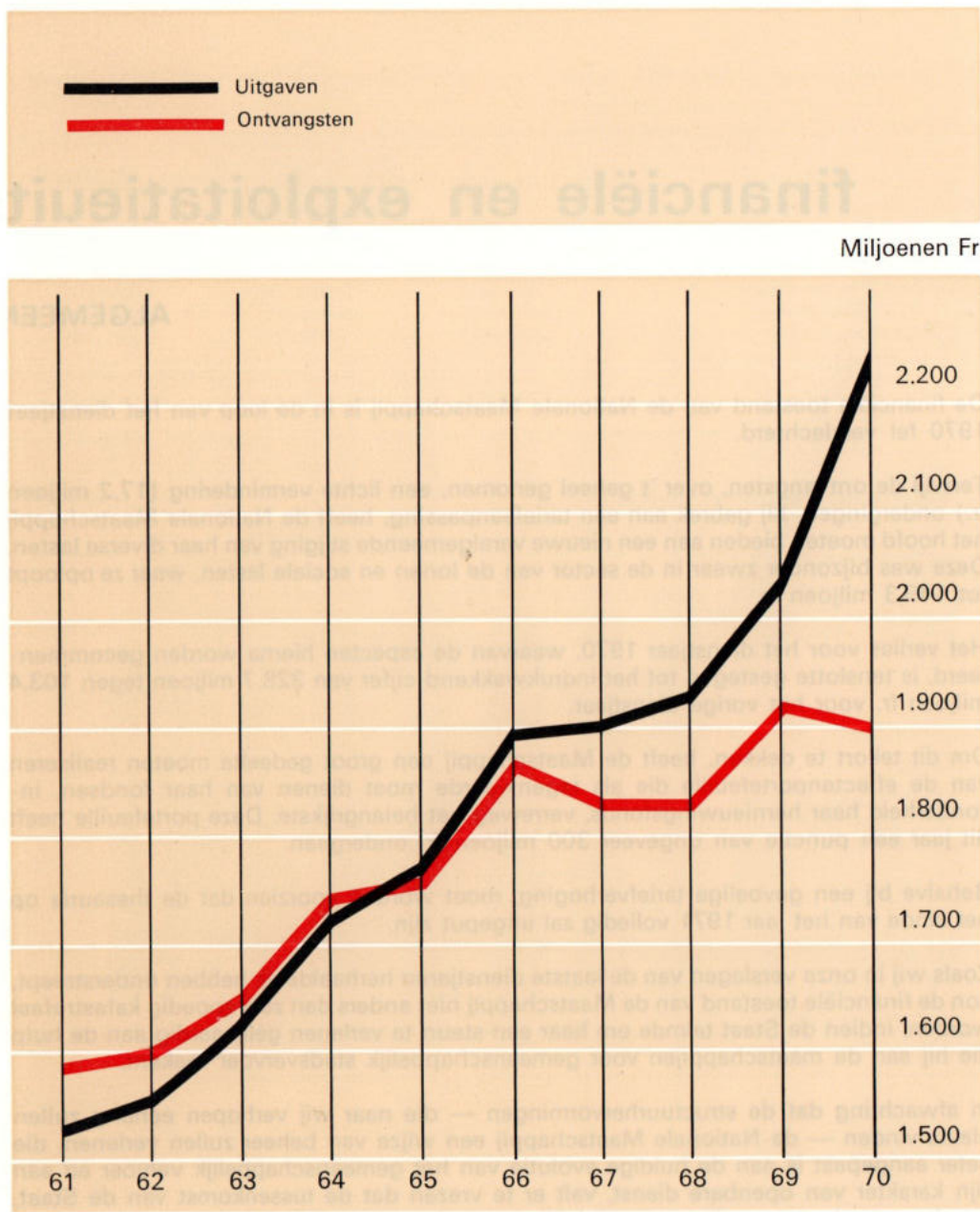


Diagram 10

opzet niet van, maar zij zal de reorganisatie van het gemeenschappelijk vervoer vergemakkelijken en het behoud alsmede de voortzetting mogelijk maken van een politiek die essentieel gericht is op de voldoening van de collectieve behoeften aan onontbeerlijk geacht vervoer.

De vermindering van de financiële tussenkomst van de openbare lichamen, doel dat voorzeker wenselijk is en misschien te verwezenlijken op min of meer lange termijn, maar niet essentieel in een regime van openbare dienst, zal ten dele van de tariefaanpassing afhangen, maar vóór alles van de evolutie van het verkeer, van de oplossing der problemen in dit verband en van de faciliteiten die op dat gebied aan het gemeenschappelijk vervoer verleend zullen worden (diverse prioriteiten — voorbehouden van eigen rijstroken enz...) ten einde de snelheid en regelmaat te verbeteren, essentiële voorwaarden om het de aantrekkelijkheid terug te bezorgen die het in sommige steden aan het verliezen is.

FINANCIELE UITSLAGEN ZOALS ZE UIT DE AFGESLOTEN REKENINGEN VOORTVLOEIEN

A. Financiële uitgaven volgens de regels van de bedrijfseconomie.

Tabel I, waarin de exploitatierekening is opgebouwd volgens de bedrijfseconomische regels, maakt het mogelijk een inzicht te verkrijgen in het beklemmend financieel tekort van het verlopen dienstjaar, mede door de vergelijking van zijn componenten met deze betreffende 1969.

1. *Ontvangsten* — globale vermindering : 17,2 miljoen fr.

De netto-ontvangsten van het verkeer dalen met 11,3 miljoen fr., d.i. een achteruitgang van 0,6 % t.o.v. 1969.

Gelet op de tarievenimmobiliteit is deze achteruitgang dit jaar wel eng verbonden met het afnemend reizigersvervoer.

Het aantal reizigers daalde inderdaad met 3,7 miljoen eenheden, wat 1,4 % uitmaakt van de verkeersomvang in 1969. De sectoren « gewone en weekabonnementen » werden in het bijzonder getroffen.

De volledige stopzetting van het voorheen reeds kwijnend goederenvervoer mag even aangestipt worden. De invloed ervan mag evenwel worden verwaarloosd.

Veeleer is de compensatievergoeding er bekaaid afgekomen (— 7,7 miljoen fr. of nagenoeg 10 % minder dan tijdens het dienstjaar 1969) : de inkomstenderving te wijten aan bedrijfsvreemde verplichtingen van kosteloos vervoer of vervoer tegen verminderde prijs voor sommige categorieën niet geabonneerde reizigers is, wat onze maatschappij betreft, op een te laag niveau opgevangen geworden. De nauwe relatie van de bewuste vergoeding met deze die aan de N.M.B.S. wordt toegekend is hieraan niet vreemd.

De geringe stijging van de « diverse bedrijfsontvangsten » (+ 1,8 miljoen fr.) heeft in het samenspel van alle ontvangstenfactoren tenslotte maar een onbelangrijke weerslag.

Financiële uitslagen volgens de regels van de bedrijfseconomie.

TABEL I

In fr.

	1970		1969		Verschillen 1970-1969
Ontvangsten					
Netto-ontvangsten van het verkeer		1.807.580.351		1.818.926.384	— 11.346.033
Compensatievergoeding		69.869.613		77.522.309	— 7.652.696
Diverse bedrijfsontvangsten					
— publiciteit	6.417.974		6.908.679		
— huur en andere domaniale vergoedingen	7.275.760		6.414.927		
— vergoedingen bijzondere autobusdiensten	7.249.909		5.994.079		
— gemeentelijke tussenkomsten	1.466.652		1.340.714		
— concurrentievergoeding	219.270		165.567		
		22.629.565		20.823.966	+ 1.805.599
Totaal van de ontvangsten (A)		1.900.079.529		1.917.272.659	— 17.193.130
Uitgaven					
Exploitatieuitgaven inclusief het geheel van de algemene beheerskosten (B)		2.345.639.256		2.151.351.975	+ 194.287.281
Exploitatietekort (B) — (A) = (C)		445.559.727		234.079.316	+ 211.480.411
Verminderings van het exploitatietekort (D)					
Interesten op beschikbare kapitalen	—		3.781.095		
Terugnemingen op hernieuwingsdotaties	36.245.540		33.137.278		
Financiële inkomsten + afnemings reserves + saldo van diverse lasten en baten	80.623.999		92.731.285		
		—116.869.539		—129.649.658	+ 12.780.119
Financieel tekort van het dienstjaar (C)—(D)		328.690.188		104.429.658	+ 224.260.530

2. *Exploitatieuitgaven* — globale aangroei : 194,3 miljoen fr.

Ofschoon een stabiel personeelseffectief praktisch kon worden gehandhaafd, stijgen de loonkosten niettemin met 149,3 miljoen fr. of 10,5 %. Tekenend is het dat deze loonkostenstijging geen gebondenheid heeft met de arbeidsproductiviteit.

In een arbeidsintensieve onderneming, zoals onze maatschappij, waar de loonfactor 67 % of de 2/3 uitmaakt van de kostprijs, is een dergelijke loonsverhoging een belemmering voor elke vastberaden aanpak van haar rendabiliteit zomede voor de uitvoering van een oordeelkundige kostenbeperking.

Ook het verbruik aan vervangingsstukken en onderhoudsmaterialen kent een stijgende trend (+ 16,9 miljoen fr. of 10,8 %) : zelfs een adequaat voorraadsbeheer kan de invloed van stijgende prijsniveaus niet verhinderen.

Anderdeels ligt de stijging van de hernieuwings- en amortisatiefondsen (vóór elke terugnemering) op een hoog peil (+ 15,7 miljoen fr. of 7,9 %), toe te schrijven aan de aangroei van de hernieuwingsdotaties van een autobuspark dat zich gestadig uitbreidt.

3. *Exploitatietekort* : 445,6 miljoen fr.

Daar de uitgavenverhoging geenszins op een tarievenaanpassing werd verhaald, sluit het dienstjaar 1970 af met een nieuw recordexploitatietekort. Het benard cijfer van 1969, zegge 234,1 miljoen fr. liep in 1970 op tot het beroerd bedrag van 445,6 miljoen fr.

4. *Vermindering van het exploitatietekort* : 116,9 miljoen fr.

Het exploitatiemali kon worden verminderd, dank zij :

- a. Het annuleren van het geheel der dotaties die in de loop van het jaar werden aangelegd met het oog op de hernieuwing van het materieel, de uitrusting en de aanhorigheden van de spoorlijnen, zomede van de vaste installaties der autobusdiensten ; het geannuleerde bedrag totaliseert 36,3 miljoen fr.
- b. De financiële inkomsten en het gunstig saldo van diverse lasten en baten (samen 80,6 miljoen fr.).
Het is overduidelijk dat de geleidelijke likwidatie van onze effectenportefeuille (voor 300 miljoen fr. effectieve waarde in 1970) ingevolge de chronische kaskorten een gewisse ondermijning betekent van de weerstand die nog enigszins financieel kon worden opgebracht.

5. *Financieel tekort* : 328,7 miljoen fr.

Het financieel mali kan gesplitst worden als volgt :

- nieuwe voorschotten aan de lijnen met verlies : 322,6 miljoen fr. ;
- door de aandeelhouders terug te betalen : 6,1 miljoen fr.

Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten

TABEL II
In duizend fr.

	1970	1969	Verschillen 1970-1969
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)			
Ontvangsten	1.821.158	1.838.311	— 17.153
Uitgaven	2.143.767	1.945.543	198.224
Exploitatiecoëfficiënt	117,7 %	105,8 %	—
Resultaat	— 322.609	— 107.232	— 215.377
Interesten op beschikbare kapitalen .	—	3.781	— 3.781
Eindresultaat	— 322.609	— 103.451	— 219.158
2) Autobusdiensten (regime 1924) Hoge kapitalen			
Ontvangsten	34.361	35.168	— 807
Uitgaven	40.442	36.147	4.295
Exploitatiecoëfficiënt	117,7 %	102,8 %	—
Resultaat	— 6.081	— 979	— 5.102
Interesten op beschikbare kapitalen .	—	—	—
Eindresultaat	— 6.081	— 979	— 5.102
3) Autobusdiensten (regime 1924) Lage kapitalen			
Ontvangsten	44.561	43.794	767
Uitgaven	44.561	43.794	767
Exploitatiecoëfficiënt	100,0 %	100,0 %	—
Resultaat	—	—	—
4) Totaal voor het net			
Ontvangsten	1.900.080	1.917.273	— 17.193
Uitgaven	2.228.770	2.025.484	203.286
Exploitatiecoëfficiënt	117,3 %	105,6 %	—
Resultaat	— 328.690	— 108.211	— 220.479
Interesten op beschikbare kapitalen .	—	3.781	— 3.781
Eindresultaat	— 328.690	— 104.430	— 224.260

B. Algemene rekening en exploitatiecoëfficiënten.

In tabel II komt de achteruitgang van de exploitatieresultaten tot uiting, 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 wordt gesloten.

C. Uitslagen per vervoerwijze.

Tabel III geeft een vergelijkend overzicht volgens tractiestelsel. In verhouding tot de ontvangsten zijn de uitslagen der spoorlijnen veel slechter dan deze van de autobusdiensten (25,2 % verlies voor de spoorlijnen tegen 16,0 % voor de autobusdiensten).

Indien geen annulering had plaats gehad van de hernieuwingsdotaties voor het spoornet en voor de vaste installaties der autobusdiensten, zoals hiervoor reeds werd aangestipt, zou het verlies in werkelijkheid 33,2 % der ontvangsten bedragen voor de spoordiensten tegen slechts 16,8 % voor de autobusdiensten.

Uitslagen per vervoerwijze

TABEL III
In miljoen fr.

	1970			1969		
	Ont- vangsten	Uit- gaven	Uit- slagen	Ont- vangsten	Uit- gaven	Uit- slagen
Spoorlijnen :						
Geëlektrificeerd	273,0	342,4	— 69,4	332,1	363,7	— 31,6
Niet geëlektrificeerd	2,8	2,8	—	3,5	3,6	— 0,1
Totalen :	275,8	345,2	— 69,4	335,6	367,3	— 31,7
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.545,4	1.798,6	— 253,2	1.502,7	1.578,2	— 75,5
Diensten met eigen kapitaal (regime 1924)	78,9	85,0	— 6,1	79,0	80,0	— 1,0
Totalen :	1.624,3	1.883,6	— 259,3	1.581,7	1.658,2	— 76,5
Algemene totalen	1.900,1	2.228,8	— 328,7	1.917,3	2.025,5	— 108,2

D. Aanwending van de resultaten (tabel IV).**a. Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).**

Alle lijnen sluiten met verlies.

Aanwending van de resultaten.

TABEL IV
In fr.

	Spoorlijnen en autobus- diensten (regime 1931)		Autobusdiensten (regime 1924)		Totalen voor het net	
	1970	1969	1970	1969	1970	1969
Verdeelde winsten (art. 28 der statuteh)	—	—	—	—	—	—
Winsten aangewend tot terugwinning van vroegere verliezen	—	—	—	—	—	—
Verliezen gedekt door de voorschot- ten van de N.M.V.B.	— 322.609.035	— 103.450.578	—	—	— 322.609.035	— 103.450.578
Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen	—	—	— 6.081.153	— 979.080	— 6.081.153	— 979.080
Resultaten	— 322.609.035	— 103.450.578	— 6.081.153	— 979.080	— 328.690.188	— 104.429.658
Aantal lijnen met winst	—	—	—	—	—	—
Aantal lijnen met verlies	19	14	4	1	23	15
Aantal lijnen in evenwicht	—	5	15	18	15	23

b. *Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924)...*

Zoals reeds bleek in tabel II sluiten de diensten met laag kapitaal in evenwicht.

Daarentegen boeken de vier diensten met hoog kapitaal verlies. Het lijkt ons dienstig hier terloops te vermelden dat de gevolgen van het begrip « openbare dienst » — d.i. de exploitatieplicht, de vervoerplicht en de tariefverplichting — zich financieel concretiseren in het statutair kader van de busdiensten met eigen kapitaal : het exploitatiemali dient immers door de betrokken aandeelhouders-openbare besturen te worden bijgepast.

E. Voorschotten aan de lijnen met verlies.

Uit tabel V blijkt :

- a. per 31 december 1969 bedroegen die voorschotten 357,4 miljoen fr. ;
- b. einde 1970 noteren wij een toeneming van 322,6 miljoen fr., hetgeen de voorschotten per 31.12.1970 tot 680,0 miljoen fr. doet oplopen.

Tabel VI geeft deze toestand weer per exploitatiegroep.

Voorschotten aan de lijnen met verlies

TABEL V
In duizend fr.

	1970	1969
Toestand der rekening « Voorschotten aan de lijnen met verlies » per 1 januari van het dienstjaar	357.376	253.925
Nieuwe verliezen van het dienstjaar	322.609	103.451
Winsten van het dienstjaar aangewend tot delging der vorige verliezen	—	—
Toestand per 31 december	679.985	357.376

Voorschotten aan de lijnen met verlies per exploitatiegroep

TABEL VI
In duizend fr.

Exploitatiegroepen	Toestand einde 1969	Voorschot- ten 1970	Toestand einde 1970
Antwerpen	4.625	29.746	34.371
Brabant	129.362	69.818	199.180
West-Vlaanderen	23.901	25.768	49.669
Oost-Vlaanderen	—	12.183	12.183
Henegouwen	131.395	113.388	244.783
Luik	13.048	34.128	47.176
Limburg	—	20.096	20.096
Luxemburg	55.045	9.813	64.858
Namen	—	7.669	7.669
Totalen	357.376	322.609	679.985

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN UITGAVEN

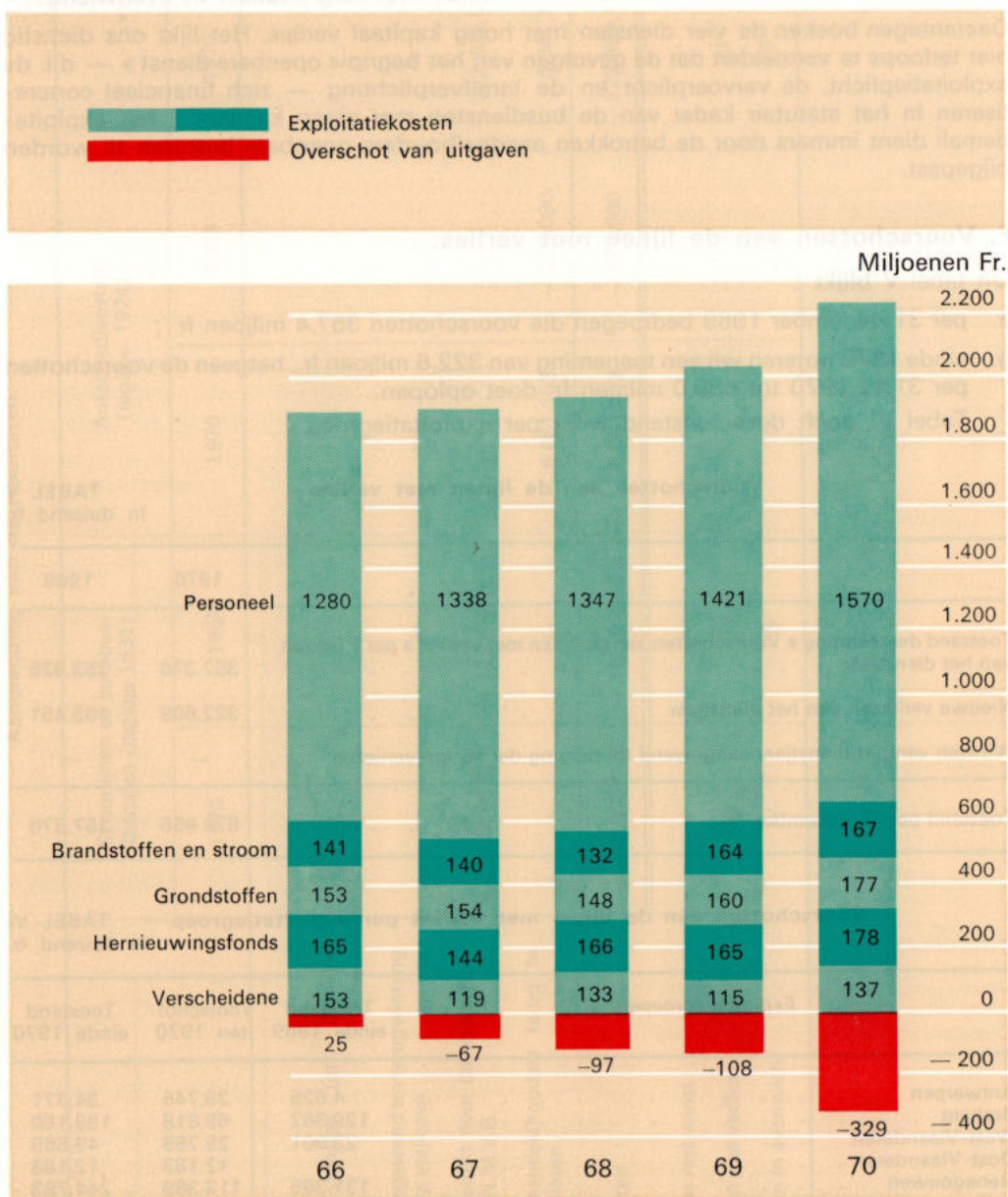


Diagram 11

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

Een nieuwe inkrimping van het verkeer en het behoud van de tarieven op hun niveau van 1 oktober 1968 hebben een daling van de globale ontvangsten met zich meegebracht. Het percentage van vermindering bedroeg, per categorie vervoerde reizigers, 0,3 % voor de gewone reizigers, 8,5 % voor de gewone abonnees en 6,6 % voor de weekabonnees. Een verhoging van de ontvangsten met 5,2 % kon worden geregistreerd voor de schoolabonnees, verhoging die evenwel minder gevoelig was dan in 1969 (18,2 %).

Wat de uitgaven betreft, laten de diagrammen 11 en 12 een aangroei van 204 miljoen fr., of 10,1 % van 1969 tot 1970, uitschijnen. Dit gemiddelde percentage van aangroei van uitgaven vloeit voort uit een verhoging met 10,5 % van de personeelsuitgaven (+ 149 miljoen fr.), met 1,8 % van de uitgaven voor brandstof en stroomverbruik (+ 3 miljoen fr.), met 10,6 % van de uitgaven voor andere verbruiken (+ 17 miljoen fr.), met 7,9 % van de dotaties aan het Hernieuwingsfonds (+ 13 miljoen fr.) en met 19,1 % van de diverse uitgaven (+ 22 miljoen fr.).

Ten slotte, het aantal 8 uren-werkdagen, dat door de jaarlijkse netto-ontvangsten van het verkeer kan worden gedekt, is nog verder gedaald zoals aangegeven in tabel VII.

TABEL VII

Jaren	Aantal 8 uren-werkdagen, gedekt door de jaarlijkse verkeersontvangst	Index (1961 = 100)
1961	3.443.800	100
1962	3.262.900	94,7
1963	3.033.100	88,1
1964	2.916.300	84,7
1965	2.650.300	77,—
1966	2.510.100	72,9
1967	2.282.400	66,3
1968	2.073.800	60,2
1969	1.975.000	57,3
1970	1.742.300	50,6

VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

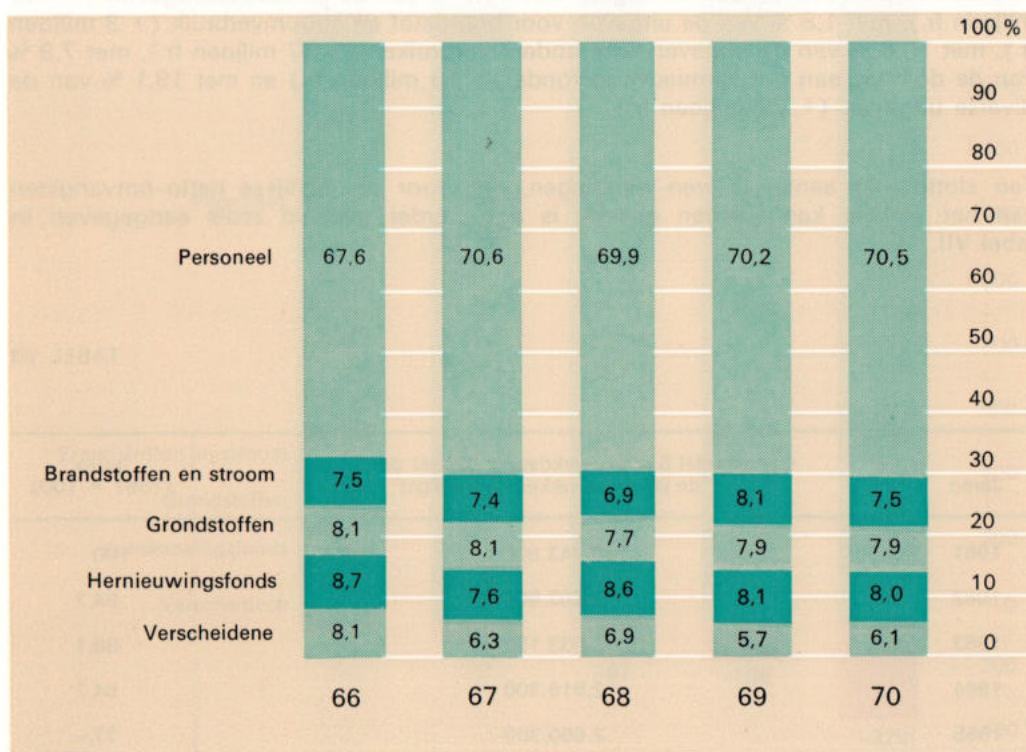


Diagram 12

EVOLUTIE VAN DE FISCALE LASTEN

Zoals wij het verleden jaar lieten vermoeden werd de gelijkschakeling van de N.M.V.B. inzake inkomstenbelasting met de intercommunale maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer door de wetgever ingesteld (wet van 23 april 1970).

Daardoor heeft onze maatschappij het recht op terugbetaling van de roerende voorheffing op de inkomsten van haar effectenportefeuille verloren, met terugwerking op 1 januari 1968, wat zich tijdens het verlopen dienstjaar heeft uitgedrukt in een nieuwe fiscale last van 12,7 miljoen fr. Daarbij veroorlooft geen enkele wettelijke maatregel ons dit bedrag terug te betalen, terwijl deze mogelijkheid wel bestaat wat de intercommunale maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer betreft.

De belasting op de ontvangsten van de autobusdiensten is van 102,7 miljoen fr. in 1969 tot 105,2 miljoen fr. in 1970 gestegen, zegge een vermeerdering met 2,5 miljoen fr.

De verkeersbelasting op de voertuigen van de maatschappij, de autobussen uitgezonderd, bedroeg ongeveer 453.000 fr.

Wat de bijzondere accijns op de gasolie (100 fr. per hectoliter) aangaat, was de uitgave van 37,3 miljoen fr. in 1970 nagenoeg gelijk aan het in 1969 genoteerde bedrag (38 miljoen fr.).

Laten we eraan herinneren dat de N.M.V.B. de enige maatschappij is onder de openbare organismen voor gemeenschappelijk vervoer die dergelijke belasting effectief betaalt.

De N.M.V.B. heeft in 1970 derhalve een fiscale last van 155,7 miljoen fr. gedragen, wat een stijging van 14,6 miljoen fr. betekent, vergeleken bij 1969, en zulks ongeacht de overdrachtsbelasting en aanverwante taksen, die in 1970 nog de aangekochte produkten en de gepresteerde diensten belastten (ten minste 60 miljoen fr.).

1971 zal het eerste jaar zijn voor de toepassing van de belasting over de toegevoegde waarde. Het is nog te vroeg om de juiste weerslag ervan op onze activiteit te ramen, maar waarschijnlijk zal er een zekere verlichting van onze fiscale lasten uit voortvloeien.

De index der consumptieprijzen zal echter gevoelig stijgen door de toepassing van de B.T.W. Hierdoor zullen de lonen en wedden eveneens een verhoging ondergaan. Het lijkt bijgevolg geen twijfel dat de geringe vermindering van de fiscale druk volledig zal opgeslorpt worden door de aanpassing van de bezoldigingen aan de toeneming van de levensduurte.

EVOLUTIE VAN DE PRODUKTIVITEIT

Tijdens het dienstjaar 1970 is de produktiviteit van onze actiemiddelen gelijk gebleven en schijnt wel haar hoogtepunt te hebben bereikt.

Op dit gebied zijn de vooruitzichten trouwens weinig bemoedigend. De groeiende intensiteit van het verkeer in de steden op de piekuren belemmert in steeds grotere mate de gang van onze voertuigen, waarmee vertragingen en oponthoud gemoeid zijn.

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

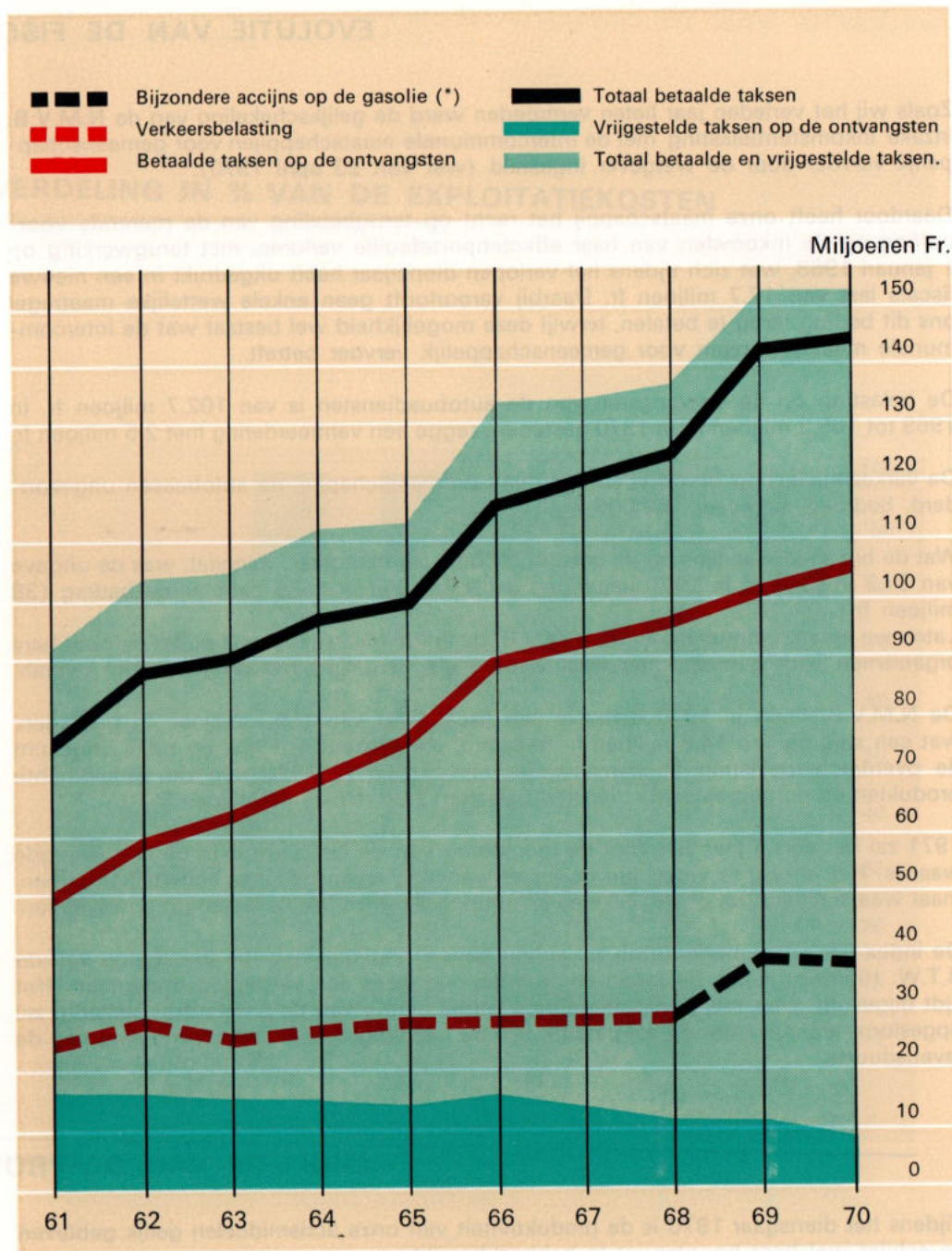


Diagram 13

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

Deze toestand brengt er ons toe het aantal in dienst gestelde voertuigen te moeten versterken zonder verhoging der cliëntele, wat een weinig rationele aanwending van het personeel en het materieel voor gevolg heeft. De verslechtering van de toestand kan alleen maar toenemen, indien er geen maatregelen genomen worden die onze autobussen in de mogelijkheid stellen met een redelijke snelheid en een regelmatige kadans te rijden. Deze maatregelen die van aard zijn de commerciële snelheid te verhogen, zijn wel bekend en trouwens reeds toegepast in enkele landen ; laten wij er enkele van aanhalen :

- de invoering, ten gunste van de autobussen, van de voorrang, bij het vertrek aan de haltepunten ;
- de plaatsing, ten behoeve van de autobussen, aan de kruispunten waar zulks uitvoerbaar is en waar het verkeer door een lichtsignalisatie geregeld is, van een voorrangsfase (groen licht BUS) ;
- invoering van rijstroken gereserveerd aan de autobussen en andere voertuigen van openbaar nut ;
- het verkeer in sommige smalle straten op de spitsuren uitsluitend voorbehouden aan autobussen en wagens van andere openbare diensten.

Het ware wenselijk dat de bevoegde overheden niet zouden talmen om geleidelijk dergelijke maatregelen in te voeren, waardoor de aanhoudende verslechtering van onze exploitatievoorwaarden zou worden vermeden, en tevens een oplossing voor sommige verkeersproblemen zou worden gebracht.

Zoals men bij het raadplegen van tabel VIII zal kunnen vaststellen, wordt de evolutie van de produktiviteit in 1970 als volgt gekenmerkt.

Het aantal plaatsen - km dat geboden wordt door het geheel van de geëxploiteerde diensten met inbegrip van degene die wij in verpachting uitvoeren voor rekening van de N.M.B.S., heeft zich gestabiliseerd op 9.771 miljoen eenheden, tegen 9.774 miljoen eenheden in 1969. Het aantal geboden plaatsen - km voor ieder gepresteerd uur door het personeel van de Beweging is bijna niet veranderd van een dienstjaar tot het ander (1.222 in 1970, tegen 1.226 in 1969).

Stippen wij nog aan dat de opzienbarende stijging van de bezoldigingen tot uitdrukking is gekomen in een sterke verhoging van de kostprijs van de werkelijk gepresteerde achturendag, die 1.077,60 fr. bedroeg, tegen 960,25 fr. in 1969 en 872,51 fr. in 1968. Het verhogingspercentage bedraagt 12,2 %, tegen 10,1 % in 1969 en 9 % in 1968.

In dezelfde gedachtengang is de kostprijs van het personeel van de Beweging per geboden plaats - km verhoogd met 12,7 % in 1970, tegen 8,1 % in 1969 en 6 % in 1968.

Evolutie van de produktiviteit tijdens de jongste tien jaren.

TABEL VIII

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (verpachte diensten niet inbegrepen)	9.730	10.151	10.523	10.717	10.614	10.477	10.168	9.909	9.774	9.771
Door de « Beweging » gespresteerde uren (in duizenden)	9.627	9.919	9.770	9.587	9.346	9.086	9.683	8.230	7.973	9.999
Aantal geboden, plaatsen-km per gepresteerd uur « Beweging » (in eenheden)	1.011	1.024	1.077	1.118	1.136	1.153	1.171	1.204	1.226	1.222
Kostprijs van een werkelijke dag- prestatie van 8 uren										
— in frank	457,73	489,59	543,06	598,29	666,09	743,93	800,71	872,51	960,25	1.077,60
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vorige jaar	+ 3,0 %	+ 7,0 %	+ 10,9 %	+ 10,2 %	+ 11,3 %	+ 11,7 %	+ 7,6 %	+ 9,0 %	+ 10,1 %	+ 12,2 %
Kostprijs van het personeel « Bewe- ging » per geboden plaats-km.										
— in centiem	5,7	6,0	6,3	6,7	7,3	8,1	8,6	9,1	9,8	11,0
— betrekkelijk verschil in verhouding tot het vorige jaar	+ 2,3 %	+ 5,6 %	+ 5,4 %	+ 6,2 %	+ 9,6 %	+ 11,0 %	+ 5,8 %	+ 6,0 %	+ 8,1 %	+ 12,7 %

financiën

KAPITALEN

Ingeschreven

Op 31 december 1970 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 1970	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

Er werden in de loop van het jaar 1970 geen kapitalen opgegeven, zodat tot geen enkele liquidatie moest worden overgegaan.

ALGEMENE BEHEERSKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene beheerskosten over het dienstjaar 1970 beloopt 152.390.780 fr., tegen 138.691.263 fr. in 1969, zegge een vermeerdering met 13.699.517 fr. of 9,9 %. Het werd, na te zijn verminderd met financiële opbrengsten,

gespreid over de exploitatierekeningen en de rekeningen van het sociaal secretariaat.

Het op de exploitatierekeningen geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 64.150.981 fr. (3,5 % 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 1969 was het 2,1 %).

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIVA

1. Vastliggend

Eerste aanleg :

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

Uitgaven van eerste aanleg gedaan voor de spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten. De bijlage A (kolom 4) geeft deze uitgaven per groep van samengesmolten lijnen.

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

Uitgaven gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

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

Uitgaven van eerste aanleg gedaan voor de autobusdiensten waarvoor machtiging is verleend bij toepassing van de statutaire bepalingen, goedgekeurd krachtens de wet van 11 augustus 1924. De bijlage E (kolom 4) geeft deze uitgaven per autobusdienst.

**Werkplaatsen en
gereedschap van de
exploitatieregies :**
43.942.614 fr.

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

Hoofdbestuur :

Gebouwen : 114.657.397 fr.	Waarde, na afschrijving, van de gebouwen, het mobiliair, het materieel, de auto's en de sociale en culturele inrichtingen van het Hoofdbestuur.
Mobilair, materieel en auto's : 32.905.639 fr.	
Sociale en culturele inrichtingen : 25.926.346 fr.	
Autobussen bestemd voor de N.M.B.S. - diensten : 39.084.970 fr.	Waarde, na afschrijving, van de autobussen die ingelegd zijn op de diensten geëxploiteerd voor rekening van de N.M.B.S. Voorheen was deze waarde geboekt bij de exploitatieregies.

2. Beschikbaar en realiseerbaar

Kas en financiële organismen : 34.135.141 fr.	Kasvoorraad en bij financiële organismen beschikbare middelen.
Effectenportefeuille : 928.366.784 fr.	Dekking in openbare fondsen van het geheel van het verzekeringsfonds en de nog te vereffenen schadegevallen alsook van een gedeelte van andere passivaposten.
Vorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies) : 168.671.446 fr.	Waarde van de voorraden van het Hoofdbestuur, alsmede van de 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 : 3.566.032 fr.	Reeds gedane uitgaven voor autobusbestellingen die in uitvoering zijn.
Verschillende debiteuren : 83.321.470 fr.	Deze post omvat het totaal der sommen die door derden verschuldigd zijn, alsmede verschillende voorschotten door de Nationale Maatschappij betaald.

3. Rekeningen van financieel beheer

Te vervallen annuïteiten : 2.695.048.403 fr.	Annuïteiten die na 30 juni 1970 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 »).
---	---

4. Orderekeningen

Nog om te ruilen Nominaal bedrag van de door derden nog om te ruilen
N.M.V.B. - obligaties : hercouponeerde N.M.V.B. - obligaties.
2.299.000 fr.

Neerleggingen van Nominaal bedrag van de door derden ter bewaring neer-
obligaties tegen gelegde N.M.V.B. - obligaties.
bewijsschriften
op naam :
157.871.640 fr.

Neerleggingen van Bedrag der in gelden of in obligaties door derden neer-
borgtochten : gelegde borgtochten.
6.778.840 fr.

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

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

Openbare fondsen ter Dekking in openbare fondsen van het beschikbare saldo
verzekering van het der verzorgingsinstellingen.
bezit der
voorzorgsinstellingen :
97.508.244 fr.

5. Resultatenrekeningen

Verlies op Gecumuleerd totaal van de exploitatieverliezen die op latere
exploitatie winsten recupereerbaar zijn (art. 4 der statuten). Het detail
van de spoorlijnen per lijn is vermeld in bijlage A (kolom 8).
en autobusdiensten
(regime 1931) :
679.984.533 fr.

**Autobusdiensten
(regime 1924) :**
verlies door de aan-
deelhouders terug te
betalen :
6.081.153 fr.

Deficit in 1970 geboekt voor de autobusdiensten, regime 1924 (bijlage F, kolom 14). Overeenkomstig litt. d) van art. 38 der statuten, is dit verlies door de betrokken aandeelhouders aan de Nationale Maatschappij terug te betalen.

PASSIVA

1. Van de maatschappij tegenover zichzelf

**Kapitaal van aanleg
der lijnen :**
1.196.558.000 fr.

De bijlagen A (kolom 3) en E (kolom 3) vermelden respectievelijk 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. Het Reservefonds vormt een globale post (art. 28 der statuten).

Voorzieningsfonds :
6.343.170 fr.

Saldo van de 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 1970 aan.

**Hernieuwingsfonds-
spoorlijnen :**
158.093.588 fr.

Saldo beschikbaar voor de hernieuwing van het materieel, de uitrusting en de aanhorigheden van de spoorlijnen, alsmede van de vaste installaties der autobusdiensten (regime 1931).

**Hernieuwingsfonds -
autobusdiensten
(regime 1931) :**
1.273.919.770 fr.

Dotaties aangelegd met het oog op de hernieuwing van het voertuigenpark der autobusdiensten (regime 1931).

**Hernieuwingsfonds-
autobusdiensten
(regime 1924) :**
31.566.812 fr.

Dotaties aangelegd, eensdeels, voor de hernieuwing van het materieel en de vaste installaties der autobuslijnen met hoog kapitaal en, anderdeels, 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 : Fonds aangelegd om de Nationale Maatschappij te dekken tegen de risico's van brand, ongevallen aan derden en aan het personeel.
84.518.585 fr.

Creditrekeningen : Provisie bestemd om zekere waardeverliezen op te vangen.
90.004.735 fr.

2. Van de maatschappij tegenover derden

Verschillende crediteuren : Deze post omvat o.m. de sommen verschuldigd aan leveranciers en andere derden alsmede de saldi van de exploitatieregies en van verschillende regularisatierekeningen.
324.016.377 fr.

Nog te vereffenen schadegevallen : Raming van de nog uit te keren vergoedingen uit hoofde van de verzekeringen « Derden », « Wet » en « Brand ».
145.000.000 fr.

3. Rekeningen van financieel beheer

Te vervallen obligaties : Nominale waarde van de N.M.V.B. - obligaties in omloop en uitgegeven, al dan niet publiek, in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten (bijlage H).
1.359.237.480 fr.

Te vervallen interesten : Te vervallen interesten begrepen in de aflossingstabellen der N.M.V.B. - leningen.
1.278.247.995 fr.

4. Orderekeningen

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

Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam : 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.
157.871.640 fr.

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

**Uit te keren
obligaties en te
betalen coupons :**
24.412.235 fr.

Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en van de vervallen coupons die niet ter inning aangeboden werden of die van 1 januari 1971 af mogen aangeboden worden.

**Patrimonium van
de gepensioneerde
agenten :**
25.288.159 fr.

Aan 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 :**
97.508.244 fr.

Beschikbaar saldo van de voorzorgsinstellingen. Dit bezit wordt vertegenwoordigd door openbare fondsen, voorkomend op de overeenstemmende post van de activa.

De Raad van beheer.

balans

per 31 december 1970

ACTIVA

1. VASTLIGGEND		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.177.043.104	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.396.327	
Autobusdiensten (regime 1924)	37.181.830	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatieregies (na afschrijving)	43.942.614	1.266.563.875
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouwen (na afschrijving)	114.657.397	
Mobilair, materieel en auto's (na afschrijving)	32.905.639	
Sociale en culturele inrichtingen (na afschrijving)	25.926.346	
Autobussen bestemd voor de N.M.B.S. - diensten (na afschrijving)	39.084.970	212.574.352
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR		
Kas en financiële organismen	34.135.141	
Effectenportefeuille	928.366.784	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	168.671.446	
In aanbouw zijnde rijdend materieel	3.566.032	
Verschillende debiteuren	83.321.470	1.218.060.873
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, Art.2).		
Te vervallen annuïteiten		2.695.048.403
4. ORDEREKENINGEN		
Nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties	2.299.000	
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam	157.871.640	
Neerleggingen van borgtochten	6.778.840	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	24.412.235	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium der gepensioneerde agenten	25.288.159	
Openbare fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	97.508.244	314.158.118
5. RESULTATENREKENINGEN		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)		
Voorgaande dienstjaren	357.375.498	
Dienstjaar 1970	322.609.035	679.984.533
Autobusdiensten (regime 1924): verlies door de aandeelhouders terug te betalen		6.081.153
		6.392.471.307

Opgemaakt te Brussel, op 8 februari 1971.
De Directeur-Generaal,
L. VAN AUTGAERDEN
Nagezien door het Comité van toezicht in zitting van 14 april 1971.
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	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000	
Autobusdiensten (regime 1924)	16.266.000	1.196.558.000
Reservefonds		130.806.677
<i>Voorzieningsfonds:</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	4.648.212	
Autobusdiensten (regime 1924)	1.694.958	6.343.170
<i>Hernieuwingsfonds:</i>		
Spoorlijnen	158.093.588	
Autobusdiensten (regime 1931)	1.273.919.770	
Autobusdiensten (regime 1924)	31.566.812	1.463.580.170
Verzekeringsfonds		84.518.585
Creditrekeningen		90.004.735
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN		
Verschillende crediteuren	324.016.377	
Nog te vereffenen schadegevallen	145.000.000	469.016.377
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art.2).		
Te vervallen obligaties	1.359.237.480	
Te vervallen interesten	1.278.247.995	2.637.485.475
4. ORDEREKENINGEN		
Houders van nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties	2.299.000	
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	157.871.640	
Bewaargevers van borgtochten	6.778.840	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	24.412.235	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	25.288.159	
Voorzorgsinstellingen	97.508.244	314.158.118
		6.392.471.307

Afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 2 maart 1971.
De Voorzitter,
J. STORME

verslag

uitgebracht door het comité van toezicht



VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

Overeenkomstig de wettelijke beschikkingen en de maatschappelijke statuten brengen we U hierbij verslag uit over de uitoefening van onze controleopdracht tijdens het dienstjaar 1970.

Zoals de voorgaande jaren werden de activiteiten van de Maatschappij nauwkeurig gevolgd. Dit was ondermeer mogelijk op basis van de notulen van de Raad van beheer die ons regelmatig ter inzage worden overgemaakt. Graag erkent het Comité dat de werkzaamheden op correcte wijze zijn geschied en geen aanleiding hebben gegeven tot bijzondere opmerkingen.

Om de verrichtingen van de Maatschappij te bespreken en te onderzoeken werden menigvuldige zittingen belegd.

Op het Hoofdbestuur werden de bezittingen aan geldmiddelen periodiek nagezien ; ook de boekhoudkundige documenten, de fluctuaties van de effectenportefeuille en de inning op de vervalddag van de coupons werden geregeld gecontroleerd.

In de werkplaatsen van de exploitatieregies werden steekproefsgewijze de regelmatigheid en de juistheid van magazijnvoorraden nagegaan.

Meerdere controletaken konden tot een goed einde worden gebracht dank zij de mogelijkheid van het individuele controlerecht waarover de Comitéleden beschikken overeenkomstig art. 25, par. 3, van de statuten.

De toestandsopgave per 30 juni 1970 van de activa- en passivabestanddelen werd op haar juistheid gecontroleerd en in overeenstemming bevonden met de boekhoudkundige geschriften.

Het Comité ging ten slotte over tot een nauwkeurig onderzoek van de rekeningen afgesloten per 31 december 1970. Deze verificatie laat toe te bevestigen :

- dat de balansposten op een correcte wijze uit de boekhouding werden overgenomen en de resultaten van de maatschappelijke activiteiten weerspiegelen ;
- dat de waardebepaling van de effectenportefeuille met omzichtigheid is gebeurd ;
- dat de afschrijvingen en de hernieuwingsdotaties werden aangelegd binnen de perken aangeduid in het Verslag van de Raad van beheer.

Steunende op deze controles zijn wij de mening toegedaan dat de Balans de synthese uitmaakt van de boekhoudkundige geschriften. We nodigen derhalve de aandeelhouders uit de Balans, zoals ze door de Raad van beheer werd afgesloten, goed te keuren. Het Comité betuigt zijn dank aan de Directie en haar medewerkers voor de wijze waarop de rekeningen werden voorgesteld alsmede voor de omstandige en nauwkeurige documentatie die het werd ter hand gesteld.

Het stelt er prijs op hulde te brengen aan de toewijding en de bekwaamheid waarvan het personeel van elke rang blijkt geeft.

Brussel, 14 april 1971.

De Voorzitter,
A. LONCKE

bijlagen

negalid

BIJLAGE A
1970

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

Volg-nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzieningsfondsen	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 provincie Antwerpen	70.526.000	71.968.820	—	1.442.820	—	7.182.970
2	Lijnen van het oosten van de provincie Antwerpen	71.818.000	72.499.343	—	681.343	—	27.188.032
	Totalen F	142.344.000	144.468.163	—	2.124.163	—	34.371.002
PROVINCIE BRABANT							
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	152.834.556	—	313.556	—	130.773.165
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	51.879.424	—	310.424	164.087	68.407.020
	Totalen F	204.090.000	204.713.980	—	623.980	164.087	199.180.185
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN							
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	38.125.630	—	65.630	—	12.103.240
6	Lijnen van de Kust	85.153.000	85.461.337	—	308.337	2.017.272	2.280.554
7	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	36.784.328	—	260.328	—	35.285.016
	Totalen F	159.737.000	160.371.295	—	634.295	2.017.272	49.668.810
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN							
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen	76.376.000	76.539.167	—	163.167	8.058	12.182.822
PROVINCIE HENEGOUWEN							
9	Buurtlijnen van de groep Charleroi	113.738.000	114.362.780	—	624.780	991.875	124.132.934
10	Buurtlijnen van de groep Centrum	37.078.000	37.752.630	—	674.630	514.378	15.030.439
11	Buurtlijnen van de groep Doornik	35.747.000	35.980.711	—	233.711	—	7.851.550
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	100.607.241	—	445.241	952.542	87.910.777
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvin	4.486.000	4.808.779	—	322.779	—	9.856.833
	Totalen F	291.211.000	293.512.141	—	2.301.141	2.458.795	244.782.533

BIJLAGE A
1970

**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	10.733.289	—	355.289	—	13.093.457
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	34.030.683	—	18.683	—	9.795.143
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	80.533.184	—	144.184	—	24.286.925
	Totalen F	124.779.000	125.297.156	—	518.156	—	47.175.525
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg .	75.268.000	75.322.193	—	54.193	—	20.096.197
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Lijnen van de provincie Luxemburg .	37.953.000	38.250.456	—	297.456	—	64.858.188
	PROVINCIE NAMEN						
19	Lijnen van het Naamse	58.239.000	58.568.553	—	329.553	—	7.669.271
	Algemene totalen . . . F	1.169.997.000	1.177.043.104	—	7.046.104	4.648.212	679.984.533

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Verkeersontvangsten reizigers en goederen		Compen- satiever- goedingen (6)	Diverse ontvangsten (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE ANTWERPEN						
Lijnen van het westen van de provincie { Antwerpen }	—	5.838.030 357.377*	—	104.364.234 4.369.415*	3.696.261 182.816*	1.384.966
Lijnen van het oosten van de provincie { Antwerpen }	5.840	11.234.323 730.077*	757.466**	171.294.088 8.433.831*	7.924.729 334.801*	1.685.302
Totalen }	5.840	17.072.353 1.087.454*	757.466**	275.658.322 12.803.246*	11.620.990 517.617*	3.070.268
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel }	1.626.919	12.239.526 506.387*	53.183.059	215.207.636 11.962.747*	7.709.228 4.911*	2.717.288
Lijnen van de groep Leuven }	—	4.966.862	—	76.788.642	3.727.050	867.682
Totalen }	1.626.919	17.206.388 506.387*	53.183.059	291.996.278 11.962.747*	11.436.278	3.584.970 4.911*
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse }	—	2.468.199 45.032*	—	33.119.045 522.702*	1.661.431 13.804*	466.608
Lijnen van de Kust }	918.278	3.342.248 61.229*	46.426.969	45.746.279 726.452*	3.802.899	991.765
Lijnen van het centrum der provincie { West-Vlaanderen }	—	3.596.500 598.862*	—	42.274.925 5.836.582*	3.497.857 239.756*	853.664
Totalen }	918.278	9.406.947 705.123*	46.426.969	121.140.249 7.085.736*	8.962.187 253.560*	2.312.037
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen {	—	5.835.703 187.223*	—	83.084.214 1.725.952*	3.609.870	1.581.727

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

Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7)	UITGAVEN			Coëfficiënten (12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- uitslagen (13) = (8) — (11)	Interesten op het beschikbaar kapitaal (14)	FINANCIELE UITSLAGEN	
	Exploitatie- kosten (9)	Algemene 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)
113.997.692	117.350.071	3.830.591	121.180.662	106,30	— 7.182.970	—	—	7.182.970
190.430.217	206.635.119	6.358.156	212.993.275	111,85	— 22.563.058	—	—	22.563.058
304.427.909	323.985.190	10.188.747	334.173.937	109,77	— 29.746.028	—	—	29.746.028
290.784.869	335.228.296	10.177.470	345.405.766	118,78	— 54.620.897	—	—	54.620.897
81.383.374	93.732.209	2.848.418	96.580.627	118,67	— 15.197.253	—	—	15.197.253
372.168.243	428.960.505	13.025.888	441.986.393	118,76	— 69.818.150	—	—	69.818.150
35.783.590	42.413.923	1.233.648	43.647.571	121,98	— 7.863.981	—	—	7.863.981
97.694.364	96.555.615	3.419.303	99.974.918	102,33	— 2.280.554	—	—	2.280.554
52.702.784	66.693.654	1.631.926	68.325.580	129,64	— 15.622.796	—	—	15.622.796
186.180.738	205.663.192	6.284.877	211.948.069	113,84	— 25.767.331	—	—	25.767.331
90.001.763	99.034.523	3.150.062	102.184.585	113,54	— 12.182.822	—	—	12.182.822

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

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Verkeersontvangsten reizigers en goederen		Compen- satiever- goedingen (6)	Diverse ontvangsten (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Buurtlijnen van de groep Charleroi . . .	2.977.917	5.991.620	84.435.026	98.487.861	4.294.011	1.332.668
Buurtlijnen van de groep Centrum . . .	1.530.964	1.610.000	48.881.812	28.192.284	2.880.446	570.979
Buurtlijnen van de groep Doornik . . .	—	1.063 520	—	15.363.204	689.599	133.356
Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	966.039	4.773.595	30.566.619	69.866.661	1.892.316	877.456
Lijnen der streek van Chimay en Couvin .	—	365.627	—	4.411.661	292.517	91.326
Totalen	5.474.920	13.804.362	163.883.457	216.321.671	10.048.889	3.005.785
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz	—	1.274.775	—	16.170.369	661.943	278.394
Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik	—	2.779.212	—	45.278.783	1.829.686	570.854
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik	—	43.700*	—	1.468.040*		
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik	—	6.899.925	—	114.896.902	4.427.294	1.121.444
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik	—	165.013*	—	1.992.789*		
Totalen		10.953.912 208.713*	—	176.346.054 3.460.829*	6.918.923	1.970.692
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg	—	11.167.123 16.114*	—	149.306.459 228.945*	9.951.020	3.562.024
PROVINCIE LUXEMBURG						
Lijnen van de provincie Luxemburg	—	1.739.491 179.778*	—	19.203.176 1.204.481*	1.071.635 42.184*	1.320.066
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse	— 20.930*	5.044.669 459.499*	— 2.031.474*	87.235.926 5.551.300*	3.451.825 152.005*	2.110.565
Algemene totalen	8.025.957 20.930*	92.230.948 3.350.291*	263.493.485 2.031.474* 757.466**	1.420.292.349 44.023.236*	67.071.617 965.366*	22.518.134 4.911*

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

Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7)	UITGAVEN			Coëfficiënten (12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- uitslagen (13) = (8) — (11)	Interesten op het beschikbaar kapitaal (14)	FINANCIELE UITSLAGEN	
	Exploitatie- kosten (9)	Algemene 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)
188.549.566	241.906.651	6.599.235	248.505.886	131,80	— 59.956.320	—	—	59.956.320
80.525.521	91.047.934	2.818.393	93.866.327	116,57	— 13.340.806	—	—	13.340.806
16.186.159	19.378.092	566.516	19.944.608	123,22	— 3.758.449	—	—	3.758.449
103.203.052	134.025.150	3.612.107	137.637.257	133,37	— 34.434.205	—	—	34.434.205
4.795.504	6.525.918	167.843	6.693.761	139,58	— 1.898.257	—	—	1.898.257
393.259.802	492.883.745	13.764.094	506.647.839	128,83	— 113.388.037	—	—	113.388.037
17.110.706	23.400.389	598.875	23.999.264	140,26	— 6.888.558	—	—	6.888.558
49.147.363	55.739.537	1.720.158	57.459.695	116,91	— 8.312.332	—	—	8.312.332
122.438.429	137.080.198	4.285.345	141.365.543	115,46	— 18.927.114	—	—	18.927.114
188.696.498	216.220.124	6.604.378	222.824.502	118,09	— 34.128.004	—	—	34.128.004
163.048.448	177.437.949	5.706.696	183.144.645	112,33	— 20.096.197	—	—	20.096.197
22.841.542	31.897.600	757.137	32.654.737	142,96	— 9.813.195	—	—	9.813.195
100.533.095	104.883.323	3.319.043	108.202.366	107,63	— 7.669.271	—	—	7.669.271
1.821.158.038	2.080.966.151	62.800.922	2.143.767.073	117,71	— 322.609.035	—	—	322.609.035

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

BIJLAGE C
1970

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
VERDELING VAN DE WINSTEN

NIHIL

BIJLAGE D
1970

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE
INSCHRIJVINGEN.
COUPONS N° 21 BETAALBAAR BIJ HET HOOFDBESTUUR
VAN 1 JULI 1971 AF.

NIHIL

BIJLAGE E
1970

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	Hoge kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
1	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . .	835.000	13.457.964	—	12.622.964	3.747	7.244.941
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglom- meratie	10.000.000	16.956.425	—	6.956.425	—	15.732.443
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbreidingen	5.000.000	5.291.056	—	291.056	117	6.770.149
	PROVINCIE LUXEMBURG						
4	Streek van Houffalize	380.000	1.425.385	—	1.045.385	—	1.774.919
	Totalen F	16.215.000	37.130.830	—	20.915.830	3.864	31.522.452
	Lage kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
5	Streek van Leuven	4.000	4.000	—	—	34.103	4.000
6	Perwijs - Waver - Overijse en uitbreiding	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 (sta- tion)	2.000	2.000	—	—	4.015	2.000

BIJLAGE E
1970

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

BIJLAGE E
1970

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 -						
20	Neuve	4.000	4.000	—	—	—	4.000
	Wellin - Beauraing - Franse grens naar						
	Givet *	2.000	2.000	—	—	3.468	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	37.181.830	—	20.915.830	1.694.958	31.566.812

(*) Deze dienst werd in 1970 niet geëxploiteerd.

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

DIENSTEN	Afgelegde Kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie- vergoe- dingen	Diverse Ontvangsten	Totalen	Exploitatie- kosten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)	(7)
A. — Hoge kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	528.590	9.328.234	353.332	29.741	9.711.307	11.196.707
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	646.860	11.759.235	101.384	44.479	11.905.098	13.482.698
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen	666.403	11.312.048	159.184	21.191	11.492.423	11.993.557
PROVINCIE LUXEMBURG						
Streek van Houffalize	139.743	1.190.190	54.977	6.769	1.251.936	2.566.328
Totalen	1.981.596	33.589.707	668.877	102.180	34.360.764	39.239.290

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)
—	339.896	11.536.603	— 1.825.296	—	—	1.825.296
—	416.678	13.899.376	— 1.994.278	—	—	1.994.278
—	402.235	12.395.792	— 903.369	—	—	903.369
—	43.818	2.610.146	— 1.358.210	—	—	1.358.210
—	1.202.627	40.441.917	— 6.081.153	—	—	6.081.153

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

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde Kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie- vergoe- dingen	Diverse Ontvangsten	Totalen	Exploitatie- kosten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
B. — Lage kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Streek van Leuven	112.686*	1.262.264*	40.788*	—	1.303.052*	1.303.052
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen	520.791*	6.779.176*	268.072*	—	7.047.248*	7.047.248
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	347.998*	4.817.573*	195.212*	3.570*	5.016.355*	5.012.785
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station) .	209.744*	2.901.735*	114.296*	—	3.016.031*	3.016.031
Streek van Nijvel	312.954*	3.090.558*	85.340*	—	3.175.898*	3.175.898
Streek van Eigenbrakel	99.767*	1.318.966*	36.030*	—	1.354.996*	1.354.996
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) . . .	5.710	112.227	—	—	112.227	108.299
Hannuit - Waver en uitbreiding	56.050*	652.925*	21.125*	—	674.050*	674.050
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Merelbeke - Zottegem	153.570*	2.416.639*	100.596*	—	2.517.235*	2.517.235
Zottegem - Ninove	81.966*	727.016*	34.697*	—	761.713*	761.713
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Nijvel - Zinnik	115.690	1.350.852	42.065	770	1.393.687	1.344.908

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

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (1^{ste} vervolg).

UITGAVEN			Exploitatie- uitslagen	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)
—	—	1.303.052	—	—	—	—
—	—	7.047.248	—	—	—	—
—	3.570	5.016.355	—	—	—	—
—	—	3.016.031	—	—	—	—
—	—	3.175.898	—	—	—	—
—	—	1.354.996	—	—	—	—
—	3.928	112.227	—	—	—	—
—	—	674.050	—	—	—	—
—	—	2.517.235	—	—	—	—
—	—	761.713	—	—	—	—
—	48.779	1.393.687	—	—	—	—

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	162.492*	1.370.648*	69.579*	—	1.440.227*	1.440.227
Streek van Hoei	196.883*	2.604.438*	—	—	2.604.438*	2.461.194
Streek van Luik	858.767*	12.855.890*	133.062*	—	12.988.952*	12.988.952
PROVINCIE NAMEN						
Gedinne - Willerzie - Bourseigne - Neuve .	131.423*	1.131.727*	22.891*	—	1.154.618*	1.154.618
Totalen	{ 121.400 3.245.091*	{ 1.463.079 41.929.555*	{ 42.065 1.121.688*	{ 770 3.570*	{ 1.505.914 43.054.813*	44.361.206
Algemene totalen	{ 2.102.996 3.245.091*	{ 35.052.786 41.929.555*	{ 710.942 1.121.688*	{ 102.950 3.570*	{ 35.866.678 43.054.813*	83.600.496

De afgelegde kilometers en de ontvangsten betreffende verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
In de kolom (11) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen 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)
—	—	1.440.227	—	—	—	—
52.089	91.155	2.604.438	—	—	—	—
—	—	12.988.952	—	—	—	—
—	—	1.154.618	—	—	—	—
52.089	147.432	44.560.727	—	—	—	—
52.089	1.350.059	85.002.644	— 6.081.153	—	—	6.081.153

BIJLAGE G
1970

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN.

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

HOGE KAPITALEN	
PROVINCIE BRABANT	
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	1.825.296*
Provincie openbare autobusdiensten ten zuiden van de Brusselse agglomeratie	1.994.278*
	3.819.574*
PROVINCIE HENEGOUWEN	
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Taminés - Châtelineau en uitbreidingen	903.369*
PROVINCIE LUXEMBURG	
Streek van Houffalize	1.358.210*
	6.081.153*

* 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	4.137.480
Lening 3 % mei-november —	78.620.000
Lening 3 % januari-juli — 1e reeks	22.616.000
Lening 3 % januari-juli — 2e reeks	79.498.000
Lening 3 % januari-juli — 3e reeks	258.719.000
Lening 3 % januari-juli — 4e reeks	715.483.000
Lening 1956, 3 % — coupon juli (3)	200.164.000
	1.359.237.480

(3) Niet publiek uitgegeven lening.



