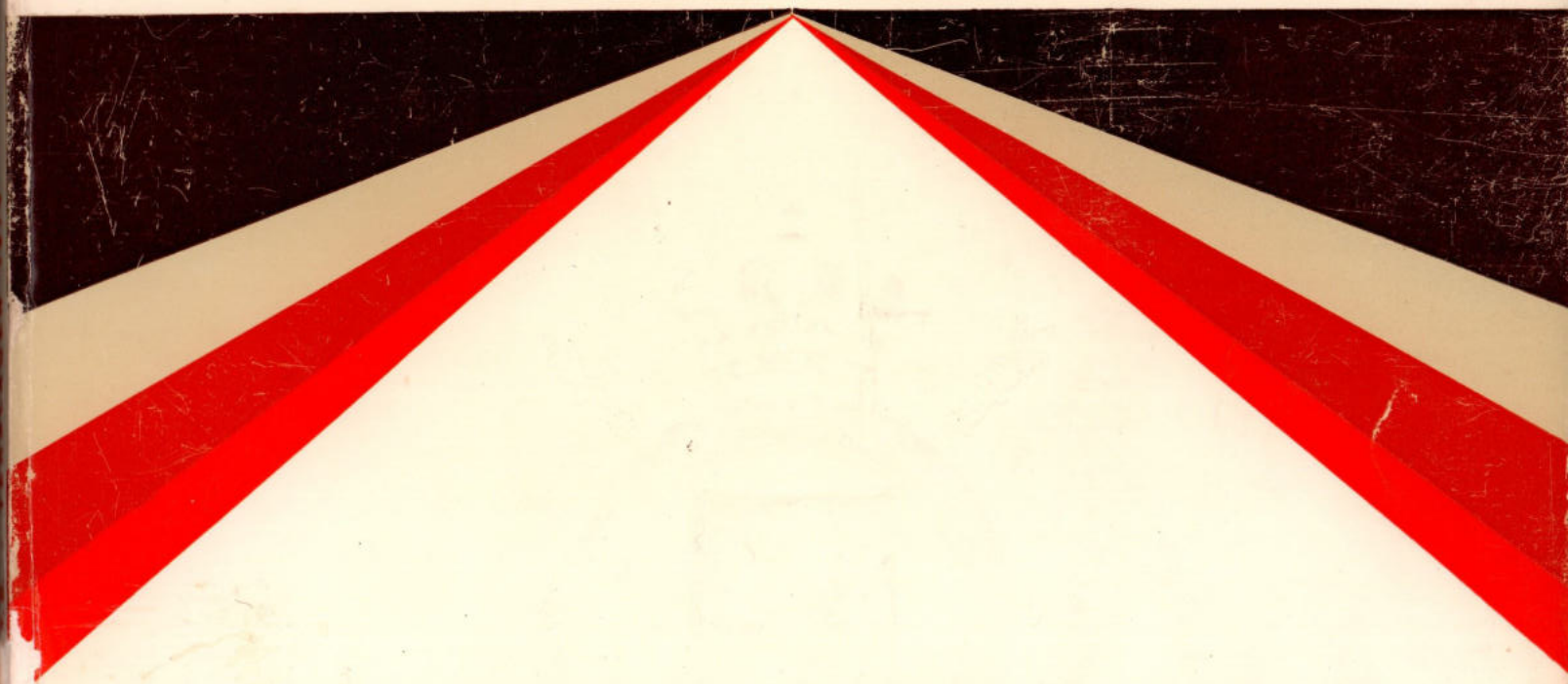


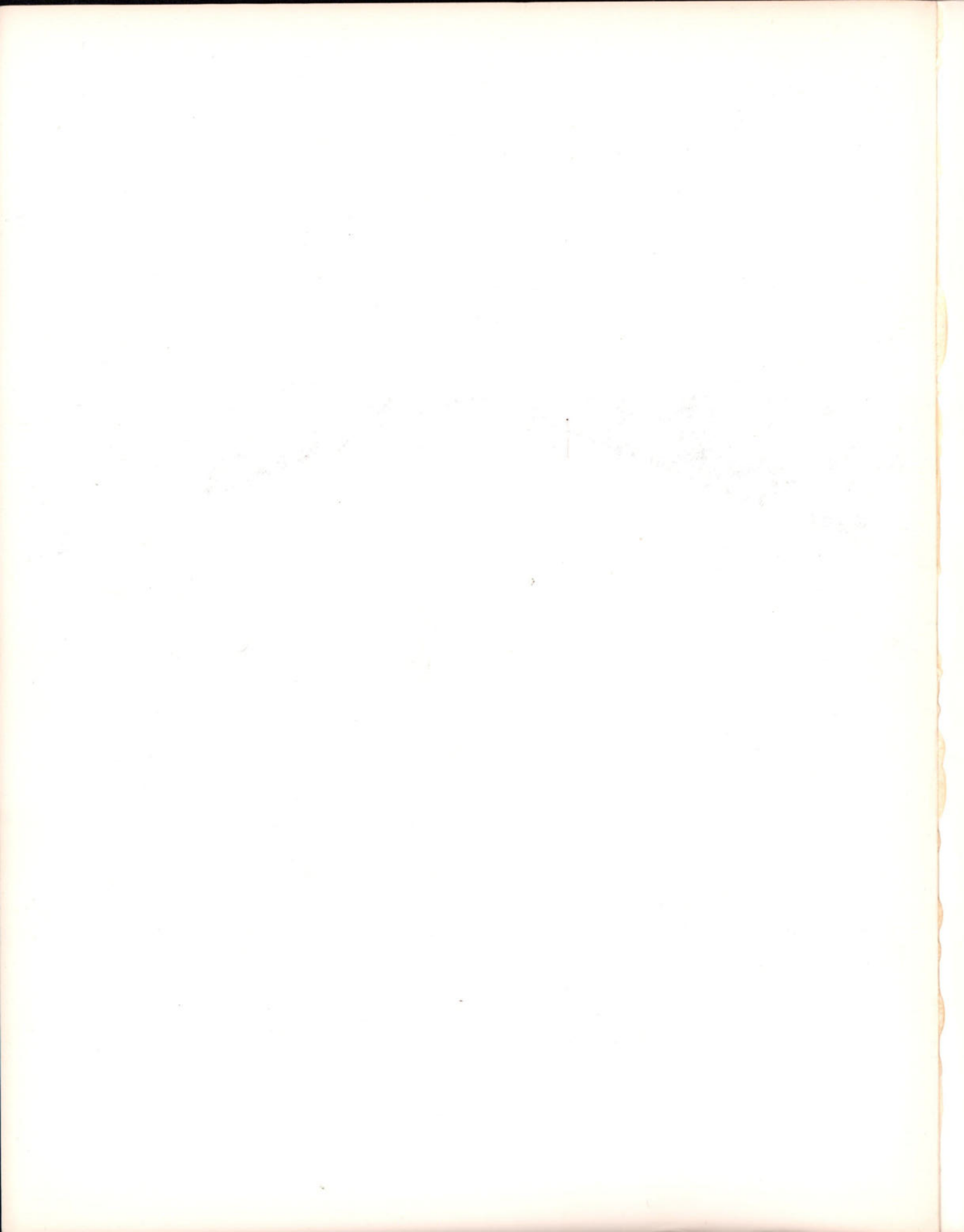
nationale maatschappij van buurtspoorwegen

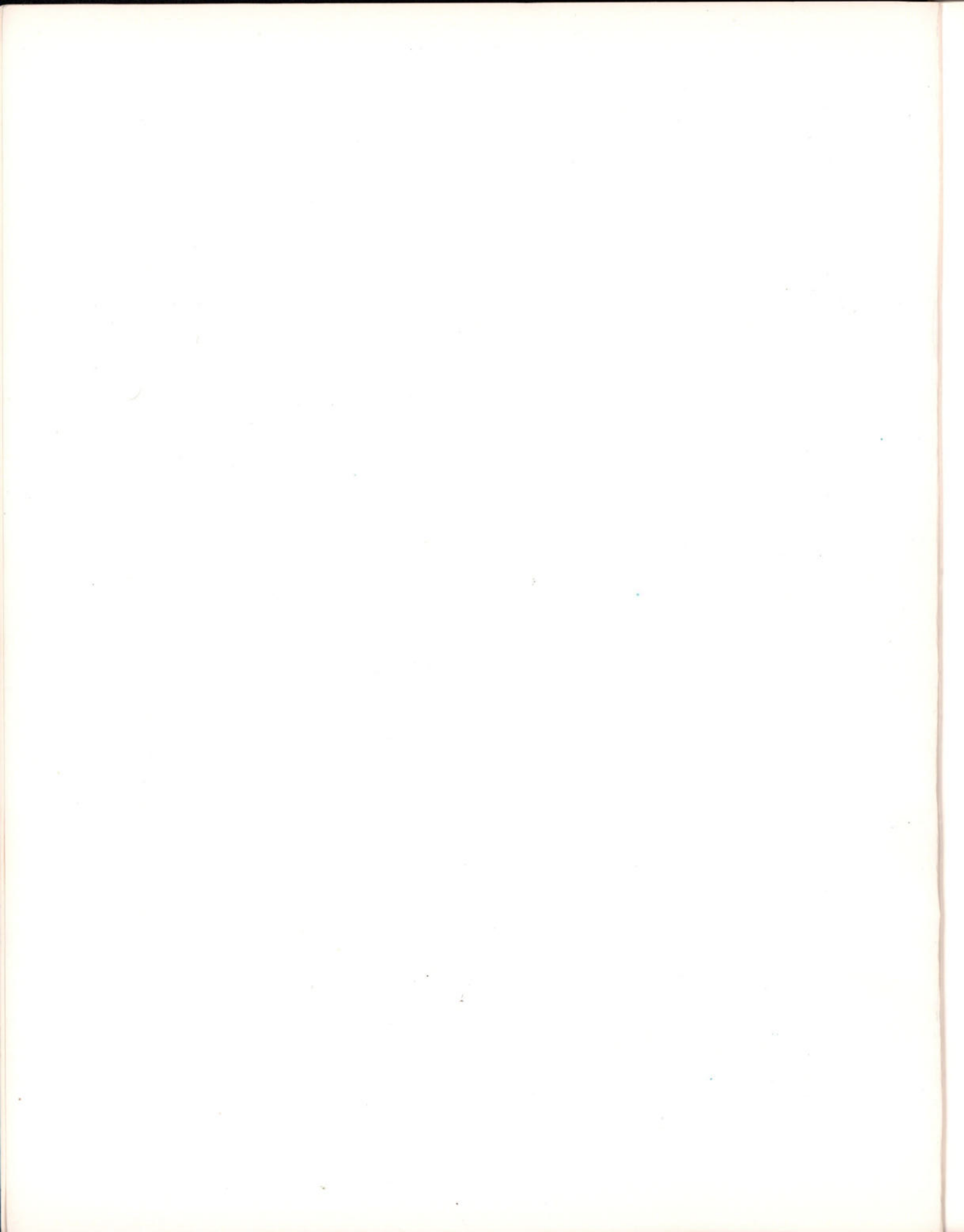
NMVB



VERSLAGEN

maatschappelijk dienstjaar
1974



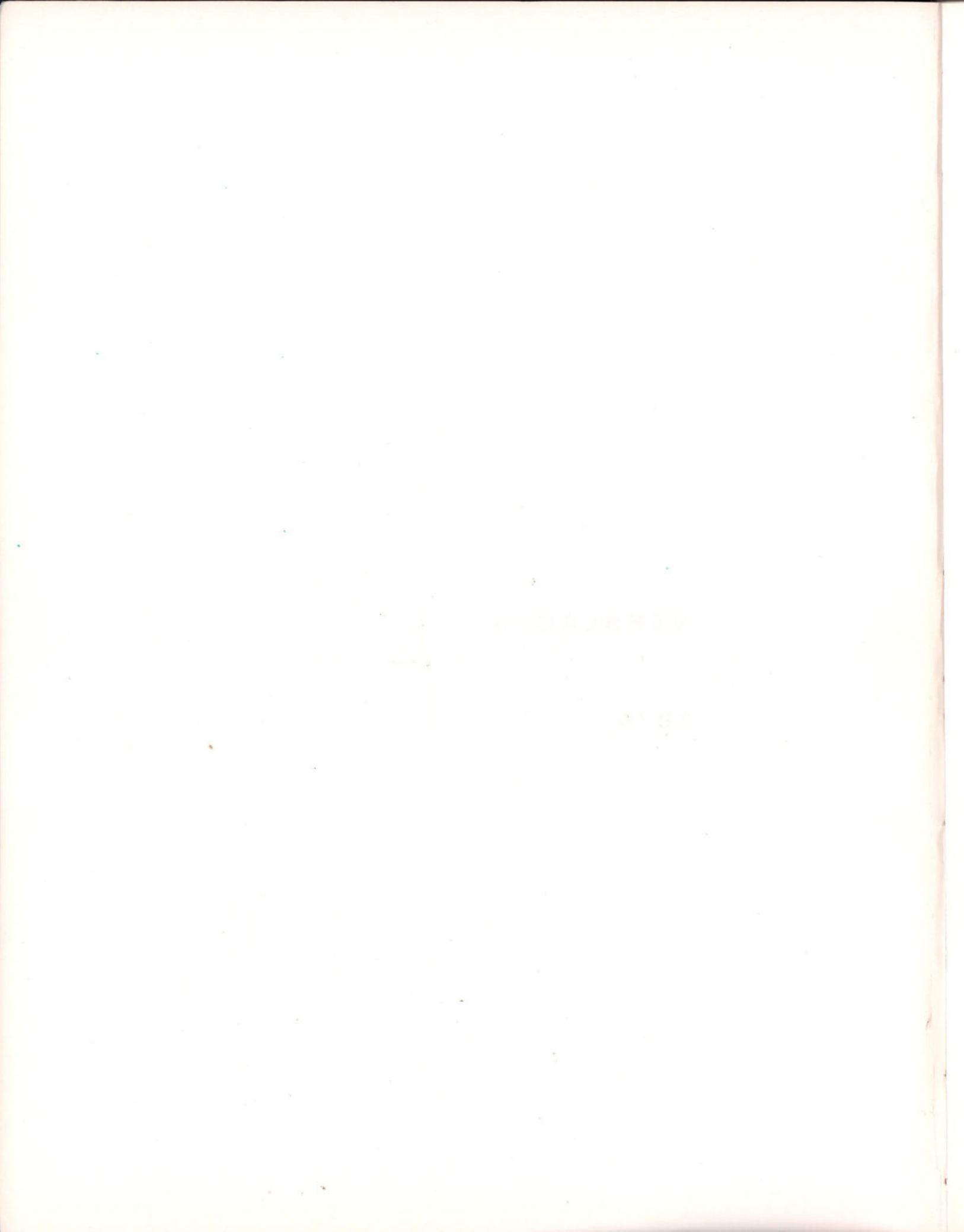


N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

VERSLAGEN

1974



KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN**

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

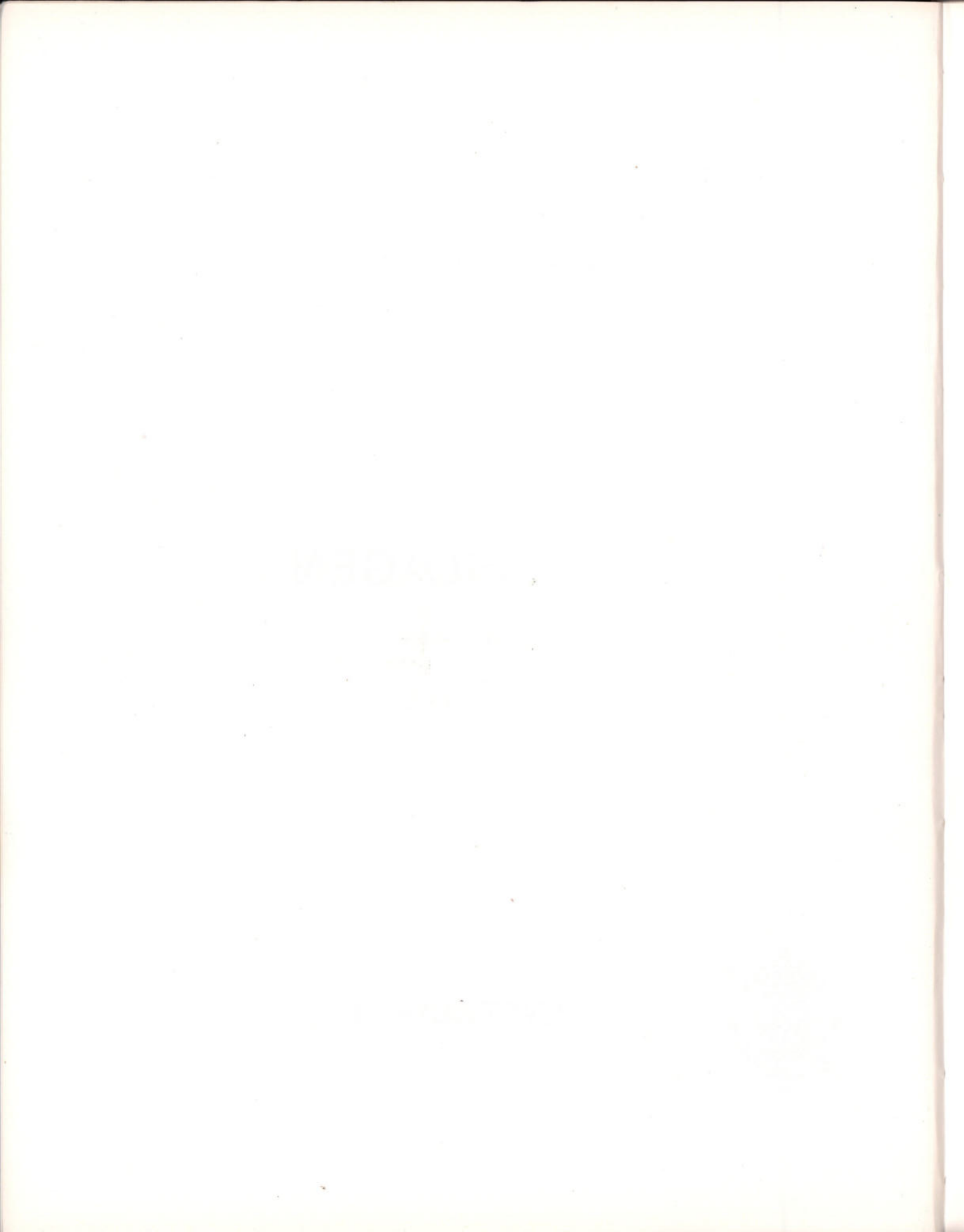
en door

HET COMITE VAN TOEZICHT



DIENSTJAAR 1974

90^{STE} MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR



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

Voorzitter :

De h. E. COURTOY

Leden :

De hh. R. BONZI

M. HERLEMONT

E. CASSIERS

J. KONINGS

G. GILSON

E. MOREAU

M. VANDENHENDE

J. t'KINT de ROODENBEKE

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. 02/511.59.90.

GEWESTELIJKE DIRECTIES

GROEP ANTWERPEN - LIMBURG :

Groepschef : de h. J. GOOVAERTS, Eerste Ingenieur.
Gewestelijke zetel van Antwerpen :
Italiëlei 112, 2000 Antwerpen. Tel. 031/32.19.31.
Gewestelijke zetel van Hasselt :
Grote Breemstraat 4, 3500 Hasselt. Tel. 011/22.69.15.

GROEP BRABANT :

Groepschef : de h. G. PEERTS, Hoofdingenieur.
Gewestelijke zetel van Brussel :
Barastraat 105-107, 1070 Brussel. Tel. 02/521.00.07.
Gewestelijke zetel van Leuven :
Diestsestraat 317, 3000 Leuven. Tel. 016/22.50.98.

GROEP BEIDE VLAANDEREN :

Groepschef : de h. E. VERVAET, Eerste Ingenieur.
Gewestelijke zetel van Brugge :
Jan van Eyckplaats 8, 8000 Brugge. Tel. 050/33.69.83.
Gewestelijke zetel van Gent :
Dendermondsesteenweg 185, 9120 Destelbergen. Tel. 091/28.19.51.

GROEP HENEGOUWEN :

Groepschef : de h. H. ROYEN, Directeur.
Gewestelijke zetel van Bergen :
place Léopold 9A, 7000 Bergen. Tel. 065/33.21.71.
Gewestelijke zetel van Charleroi :
Stelplaats Charleroi, place des Tramways, 6000 Charleroi.
Tel. 071/32.75.11.
Gewestelijke zetel van Doornik :
Stelplaats Doornik, 7500 Doornik. Tel. 069/22.33.12.

GROEP LUIK - NAMEN - LUXEMBURG :

Groepschef : de h. L. BOTTON, Eerste Ingenieur.
Gewestelijke zetel van Luik :
rue Saint-Nicolas 70, 4000 Luik. Tel. 041/52.00.15.
Gewestelijke zetel van Namen :
avenue de Stassart 12, 5000 Namen. Tel. 081/22.47.47.
Gewestelijke zetel van Luxemburg :
Stelplaats Marloie (5406 Waha). Tel. 084/31.10.66.

bladwijzer

Verslag uitgebracht door de raad van beheer

	<i>B/z.</i>
VOORWOORD	15
BEHEER	19
EXPLOITATIE	
NET	21
Staat van de vergunningen en machtigingen	21
Structuur van het net — Geëxploiteerde lijnen	22
Spoorlijnen	22
Wegdiensten	22
Openbare autobusdiensten	22
Speciale autobusdiensten	24
TARIEVEN	26
STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERSDIENSTEN	29
EVOLUTIE VAN HET VERKEER EN VAN DE PRODUKTIVITEIT	32
PERSONEEL	
EFFECTIEF	37
BEZOLDIGINGEN	38
SOCIALE LASTEN	38

	<i>B/z.</i>
TOELAGEN AAN DE OUD-WERKNEMERS EN GERECHTIGDEN	41
VOORNAAMSTE WIJZIGINGEN VAN DE PERSONEELSLASTEN IN 1974 . . .	41
PSYCHOLOGISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS	46
SOCIALE DIENST	48

TECHNISCHE DIENSTEN

VASTE INSTALLATIES	51
Sporen	51
Gebouwen	53
Elektrische uitrusting	55
ROLLEND MATERIEEL	56

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1975

VASTE INSTALLATIES	58
Sporen	58
Gebouwen	60
ROLLEND MATERIEEL	63

INFORMATICA 65

ONGEVALLEN - VOORZORGSMAATREGELEN EN BEHEER

ARBEIDSONGEVALLEN	67
ONGEVALLEN DERDEN	70
RISICO BRAND	73
FINANCIËLE UITSLAGEN EN VERZEKERINGSFONDS	75

FINANCIELE EN BEDRIJFSRESULTATEN

FINANCIËLE RESULTATEN VOLGENS DE REGELS VAN DE BEDRIJFSECONOMIE	77
ALGEMENE EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIECOËFFICIËNTEN . . .	81
BEDRIJFSRESULTATEN PER VERVOERWIJZE	81
BEDRIJFSRESULTATEN PER PROVINCIE	85
EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEUITGAVEN PER AARD VAN LASTEN . . .	85

FINANCIEN

B/z.

KAPITALEN	89
ALGEMENE BEHEERSKOSTEN	90
ONTLEDING VAN DE BALANS	90
BALANS PER 31 DECEMBER 1974	97

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

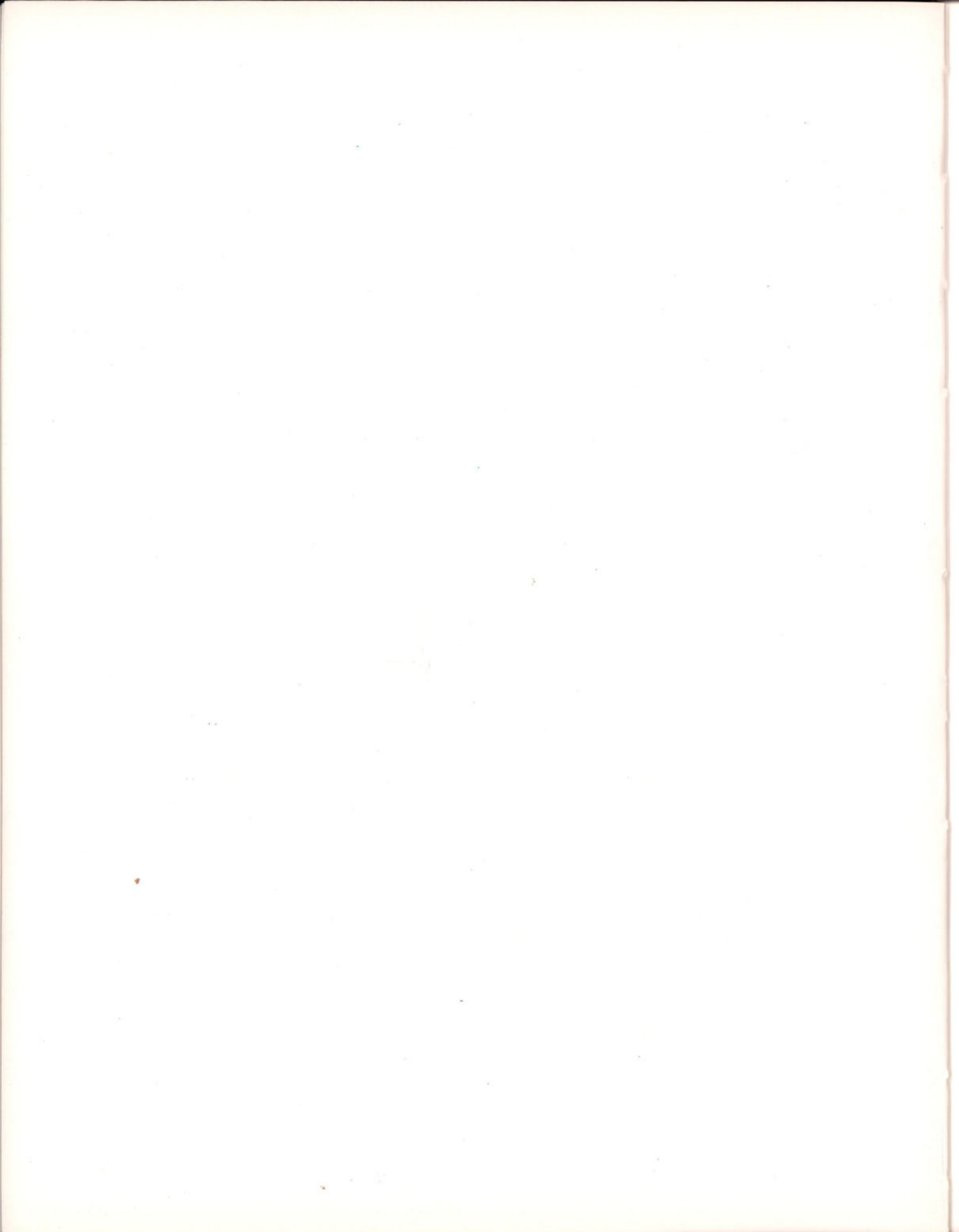
BIJLAGEN

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	107
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Exploitatierekeningen en exploitatieuitslagen	110
C. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en hernieuwings- fondsen	114
D. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Exploitatierekeningen en exploitatieuitslagen	116
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Vereffening der uitslagen	118
F. <i>Obligatieleningen</i>	119



verslag

uitgebracht door de raad van beheer



voorwoord

Een nooit gekende inflatie heeft het jaar 1974 gekenmerkt. Meer nog dan de sociale programmatie die voor het dienstjaar werd toegestaan, is zij de oorzaak van de aanzienlijke toeneming van de bezoldigingen en de sociale lasten (nagenoeg 562 miljoen F, of 20,6 %). Zij is ook aan de oorsprong van de aangroei der uitgaven voor verbruiken. De prijsverhogingen voor gasolie en tractiestroom hebben een vermeerdering met 50,8 % van de uitgaven voor energie tot gevolg gehad.

De tarieven daarentegen zijn in 1974 onveranderd gebleven; de jongste verhoging dateert van 1 augustus 1973. Niettemin zijn de verkeersontvangsten met ongeveer 56 miljoen F toegenomen, wat te verklaren is door de bijkomende inkomsten die tijdens de eerste zeven maanden van 1974 werden geboekt, ten opzichte van dezelfde periode in 1973, door het feit van de verhoging van de vervoerprijs met ongeveer 10 %.

Vergeleken bij het vorige dienstjaar, is het aantal vervoerde reizigers lichtjes gedaald, wat hoofdzakelijk aan de twee hierna vermelde factoren te wijten is :

- gedurende de laatste twee maanden van 1973, tijdens dewelke de petroleumcrisis heerste en het rijverbod voor particuliere voertuigen van kracht was, heeft de maatschappij een aanzienlijk aantal occasionele reizigers vervoerd. In 1974 is die bijkomende cliënteel weer spoedig kleiner geworden ten gevolge van de normalisatie van de toestand ;
- de economische recessie en de eruit voortvloeiende toeneming van de werkloosheid hebben, tijdens de laatste vier maanden van 1974, een merkbare daling veroorzaakt van de cliënteel die van de weekabonnementen gebruik maakt.

Uiteindelijk sluit het dienstjaar 1974 met een tekort dat 246 miljoen F hoger ligt dan dat voor 1973. Die toeneming van het deficit mag als matig worden beschouwd, zo men rekening houdt met de zeer aanzienlijke verzwaring van de loonslast, en zulks wegens het feit van de gevoelige vermindering van de afschrijvingen daar de maatschappij voor de eerste maal de mogelijkheid heeft gehad de vernieuwing van haar rollend materieel, van haar uitrustingen en van haar vaste installaties door middel van door de Staat gewaarborgde leningen te financieren. Dit recht werd haar verleend door artikel 50 van de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974.

In dat verband kan eraan herinnerd worden dat de maatschappij reeds in 1973 erop aangedrongen had dat de Regering haar zou toelaten in een sneller ritme te investeren. Dat jaar had het ministerieel Comité voor openbare investeringen inderdaad het be-

drag van de vastleggingen in de buitengewone begroting, dat aanvankelijk op 428 miljoen F was vastgesteld, tot 309 miljoen F verminderd. Voor 1974 werd de investeringsbegroting, voorzien op een bedrag van 412 miljoen F, nogmaals door genoemd ministerieel Comité beperkt tot 298,7 miljoen F.

Op dit ogenblik wordt de verouderde toestand van onze installaties en van ons park rollend materieel zorgwekkend. Het zal volstaan erop te wijzen dat sommige van onze autobussen 17 jaar oud zijn.

De N.M.V.B. stelt met voldoening vast dat er voor 1975 machtigingen tot vastlegging werden verleend tot een bedrag van 963 miljoen F, waardoor het mogelijk zal zijn de opgelopen vertraging gedeeltelijk in te halen, in de mate echter van de mogelijkheden van levering die de autobusconstructeurs kunnen bieden. Wat dit laatste betreft wordt er nu reeds voorzien dat de bestellingen die op eind 1974 werden gedaan slechts in november 1977 volledig gehonoreerd zullen zijn.

De grote financiële inspanning die in 1975 voor de vernieuwing wordt gedaan zal in dezelfde mate voor de volgende dienstjaren voortgezet moeten worden, ten einde ons net van snel, comfortabel en betrouwbaar materieel te voorzien.

Tijdens het dienstjaar 1974 werden een aantal maatregelen genomen, die er alle op gericht zijn het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen, namelijk :

- toekenning van 50 % vermindering op de normale vervoerprijzen aan de blinden en aan talrijke personen met een gering inkomen (W.I.G.W.) ;
- afschaffing van talrijke beperkingen in het vervoer tussen het net van de N.M.B.S. en dat van de N.M.V.B. ;
- gelijkvormig maken van de halten op de trajecten die tegelijk door beide nationale maatschappijen worden bereden ;
- validatie van onze rittenkaarten op de autobussen van de N.M.B.S., en omgekeerd, in vijf agglomeraties die door stadsdiensten van de N.M.V.B. worden bediend.

De Raad van beheer heeft die maatregelen met veel interesse onthaald en ziet er, met voldoening, de aanloop in tot een doelbewuste politiek tot bevordering van het gemeenschappelijk vervoer, politiek die erin bestaat een meer aantrekkelijk alternatief te bieden aan de gebruiker van een privévervoermiddel, die te kampen heeft met de toenemende moeilijkheden inzake verkeer en parkeergelegenheid, en die zich terdege bewust wordt van de alsmaar stijgende kosten van aankoop en gebruik van de persoonlijke wagen.

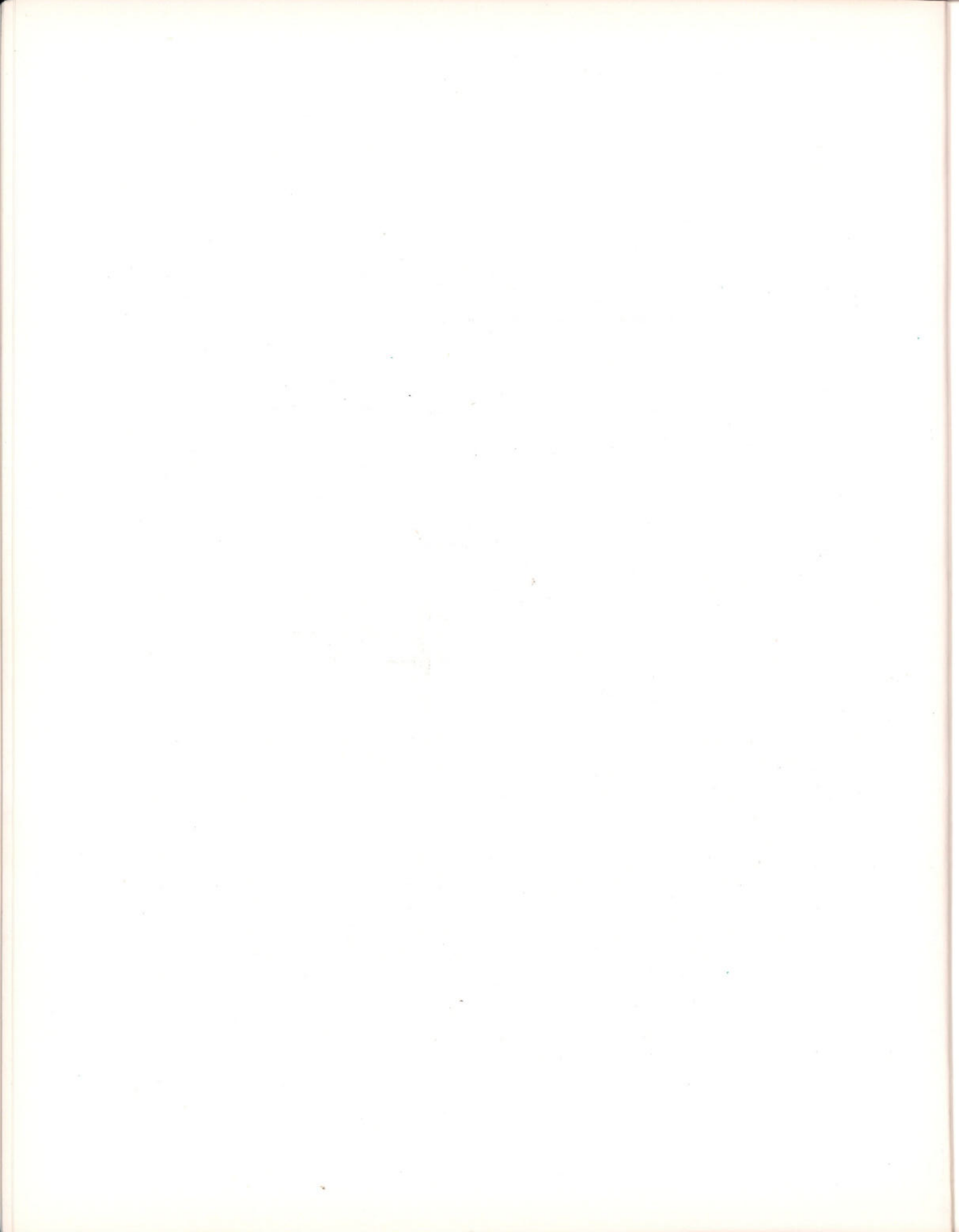
Hij is gelukkig te kunnen aanhalen dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven bijzondere aandacht heeft besteed aan de problemen die zich op het stuk van gemeenschappelijk vervoer stellen. In het advies dat laatstgenoemde raad op 24 januari 1975 dienaangaande aan de Regering heeft uitgebracht, geeft hij een opsomming van volgende maatregelen die dienen te worden overwogen :

- « — afgescheiden rijstroken voor kort op elkaar volgende autobussen ;
- « — in drukke straten die onvoldoende breed zijn, parkeer- en stopverbod, ten minste » op de piekuren ;

- « — het invoeren van eenrichtingsverkeer ;
- « — snellere doorgang voor het openbare vervoer op kruispunten met verkeerslichten ;
- « — bouw van plaatselijke kunstwerken om op bijzonder drukke plaatsen het openbaar vervoer van het algemeen verkeer te scheiden ;
- « — omlegging van het doorgaand verkeer buiten het centrum ;
- « — de aanleg van verkeersvrije zones in de stadscentra.

« Er dient te worden opgemerkt dat verscheidene van die voorwaarden, ingevolge de » gemeentelijke autonomie van een beslissing van de plaatselijke overheid afhangen. » Dit is het geval voor de rijstroken, het parkeer-en stopverbod, het éénrichtingsverkeer, » de snellere doorgang aan kruispunten. Het is dan ook wenselijk dat het Ministerie » van Verkeerswezen ter zake adviezen zou geven aan de plaatselijke overheid. Aan de » verkeerscommissies die in de meeste steden bestaan zou de verplichting moeten worden » opgelegd vertegenwoordigers van het gemeenschappelijk vervoer in hun schoot » op te nemen ».

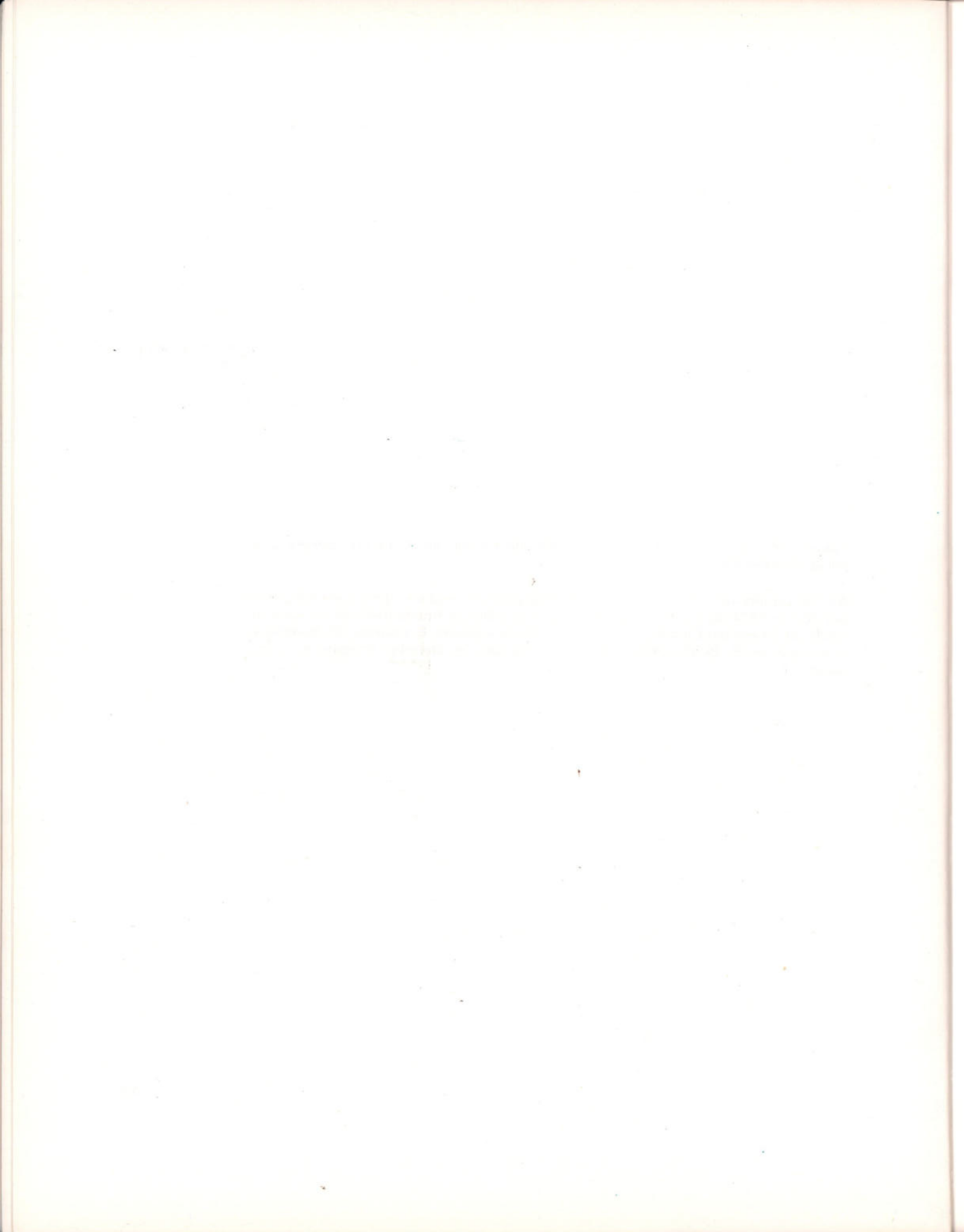
De Raad van beheer kan die aanbevelingen slechts bijtreden en de wens uiten dat de hogere Overheid er zich zal op toeleggen ze in de werkelijkheid om te zetten.



beheer

Tijdens het dienstjaar 1974 heeft de samenstelling van de Raad van Beheer geen wijziging ondergaan.

Wat het Comité van Toezicht betreft heeft de algemene vergadering der aandeelhouders van 28 mei 1974 de hh. E. Moreau, G. Gilson, J. t'Kint de Roodenbeke en M. Vandenhende tot lid van dat Comité benoemd en de hh. E. Cassiers, E. Courtoy, M. Herlemont, J. Konings en R. Bonzi, uittredende commissarissen, in diezelfde hoedanigheid herkozen.



exploitatie

NET

STAAT VAN DE VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1974 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 1974, een totale lengte van 15.176 km, waarvan 14.333 km dagelijkse diensten en 843 km seizoendiensten.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 302 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 12.692 km, onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29.8.1931 :

287 diensten met een lengte van	12.095 km
---	-----------

krachtens de besluitwet van 30.12.1946 :

15 diensten met een lengte van	597 km
--	--------

Totaal	12.692 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 1974 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd werden 215 km 884. Al die lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m, ze zijn met elektrische tractie en uitsluitend voor reizigersvervoer opengesteld.

Onderstaande tabel geeft de verdeling per exploitatiegroep :

West-Vlaanderen	67 km 823
Henegouwen	131 km 361
Brabant	16 km 700
Gans het net	215 km 884

Gedurende het jaar 1974 werd door de « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte lijn met spoorauto's geëxploiteerd, uitsluitend opengesteld tijdens het toeristisch seizoen voor reizigersvervoer, en waarvan de lengte 5 km 400 bedraagt.

In vergelijking met het vorige dienstjaar bleef de lengte van het net ongewijzigd.

Wegdiensten

1. Openbare autobusdiensten

Op 31 december 1974 werden 12.576 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.757 km.

Op volgende bladzijde komt een tabel voor waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op het einde van het dienstjaar 1974 geëxploiteerde openbare autobusdiensten omstandig zijn aangegeven.

De 14.333 km openbare autobusdiensten zijn verdeeld in diensten die het spoorverkeer hebben vervangen (regime wet van 29 augustus 1931) en in aanvullingsdiensten

Provinciën	Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te re- gulariseren zijn krachtens de wet van 29 augustus 1931						Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te re- gulariseren zijn krachtens de besluit- wet van 30 december 1946						Totalen van de exploitatiewijzen				ALGEMEEN TOTAAL	
	In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters			
	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km	Aan- tal	Leng- te in km

Aantal en lengte van de op 31 december 1974 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . . .	21	1.523	3	114	24	1.637	—	—	—	—	—	—	21	1.523	3	114	24	1.637
Oost-Vlaanderen	19	733	1	38	20	771	—	—	1	65	1	65	19	733	2	103	21	836
West-Vlaanderen	33	1.170	8	224	41	1.394	—	—	—	—	—	—	33	1.170	8	224	41	1.394
Henegouwen . .	62	1.961	1	13	63	1.974	—	—	—	—	—	—	62	1.961	1	13	63	1.974
Namen	33	1.078	7	249	40	1.327	—	—	—	—	—	—	33	1.078	7	249	40	1.327
Luxemburg . . .	28	1.303	11	504	39	1.807	—	—	—	—	—	—	28	1.303	11	504	39	1.807
Luik	25	1.232	3	50	28	1.282	—	—	4	189	4	189	25	1.232	7	239	32	1.471
Limburg	22	1.584	2	45	24	1.629	—	—	—	—	—	—	22	1.584	2	45	24	1.629
Brabant	38	1.865	2	11	40	1.876	2	127	7	255	9	382	40	1.992	9	266	49	2.258
Totalen	281	12.449	38	1.248	319	13.697	2	127	12	509	14	636	283	12.576	50	1.757	333	14.333
	(*)				(*)								(*)				(*)	

(*) Inbegrepen 33 diensten geëxploiteerd onder een gemengd regime (eigen beheer + pachters) voor een lengte van 1.068 km.

Aantal en lengte van de in 1974 in bedrijf zijnde seizoendiensten.

West-Vlaanderen	3	67	—	—	3	67	—	—	—	—	—	—	3	67	—	—	3	67
Luxemburg . . .	2	40	—	—	2	40	8	724	—	—	8	724	10	764	—	—	10	764
Brabant	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12	1	12	—	—	1	12	1	12
Totalen	5	107	—	—	5	107	8	724	1	12	9	736	13	831	1	12	14	843

(regime wet van 11 augustus 1924). Die verdeling wordt in onderstaande tabel gedetailleerd :

	Vervangings- diensten	Aanvullings- diensten	Totalen
Rechtstreekse exploitatie	12.449 km	127 km	12.576 km
Verpachting	1.248 km	509 km	1.757 km
Totaal	13.697 km	636 km	14.333 km

Lijst der openbare autobusdiensten en belangrijke uitbreidingen, in bedrijf gesteld in 1974.

Lijn of uitbreiding	Lengte	Datum van in- bedrijfstelling
Tillet — Remagne — Moiricy (Pirompré)	8 km 480	1.01.1974
Graide — Alle-sur-Semois	17 km 414	2.01.1974
Dour (Trichères) — Thulin (Place)	6 km 086	4.02.1974
Moeskroen — Risquons Tout — La Planche — Montaleux	5 km 589	4.03.1974
Incourt — Piétrebais	6 km 365	1.04.1974
Geldenaken — Thorembais-St-Trond	9 km 500	1.04.1974
Châtelet — Presles	8 km 260	27.05.1974
St.-Pieters-Leeuw (Negenmanneke) — (Kerk)	5 km 100	27.05.1974
Schepdaal — Wambeek — Borchtlombeek	6 km 874	16.09.1974
Vilvoorde — Peutie	4 km 425	30.09.1974

2. Speciale autobusdiensten

Het aantal en de kilometerlengte, op 31 december 1974, van de speciale autobusdiensten, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, worden in de volgende 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 . . .	106	1.549	315	8.526	421	10.075
Oost-Vlaanderen .	46	296	163	3.183	209	3.479
West-Vlaanderen .	149	944	149	3.729	298	4.673
Henegouwen . .	154	1.493	214	4.257	368	5.750
Namen	89	999	63	1.266	152	2.265
Luxemburg . .	48	730	34	1.136	82	1.866
Luik	63	662	135	2.958	198	3.620
(*)	—	—	17	1.271	17	1.271
Limburg	76	1.504	640	20.285	716	21.789
Brabant	179	2.260	263	6.340	442	8.600
Totalen	910	10.437	1.993	52.951	2.903	63.388

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

Hoewel de speciale autobusdiensten gestegen zijn in aantal, is hun lengte lichtjes gedaald in vergelijking met het voorgaande dienstjaar.

Dit is te wijten aan de daling van het vervoer van werklieden, die vastgesteld werd vooral in de provincies Luik, Henegouwen en Namen en in mindere mate in de provincies Antwerpen, Limburg en West-Vlaanderen.

Het scholierenvervoer daarentegen heeft nog uitbreiding genomen in vrijwel alle streken van het land.

De evolutie, tijdens de jongste tien jaren, van de speciale autobusdiensten, ingericht ten behoeve van de scholieren, wordt hierna in tabelvorm weergegeven.

Schooljaren	Dagelijkse afhalingsdiensten		Diensten naar de zweminrichtingen	
	Aantal	Lengte van de reismwegen (km)	Aantal	Lengte van de reismwegen (km)
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
1971-1972	1.029	20.133	561	5.543
1972-1973	1.071	21.164	692	6.521
1973-1974	1.109	22.964	770	7.149
1974-1975	1.244	25.096	804	7.209

(*) Die vermindering was toe te schrijven 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

I. Met ingang van 1 januari 1974 werden de tarieven voor de openbare autobusdiensten Vroenhoven, Marres — Maastricht en Lanaken, Tournebride — Maastricht (prijsstabel nr XI-3) als volgt gewijzigd : de prijs voor een enkele rit werd van 10,50 F op 12 F gebracht, die van de kaarten voor 10 ritten van 90,50 F op 97 F, terwijl de prijs der maandabonnementen van 348 F tot 373 F werd verhoogd.

Deze tarifaire beschikkingen werden bij ministeriële dienstbrief van 11 januari 1974 goedgekeurd.

II. Ten gevolge van de uitbreiding der geldigheidszone van de M.T.B.-abonnementen op het net van de M.I.V.B. te Brussel, werd bij ministeriële goedkeuring van 14 januari 1974, de afbakening van de N.M.V.B.-stadszone (prijsstabel nr IX-1) met ingang van 1 februari 1974 gewijzigd. De kaarten van 60 F voor 9 ritten en de M.T.B.-abonnementen zijn nu geldig binnen de hierna vermelde grenspunten : Ukkel, Van Beverlaan —

Linkebeek, Brouwerij Van Haelen — Drogenbos, Halte 52 — Sint-Pieters-Leeuw, Wittouck en G. Deruyverstraat — Anderlecht, IJzeren Kruis — Dilbeek, Boudewijnlaan, Moeremanslaan en Stelplaats — Zellik, Drie Koningen — Wemmel, Stelplaats, Kaasmarkt, Kerk en Schoolstraat — Strombeek-Bever, Bever, de Villegasstraat en Station — Vilvoorde, Koningslo Kerk — Sint-Stevens-Woluwe, Stationsstraat — Brussel, Haren Zuid en Oudergem, Stadion.

III. Met ministeriële goedkeuring dd. 17 januari 1974, werden van 7 april 1974 af de prijzen voor de spoorlijn Han-sur-Lesse — Grotten van Han van 13 F op 14 F gebracht voor de gewone reizigers zonder individuele vermindering en van 7 F op 8 F voor de reizigers die een vermindering van 50 % of 75 % genieten.

IV. Op verzoek van de h. Minister van Verkeerswezen werden de hiernavermelde wijzigingen aangebracht aan de Algemene bepalingen voor het vervoer van reizigers (Bundel A) :

- a) van 1 april 1974 af wordt aan alle blinden, zonder onderscheid van leeftijd of beroep, een vermindering van 50 % op de normale vervoerprijzen toegekend wanneer zij zonder begeleider of met hun hond reizen.

Indien de blinde vergezeld is van een begeleider, wordt voor beiden één enkel vervoerbewijs tegen volle prijs afgeleverd, zelfs zo deze prijs gelijk is aan de minimumprijs bij het tarief voorzien ;

- b) van 8 april 1974 af wordt een prijsvermindering van 50 % op de normale prijzen der reiskaarten verleend aan de personen die behoren tot het algemene stelsel, het stelsel « Zelfstandigen » en de daarmee gelijkgestelde stelsels voor « Ziekte- en invaliditeitsverzekering » (Z.I.V.) alsmede aan de personen die zij ten laste hebben. Het betreft gepensioneerden, weduwen en wezen (G.W.W.) waarvan het totaal bedrag van het jaarlijkse brutogezinsinkomen, aan te geven bij het bestuur der directe belastingen, het wettelijk vastgesteld en geïndexeerd maximumbedrag niet overschrijdt, en verder invaliden, waarvoor enkel de sommen die zij ontvangen uit hoofde van hun arbeidsongeschiktheid in aanmerking worden genomen. Dezelfde vermindering wordt toegestaan aan de hiernavermelde personen zo ze dezelfde voorwaarden vervullen :

- de minder-validen en niet beschermde personen, onderworpen aan de algemene regeling van de Z.I.V. ;
- bij de Dienst voor Overzeese Sociale Zekerheid (D.O.S.Z.) verzekerde personen ;
- de zeevarenden onder Belgische vlag ;
- de rechthebbenden van het Fonds der Sociale Werken der N.M.B.S. (F.S.W.) ;

- c) Hogergemelde verminderingen zijn van toepassing op alle spoorlijnen en autobusdiensten, ongeacht het toegepaste tarief.

V. Van 26 mei 1974 af wordt de prijsberekening naar rato van het aantal doorlopen lijnvakken binnen de stadszone te Kortrijk (prijsstabel nr V-5) afgeschaft. De eenvormige

prijs voor een rechtstreekse rit of een rit in aansluiting is vastgesteld op 7 F voor de gewone reizigers en op 3 F voor de oorlogsinvaliden.

VI. Bij ministerieel besluit van 9 juli 1974 bekomen de schoolabonnees vanaf 1 september 1974 het recht in- en uit te stappen aan de tussenhalten van de reisweg die op het abonnement vermeld is. De schoolabonnementen mogen tijdens de geldigheidsstermijn alle dagen gebruikt worden, met inbegrip van zon- en feestdagen.

Voor de abonnementen die aangegaan worden voor een schooltrimester is de geldigheidsduur als volgt vastgesteld :

1ste trimester : van de eerste dag van het schooljaar tot en met 31 december ;

2de trimester : van 1 januari tot Paaszondag inbegrepen ;

3de trimester : van Paasmaandag tot en met de laatste dag van het schooljaar.

VII. Van 28 september 1974 af wordt de prijsberekening volgens een enige stadszone ingevoerd te Leuven en te Tienen (prijs tabellen nrs. IX-3 en IX-4). De eenvormige prijs voor een rechtstreekse rit of een rit in aansluiting binnen de stadszone is vastgesteld op 7 F voor de gewone reizigers en op 3 F voor de oorlogsinvaliden.

VIII. Vanaf 28 september 1974 worden de rittenkaarten van de N.M.V.B. die te Tienen, te Mechelen en te Kortrijk geldig zijn binnen de stadszone, eveneens aanvaard op de penetrerende N.M.B.S.-autobusdiensten.

IX. De geldigheidszone van de rittenkaarten voor het voorstedse net te Brussel (prijs tabel nr IX-1) werd uitgebreid :

- a) op 24 september 1974 tot Sint-Lambrechts-Woluwe, U.C.L., op de openbare autobusdienst Brussel — Leuven en uitbreidingen ;
- b) op 9 december 1974 tot Diegem, J. Kennedylaan, op de openbare autobusdienst Brussel — Haacht — Keerbergen en uitbreidingen.

X. Van 18 november 1974 af wordt te Sint-Niklaas (prijs tabel IV-3) het aantal lijnvakken binnen de stadszone van 5 tot 3 herleid.

De prijzen voor een rechtstreekse rit of een rit in aansluiting zijn vastgesteld als volgt :

	1 zone	2 zones	3 zones
a) gewone reizigers zonder individuele vermindering	7 F	8 F	9 F
b) gewone reizigers met individuele vermindering	7 F	7 F	7 F
c) oorlogsinvaliden	3 F	3 F	3 F

XI. Van 21 oktober 1974 af wordt de prijsberekening naar rato van het aantal doorlopen lijnvakken binnen de stadszone te Brugge (prijslabel nr V-3) afgeschaft.

De eenvormige prijs voor een rechtstreekse rit of een rit in aansluiting is vastgesteld op 7 F voor de gewone reizigers en op 3 F voor de oorlogsinvaliden.

B. Colli en reisgoed

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

STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERSDIENSTEN

In deze rubriek zijn de gegevens van de onder het beheer van de N.M.B.S. geëxploiteerde autobusdiensten niet opgenomen.

Het reizigersvervoer, ingedeeld volgens de aard van het tractiestelsel

De eerste tabel hierna geeft het aantal vervoerde reizigers aan per tractiestelsel :

Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

In duizendtallen

Jaren	Elektrische diensten	Spoorauto- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
1970	34.034	193	218.054	252.281
1973	25.892	274	214.988	241.154
1974	22.859	253	215.205	238.317

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

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

Eenheid : duizend frank

Jaren	Elektrische diensten	Spoorauto- diensten	Autobus- diensten	Totale ontvangst
1970	271.254	2.031	1.603.407	1.876.692
1973	205.091	2.921	1.793.579	2.001.591
1974	203.646	2.944	1.848.926	2.055.516

Deze ontvangsten omvatten, buiten de eigenlijke exploitatieontvangsten, de compensatievergoedingen, alsmede, wat 1970 betreft, 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 en M.T.B.-abonnementen ;
- schoolabonnementen ;
- weekabonnementen.

**Aantal vervoerde reizigers
per aard van vervoerbewijs**

In duizendtallen

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totaal
			Gewone en M.T.B.-		School-		Week-		
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
1970	166.487	66,0	13.395	5,3	44.714	17,7	27.685	11,0	252.281
1973	157.334	65,2	12.728	5,3	47.527	19,7	23.565	9,8	241.154
1974	157.172	66,0	13.170	5,5	47.629	20,0	20.346	8,5	238.317

**Netto-reizigersontvangst
per aard van vervoerbewijs**

Eenheid : duizend frank

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totale ontvangst
			Gewone en M.T.B.-		School-		Week-		
	Ontvangst	%	Ontvangst	%	Ontvangst	%	Ontvangst	%	
1970	1.406.478	74,9	91.061	4,9	179.328	9,6	199.825	10,6	1.876.692
1973	1.523.468	76,1	92.917	4,6	203.158	10,2	182.048	9,1	2.001.591
1974	1.560.731	75,9	101.995	5,0	217.654	10,6	175.136	8,5	2.055.516

De compensatievergoedingen zijn volledig opgenomen in de rubriek « gewone reizigers ». Wat het gedeelte betreft dat van de taks op de ontvangst in 1970 werd 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	Spoorauto- en tractor- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
1970	8.020	27	100.929	108.976
1973	6.074	33	104.747	110.854
1974	5.822	32	105.851	111.705

Aantal geboden plaatsen-kilometer

Eenheid : miljoen

Jaren	Elektrische diensten	Spoorauto- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
1970	1.187	2	8.600	9.789
1973	898	3	9.068	9.969
1974	869	3	9.220	10.092

EVOLUTIE VAN HET VERKEER EN VAN DE PRODUKTIVITEIT

De in 1973 geregistreeerde zeer lichte vooruitgang van het vervoer heeft zich in 1974 niet gehandhaafd ; tijdens het afgelopen dienstjaar is het aantal vervoerde reizigers ten opzichte van het voorgaande, met 1,2 % verminderd.

De teruggang is gevoelig voor de weekabonnementen (— 13,7 %), terwijl de toestand nagenoeg ongewijzigd bleef voor de gewone reizigers (— 0,1 %) en voor de schoolabonnementen (+ 0,2 %) en zelfs blijkt te zijn verbeterd voor de gewone en M.T.B.-abonnees (+ 3,5 %).

De evolutie van het aantal vervoerde reizigers kan worden gevolgd aan de hand van diagram 1.

Anderzijds kan de evolutie van de produktiviteit in 1974 worden ontleed door vergelijking van de gegevens van de tabel voorkomend op pagina 34.

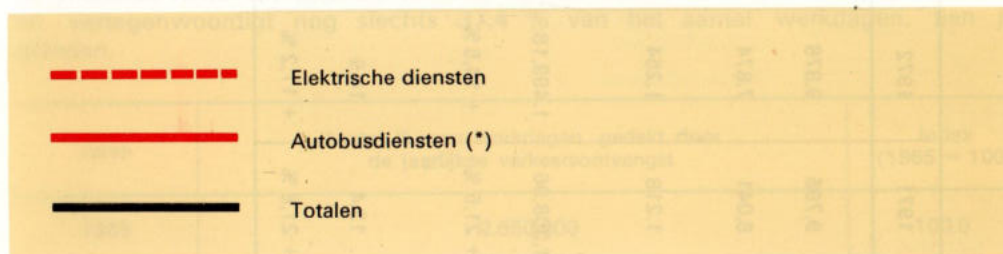
De in 1971 begonnen progressie van het aantal aangeboden plaatsen-km voor het geheel van de in regie en voor rekening van de N.M.B.S. geëxploiteerde diensten werd in 1974 voortgezet ; in dit laatste jaar werden er inderdaad 10.051 miljoen eenheden geregistreerd, tegenover 9.944 miljoen eenheden in 1973 (+ 1,1 %).

Ook het aantal aangeboden plaatsen-km per ieder uur gepresteerd door het personeel van de Beweging vertoont een lichte stijging (+ 1,3 %) : het verhoogt van 1.289 in 1973 tot 1.306 in 1974.

De kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren kende een nieuwe stijging, die ditmaal zeer belangrijk was, daar ze gebonden is aan die van de bezoldigingen en sociale lasten : van 1.704,40 F in 1973 gaat hij naar 2.073,27 F in 1974, zegge een verhoging met 21,6 %, tegenover 13,7 % in 1973 en 14,5 % in 1972. Deze kostprijs werd in tien jaar meer dan verdrievoudigd.

De kostprijs van het personeel van de Beweging per aangeboden plaats-km is in 1974 gestegen tot 19,8 centiem, tegenover 16,5 centiem in 1973, wat een stijging betekent met 20,0 %, tegenover 10,7 % in 1973.

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER



Miljoenen reizigers

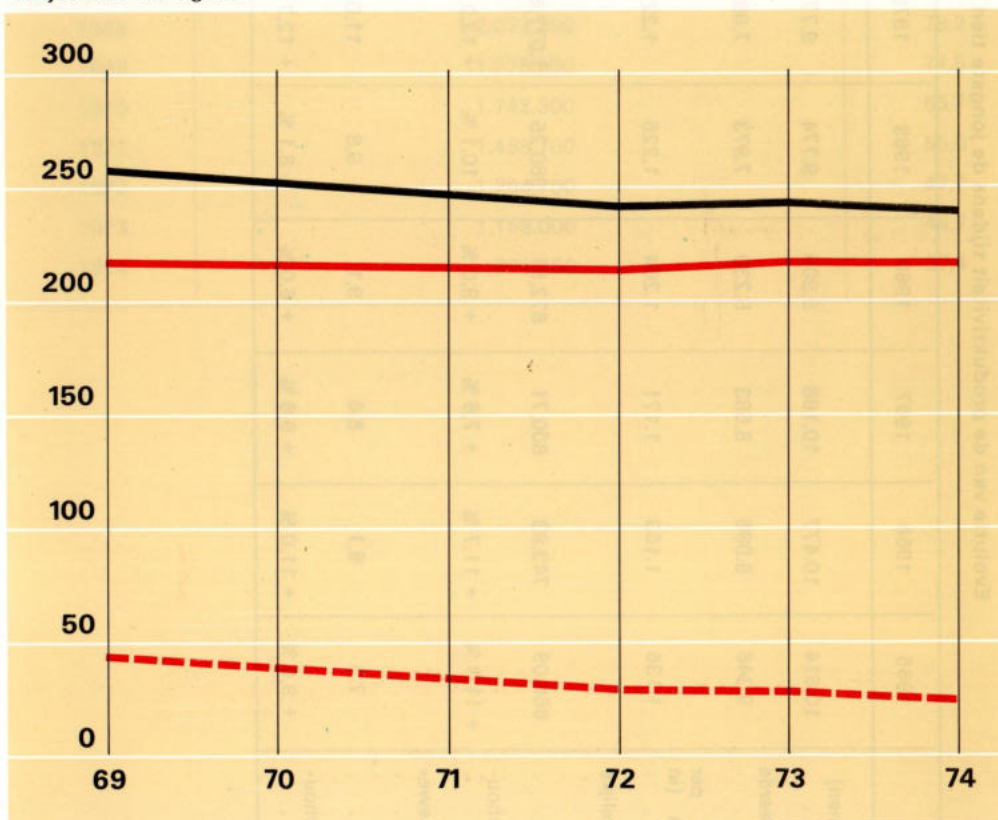


Diagram 1

(*) de autobusdiensten voor rekening van de N.M.B.S. geëxploiteerd niet inbegrepen.

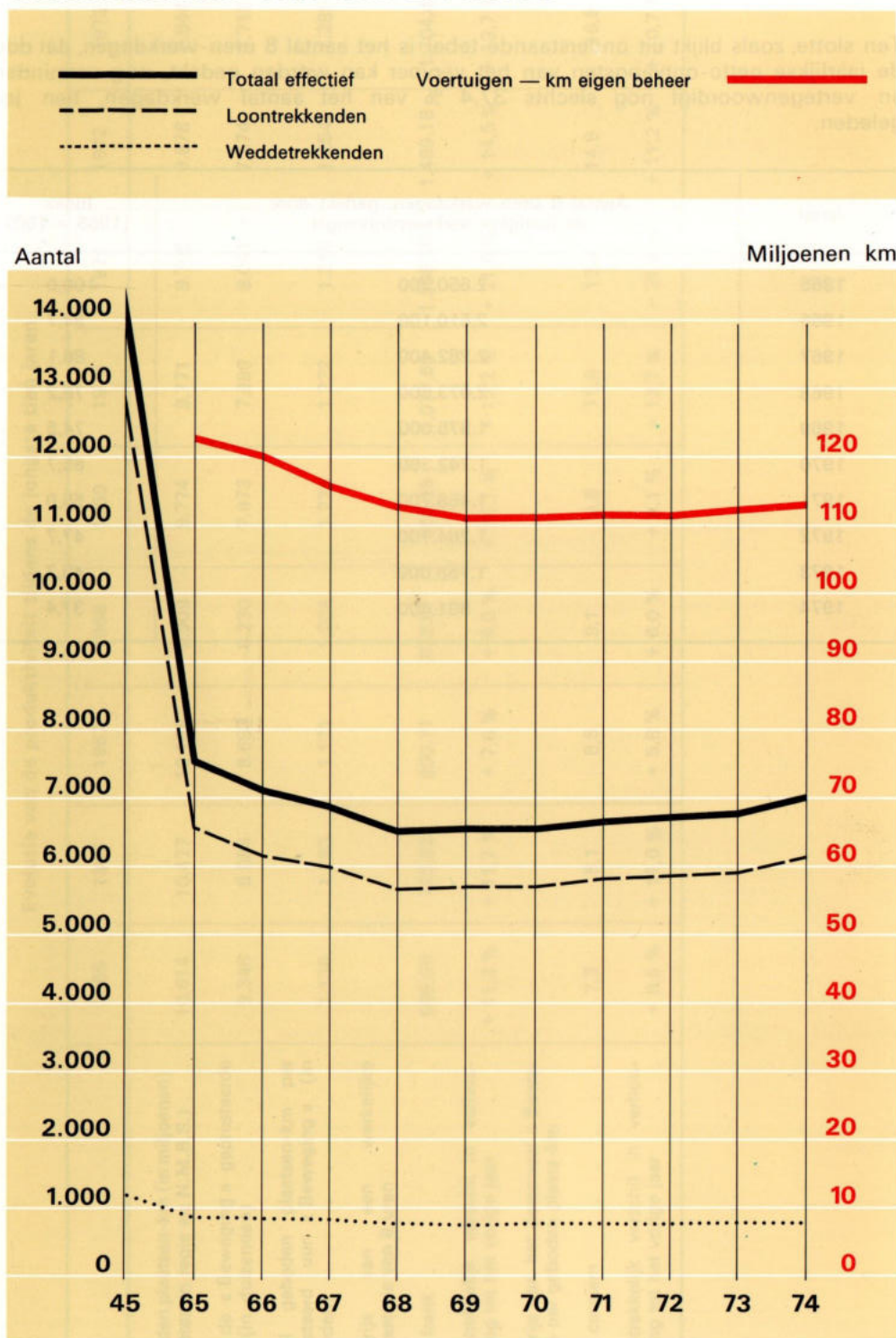
Evolutie van de produktiviteit tijdens de jongste tien jaren

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (diensten in regie en N.M.B.S.)	10.614	10.477	10.168	9.909	9.774	9.771	9.795	9.878	9.944	10.051
Door de « Beweging » gepresteerde uren (in duizenden)	9.346	9.086	8.683	8.230	7.973	7.999	8.041	7.874	7.715	7.697
Aantal geboden plaatsen-km per gepresteerd uur « Beweging » (in eenheden)	1.136	1.153	1.171	1.204	1.226	1.222	1.218	1.254	1.289	1.306
Kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren										
— in frank	666,09	743,93	800,71	872,51	960,25	1.077,60	1.308,96	1.499,18	1.704,40	2.073,27
— betrekkelijk verschil in verhou- ding tot het vorige jaar	+ 11,3 %	+ 11,7 %	+ 7,6 %	+ 9,0 %	+ 10,1 %	+ 12,2 %	+ 21,5 %	+ 14,5 %	+ 13,7 %	+ 21,6 %
Kostprijs van het personeel « Bewe- ging » per geboden plaats-km										
— in centiem	7,3	8,1	8,6	9,1	9,8	11,0	13,4	14,9	16,5	19,8
— betrekkelijk verschil in verhou- ding tot het vorige jaar	+ 9,6 %	+ 11,0 %	+ 5,8 %	+ 6,0 %	+ 8,1 %	+ 12,7 %	+ 21,8 %	+ 11,2 %	+ 10,7 %	+ 20,0 %

Ten slotte, zoals blijkt uit onderstaande tabel, is het aantal 8 uren-werkdagen, dat door de jaarlijkse netto-ontvangsten van het vervoer kan worden gedekt, nog verminderd en vertegenwoordigt nog slechts 37,4 % van het aantal werkdagen, tien jaar geleden.

Jaren	Aantal 8 uren-werkdagen, gedekt door de jaarlijkse verkeersontvangst	Index (1965 = 100)
1965	2.650.300	100,0
1966	2.510.100	94,7
1967	2.282.400	86,1
1968	2.073.800	78,2
1969	1.975.000	74,5
1970	1.742.300	65,7
1971	1.458.700	55,0
1972	1.264.700	47,7
1973	1.158.000	43,7
1974	991.400	37,4

SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF



personeel

EFFECTIEF

In 1974 kende het personeel een gevoelige aangroei; die aanwas vloeit voort uit een verhoging van het aantal afgelegde kilometers en uit nieuwe voordelen die aan het personeel inzake verlof werden toegekend.

Tussen 1 januari en 31 december 1974 werd de getalsterkte van het personeel van 6.830 op 7.060 leden gebracht, zegge een vermeerdering met 230 eenheden. Er waren 624 aanwervingen en 38 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door 432 vertrekken.

Onderstaande tabel geeft het detail van die bewegingen.

Schommeling van het effectief

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31.12.73: 6.830 = 100)
Vrijwillig vertrek	162	2,37
Afdanking	73	1,07
Overlijden	27	0,40
Oppensioenstelling	149	2,18
In disponibiliteit stellen	2	0,03
Onder de wapens geroepen	19	0,28
Aantal vertrekken (A)	432	6,33
Aanwerving	624	9,14
Teruggekomen in actieve dienst :		
— gedemobiliseerd	18	0,26
— terug in dienst geroepen	20	0,29
Totaal der indiensttredingen (B)	662	9,69
Vermeerdering van het effectief (B) — (A)	230	3,36

BEZOLDIGINGEN

De aan het personeel uitbetaalde bezoldigingen hadden in 1974 een uitgave van 2.071.803.761 F tot gevolg, tegenover 1.729.964.561 F in 1973 hetgeen overeenstemt met een vermeerdering van 341.839.200 F of 19,76 % ten opzichte van het vorige dienstjaar.

In frank

Elementen	1973		1974	
Wedden	311.387.384	1.691.723.887	357.066.429	1.975.684.897
Lonen	1.380.336.503		1.618.618.468	
Eindejaarstoelage .		38.240.674		96.118.864
Totalen		1.729.964.561		2.071.803.761

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN (R.M.Z.)

Bijdragen voor de Maatschappelijke Zekerheid

De bijdragen die ten laste vallen van de N.M.V.B., als werkgever, beliepen in 1974 : 683.746.177 F, tegen 554.847.952 F in 1973 ; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 128.898.225 F of 23,23 % bereikt.

Hierna volgt de verdeling van die bijdragen over de twee categorieën personeelsleden : weddetrekkenden en loontrekkenden.

In frank

Elementen	1973	1974
Weddetrekkenden	50.111.528	83.794.228
Loontrekkenden	420.453.507	505.722.786
Aanvullend vakantiegeld voor loontrekkenden .	84.282.917	94.229.163
Totalen	554.847.952	683.746.177

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

In frank

Hoedanigheid van de werknemers	1973	1974
Weddetrekkenden	21.491.858	25.912.028
Loontrekkenden	145.022.746	177.935.645
Totalen	166.514.604	203.847.673

De verhoging beloopt 37.333.069 F, of 22,42 %.

Andere wettelijke sociale lasten

Bovendien heeft de N.M.V.B. navermelde andere sociale lasten gedragen :

In frank

Elementen	1973	1974
Dubbel vakantiegeld voor weddetrekkenden . . .	20.192.087	23.403.542
Dotatie gestort bij de Autonome kas voor verzeke- ring tegen ongevallen	23.004.334	27.572.548
Gewaarborgd maandloon	94.874	218.262
Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen	1.142.346	1.334.533
Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij . .	833.244	1.065.118
Verplaatsingskosten	3.259.377	3.852.400
Dienst Arbeidsgeneeskunde	5.156.077	5.923.853
Totalen	53.682.339	63.370.256

De N.M.V.B. heeft dus, in 1974, aan wettelijke sociale lasten een bedrag van 747.116.433 F (683.746.177 F + 63.370.256 F) uitgegeven, waaraan nog een som van 203.847.673 F kan worden toegevoegd, 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, de op volgende tabel vermelde vergoedingen en bijdragen gestort :

In frank

Elementen	1973	1974
Bijdragen aan de Gemengde-Verzekeringskas (G.V.K.)	6.439.352	6.414.556
Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel, aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan de rechthebbenden	27.453.461	32.020.963
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijlagen bij het wettelijk pensioen (K.U.B.)	228.066.323	295.763.520
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijlagen aan invalide agenten (K.V.I.)	40.204.787	48.640.513
Bijdragen aan de Kas voor uitbetaling van sociaal hulpgeld aan de in werkloosheid gestelde agenten (K.S.H.)	21.601.180	21.011.757
Syndicaal fonds	6.916.699	7.932.573
Extra-wettelijke gezinsvergoedingen	13.901.315	1.129.318
Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten	31.203.165	43.166.213
Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het kledingfonds van het personeel	8.731.143	9.122.176
Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd	277.500	146.000
Diverse vergoedingen en voordelen	1.648.704	2.259.534
Totalen	386.443.629	467.607.123

Deze tabel wijst op een verhoging van 81.163.494 F, of 21,00 %.

Samenvatting van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

Hierna, ter herinnering, de verschillende hoofdstukken van die samenvatting.

In frank

Aard van de uitgaven	1973	1974
Bezoldigingen	1.729.964.561	2.071.803.761
Wettelijke sociale lasten (R.M.Z.)	554.847.952	683.746.177
Andere wettelijke sociale lasten	53.682.339	63.370.256
Extra-wettelijke sociale lasten	386.443.629	467.607.123
Totalen	2.724.938.481	3.286.527.317

Het totale bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1974 dus 3.286.527.317 F, tegen 2.724.938.481 F in 1973.

De verhoging beloopt 561.588.836 F of 20,61 %.

TOELAGEN AAN DE OUD-WERKNEMERS EN GERECHTIGDEN

Aantal begunstigden, op 31 december 1974, van bijkomende toelagen :

pensioen	: 2.601 oud-werknemers ;
overlevingsrente	: 2.750 gerechtigden ;
invaliditeit	: 669 oud-werknemers ;
werkloosheid	: 187 oud-werknemers.
Totaal	: 6.207 oud-werknemers en gerechtigden.

Diagram 3 schetst de evolutie van het aantal begunstigden van bijkomende toelagen in verhouding tot de personeelsbezetting in actieve dienst.

VOORNAAMSTE WIJZIGINGEN VAN DE PERSONEELSLASTEN IN 1974

Hierna volgt de opgave van de nieuwe maatregelen die in 1974 van kracht zijn geworden:

Op 1.1.1974

- Verhoging van de syndicale dotatie, die voor het jaar 1974 van 1.022 F op 1.144 F werd gebracht.
- Invoering van een nieuw maandelijks grensbedrag voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid bestemd voor de sector « Pensioenen » van de weddetrekkenden.
- Verhoging van de grensbedragen van de bezoldigingen die in aanmerking genomen moeten worden voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.
- Harmonisering van de loonschalen en algemene verhoging met 4 % (1ste schijf) van de lonen overeenkomstig de sociale programmatie 1974 en met 2 % ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen ; bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.
- Verhoging van de dotaties voor het kledingfonds.
- Toekenning van een bijkomende anciënniteitsverlofdag aan de loontrekkende personeelsleden.
- Verhoging van de coëfficiënt van de K.U.B.-toelagen van 69 % tot 70 % en verhoging van de wettelijke pensioenen, hetgeen een verhoudingsgewijze vermindering van die toelagen met zich brengt.

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

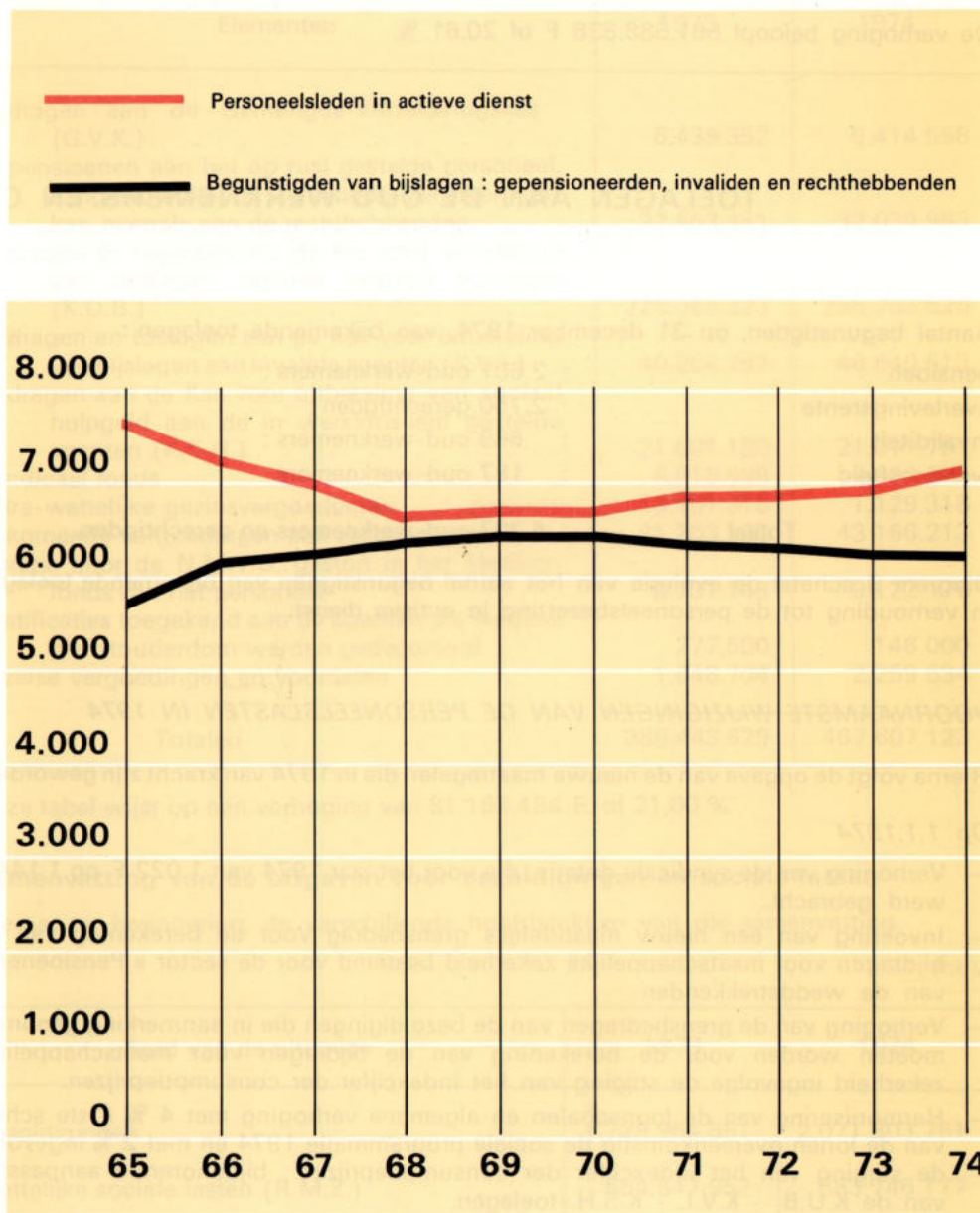


Diagram 3

- Verhoging met 4 % (1ste schijf) van de wedden overeenkomstig de sociale programmatie 1974 en met 2 % ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.-en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

Op 1.2.1974

- Verhoging van de lonen met 2 % ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.

Op 1.3.1974

- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.- en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

Op 1.4.1974

- Verhoging met 2 % van de lonen ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.
- Verhoging van de grensbedragen der bezoldigingen die in aanmerking genomen moeten worden voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.

Op 1.5.1974

- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.-en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

Op 1.6.1974

- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.- en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).
- Verhoging met 2 % van de lonen ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.

Op 1.7.1974

- Verhoging met 2 % (2e schijf) van de wedden, overeenkomstig de sociale programmatie 1974 en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging met 2 % van de lonen ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en met 2 % (2e schijf) overeenkomstig de sociale programmatie 1974 en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.
- Verhoging van de grensbedragen der bezoldigingen die in aanmerking genomen moeten worden voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en

verhoging van het percentage van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid bestemd voor de sector « Pensioenen » van de weddetrekkenden.

- Toekenning van een vergoeding wegens reis- en verblijfkosten aan de loontrekkende personeelsleden.

Op 1.8.1974

- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.-en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging met 2 % van de lonen ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).
- Toekenning van 2 bijkomende dagen jaarlijks verlof aan het weddetrekkend personeel van minder dan 30 jaar oud en van één dag aan het weddetrekkend personeel tussen 30 en 40 jaar oud, vanaf het jaar 1974.

Op 1.9.1974

- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.-en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).
- Verhoging van de tussenkomst van de werkgevers in het verlies geleden door de N.M.B.S. wegens de uitgifte van sociale abonnementen voor werklieden en bedienden.

Op 1.10.1974

- Verhoging van de grensbedragen van de bezoldigingen die in aanmerking genomen moeten worden voor het berekenen van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid, ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en invoering van een nieuwe grens voor de sector « ziekteverzekering-uitkeringen ».
- Verhoging met 2 % van de lonen ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen.

Op 1.11.1974

- Verhoging met 2 % van de lonen ingevolge de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en bijbehorende aanpassing van de K.U.B. - K.V.I. -en K.S.H.-toelagen.
- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.-en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

Op 1.12.1974

- Verhoging met 2 % van de wedden (index) en bijbehorende aanpassing van de K.U.B.-en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

EVOLUTIE VAN DE KOSTPRIJS VAN EEN 8 UREN-ARBEIDSDAG EN VAN DE INDEX DER CONSUMTIEPRIJZEN

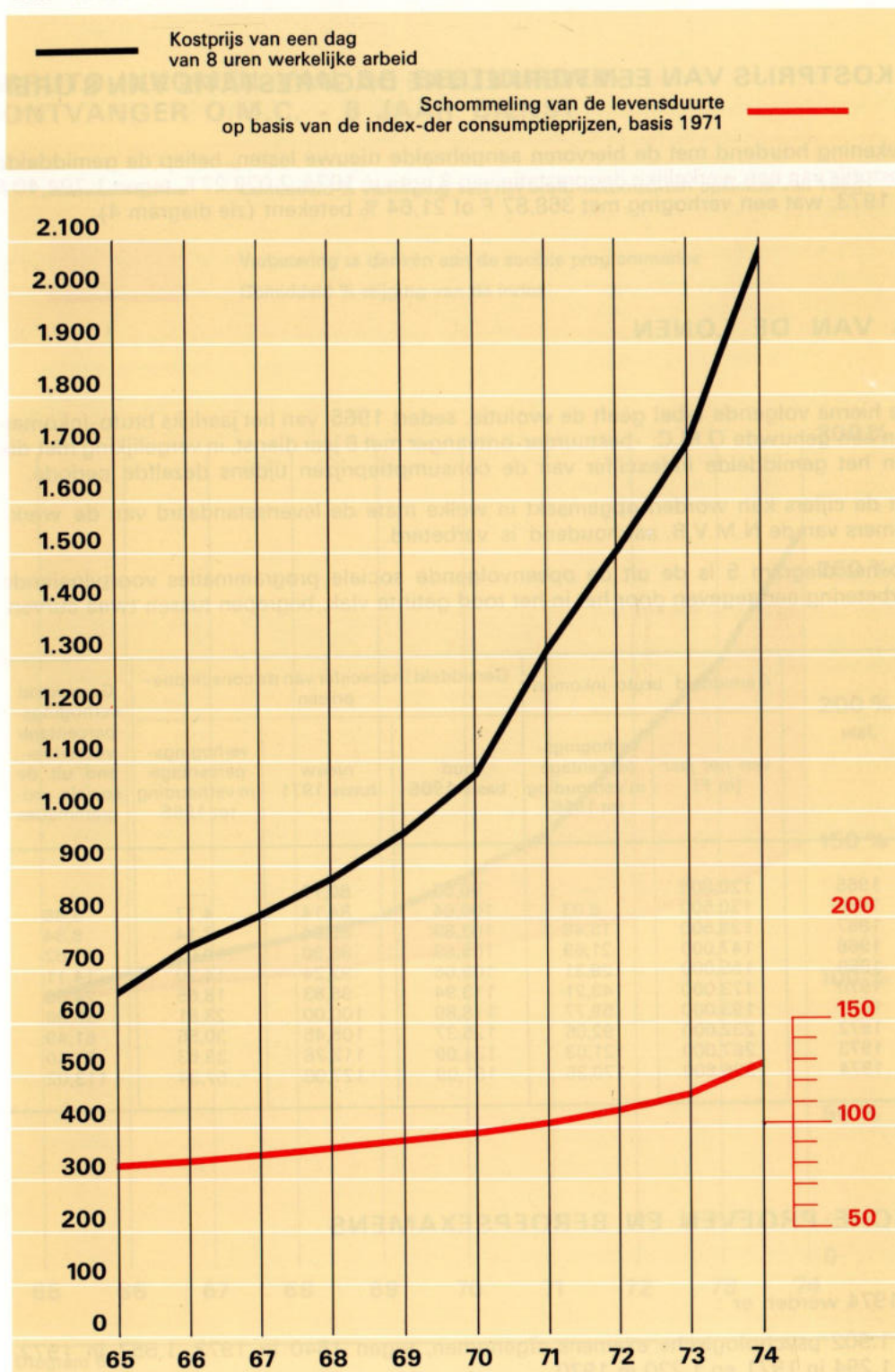


Diagram 4

GEMIDDELDE KOSTPRIJS VAN EEN WERKELIJKE DAGPRESTATIE VAN 8 UREN

Rekening houdend met de hiervoren aangehaalde nieuwe lasten, beliep de gemiddelde kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren in 1974, 2.073,27 F, tegen 1.704,40 F in 1973, wat een verhoging met 368,87 F of 21,64 % betekent (zie diagram 4).

VERBETERING VAN DE LONEN

De hierna volgende tabel geeft de evolutie, sedert 1965, van het jaarlijks bruto-inkomen van een gehuwde O.M.C. -bestuurder-ontvanger met 8 jaar dienst, in vergelijking 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 werknemers van de N.M.V.B. aanhoudend is verbeterd.

Op het diagram 5 is de uit de opeenvolgende sociale programmaties voortvloeiende verbetering aangegeven door het in het rood getinte vlak, begrepen tussen twee curven.

Jaar	Gemiddeld bruto-inkomen		Gemiddeld indexcijfer van de consumptieprijzen			Gemiddeld verhogingspercentage voortvloeiend uit de sociale programmaties
	van het jaar (in F)	verhogingspercentage in verhouding tot 1965	oud basis 1966	nieuw basis 1971	verhogingspercentage in verhouding tot 1965	
1965	120.800	—	96,03	80,77	—	—
1966	130.500	8,03	100,04	84,14	4,17	3,86
1967	139.500	15,48	102,89	86,54	7,14	8,34
1968	147.000	21,69	105,69	88,90	10,07	11,62
1969	155.000	28,31	109,66	92,24	14,20	14,11
1970	173.000	43,21	113,94	95,83	18,65	24,56
1971	193.000	59,77	118,89	100,00	23,81	35,96
1972	232.000	92,05	125,37	105,45	30,56	61,49
1973	267.000	121,03	134,09	112,78	39,63	81,40
1974	326.600	170,36	151,09	127,08	57,34	113,02

PSYCHOTOGISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS

In 1974 werden er :

- 1.902 psychologische examens afgenomen, tegen 1540 in 1973, 1.557 in 1972, 1.294 in 1971 en 1.220 in 1970.

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

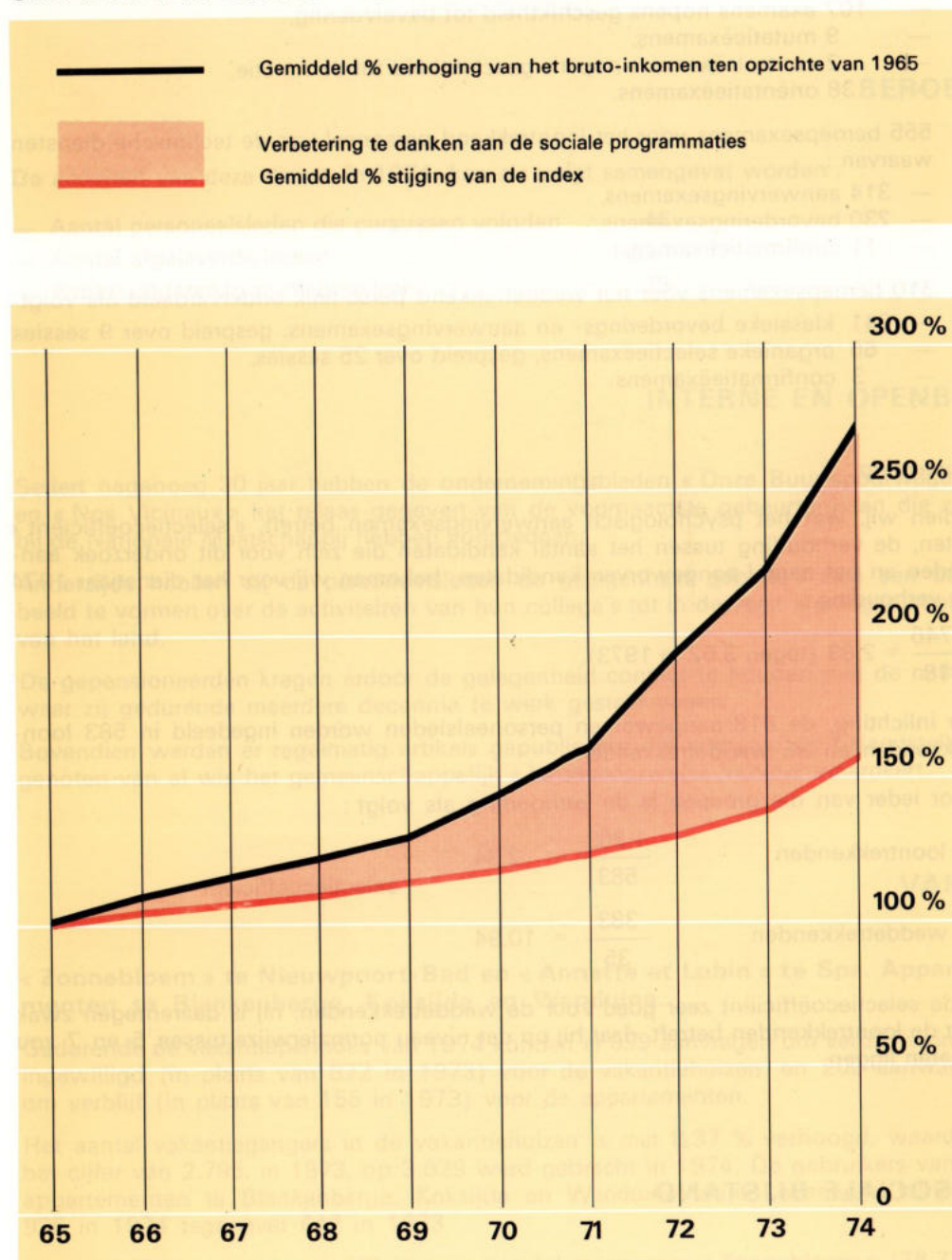


Diagram 5

Ze worden ingedeeld als volgt :

- 1.746 aanwervingsexamens,
 - 107 examens nopens geschiktheid tot bevelvoering,
 - 9 mutatieëxamens,
 - 2 controleëxamens nopens geschiktheid tot de functie,
 - 38 oriëntatieëxamens.
- b) 555 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten, waarvan :
- 314 aanwervingsexamens,
 - 230 bevorderingsexamens,
 - 11 confirmatieëxamens.
- c) 310 beroepsexamens voor het weddetrekkend personeel, onderverdeeld als volgt :
- 241 klassieke bevorderings- en aanwervingsexamens, gespreid over 9 sessies,
 - 66 organieke selectieëxamens, gespreid over 25 sessies,
 - 3 confirmatieëxamens.

Opmerking :

Indien wij, wat het psychologisch aanwervingsexamen betreft, « selectiecoëfficiënt » heten, de verhouding tussen het aantal kandidaten die zich voor dit onderzoek aanbieden en het aantal aangeworven kandidaten, bekomen wij voor het dienstjaar 1974 de verhouding :

$$\frac{1.746}{618} = 2,83 \text{ (tegen 3,52 in 1973).}$$

Ter inlichting, de 618 aangeworven personeelsleden worden ingedeeld in 583 loontrekkenden en 35 weddetrekkenden.

Voor ieder van die groepen is de verhouding als volgt :

— loontrekkenden	$\frac{1.363}{583} = 2,34$	selectiecoëfficiënt
— weddetrekkenden	$\frac{383}{35} = 10,94$	

Is de selectiecoëfficiënt zeer goed voor de weddetrekkenden, hij is daarentegen zwak wat de loontrekkenden betreft, daar hij op dat niveau normalerwijze tussen 5 en 7 zou moeten liggen.

DIENT VOOR SOCIALE BIJSTAND

De 7 maatschappelijke assistenten hebben hun actie voortgezet ten gunste van de personeelsleden, de oud-werknemers en hun familie.

Zij hebben, in 1974, 106 diepgaande enquêtes en 4.636 gewone bezoeken en demarches gedaan ; bovendien hebben zij, tijdens 341 zitdagen, 1.956 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van deze dienst, in 1974, kan als volgt samengevat worden :

— Aantal personeelsleden die cursussen volgden	: 46
— Aantal afgeleverde lessen	: 1.524
— Aantal uitgereikte studiebewijzen	: 23

INTERNE EN OPENBARE RELATIES

Sedert nagenoeg 30 jaar hebben de ondernemingsbladen « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux » het relaas gegeven van de voornaamste gebeurtenissen die zich bij de Nationale Maatschappij hebben voorgedaan.

Anderzijds hebben zij de personeelsleden de gelegenheid geboden zich een beter beeld te vormen over de activiteiten van hun collega's tot in de verst afgelegen streken van het land.

De gepensioneerden kregen erdoor de gelegenheid contact te houden met de milieus waar zij gedurende meerdere decennia te werk gesteld waren.

Bovendien werden er regelmatig artikels gepubliceerd die uiteraard de belangstelling genoten van al wie het gemeenschappelijk « buurtspoorweg »-vervoer waardeert.

VAKANTIEHUIZEN

« Zonnebloem » te Nieuwpoort-Bad en « Annette et Lubin » te Spa. Appartementen te Blankenberge, Koksijde en Wenduine.

Gedurende de vakantieperiodes van 1974 konden er 899 aanvragen om verblijf worden ingewilligd (in plaats van 872 in 1973) voor de vakantiehuizen, en 200 aanvragen om verblijf (in plaats van 155 in 1973) voor de appartementen.

Het aantal vakantiegangers in de vakantiehuizen is met 8,37 % verhoogd, waardoor het cijfer van 2.795, in 1973, op 3.029 werd gebracht in 1974. De gebruikers van de appartementen te Blankenberge, Koksijde en Wenduine waren eveneens talrijker : 935 in 1974 tegenover 642 in 1973.

De gemiddelde bezettingscoëfficiënt, indien hij steeg voor « Zonnebloem » (78,72 % in 1974, tegen 78,39 % in 1973), ging nochtans lichtelijk achteruit voor « Annette et Lubin » (80,82 % in 1974, tegenover 81,58 % in 1973).

The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the origin of life. It is shown that the problem is not only a scientific one, but also a philosophical one. The author discusses the various theories of the origin of life, and shows that the most plausible one is the theory of spontaneous generation.

The second part of the paper is devoted to a detailed discussion of the theory of spontaneous generation. It is shown that this theory is based on the fact that life is a complex of many different parts, and that these parts are not all equally important. The author shows that the most important parts are the parts that are most difficult to produce, and that these parts are the parts that are most likely to be produced by spontaneous generation.

The third part of the paper is devoted to a discussion of the evidence for the theory of spontaneous generation. It is shown that there is a great deal of evidence in favor of this theory, and that this evidence is of a very different kind from the evidence in favor of the theory of evolution. The author shows that the evidence for spontaneous generation is of a kind that is not subject to the same kind of criticism as the evidence for evolution.

The fourth part of the paper is devoted to a discussion of the implications of the theory of spontaneous generation. It is shown that this theory has important implications for our understanding of the origin of life, and for our understanding of the nature of life itself. The author shows that the theory of spontaneous generation is a theory that is not only scientifically plausible, but also philosophically sound.

technische diensten

VASTE INSTALLATIES

Sporen

Buiten de normale onderhouds- en vernieuwingswerken aan de sporen en hun uitrusting zijn aan onze installaties de volgende aanpassingen aangebracht, onder meer ingevolge wijzigingen aan de wegen :

- verplaatsen van de sporen, Bolwerklaan (lus van het Rogierplein), te Brussel (100 m) ;
- verplaatsen van de sporen, Boudewijnlaan, te Brussel (200 m) ;
- wijziging aan de installaties te Strombeek-Bever, Station (100 m) ;
- in de aslijn van de straat leggen van sporen, te Marchienne-au-Pont en Monceau-sur-Sambre (450 m) ;
- voorlopige verplaatsing van sporen in verband met de werken aan de autoweg te Lodelinsart (100 m) ;
- wijziging aan de sporen in de doortocht van Westende-Lombardsijde (400 m) ;
- wijziging aan de sporen te Westende-Bad (200 m).

Anderzijds werden, in verband met de structuurhervormingen, de navermelde lijnen of lijnsecties opgebroken of is de opbreking ervan in uitvoering :

Anderlecht (Emile Vanderveldesquare) — Anderlecht (Het Rad)	2 km 400
St.-Jans-Molenbeek (Ninoofsesteenweg) — St.-Jans-Molenbeek (Leopold II-laan)	1 km 800
Ganshoren (Basiliek) — St.-Agatha-Berchem (Gentsesteenweg)	2 km 000
Lodelinsart (Bon Air) — Lodelinsart (Drion)	0 km 600
Bergen (Bascule) — Binche (Route de Mons)	15 km 300
Boussu (Vedette) — Dour (inbegrepen rue Pochez en Grand'Rue)	2 km 750
La Bouverie (rue Léopold) — Eugies (stelplaats)	2 km 450
Doortocht van La Bouverie	0 km 950
Frameries (Quatre Pavés) — Frameries (Crachet)	1 km 100
Frameries (Quatre Pavés) — La Bouverie (Coq Chantant)	0 km 700
Bergen (Trieu) — Bergen (Cuesmes, Monument Delsaut)	0 km 950
Bergen (boulevard Charles-Quint)	0 km 400



Nieuw gebouw te Oostende, Nieuwpoortsteenweg, dat sociale installaties en twee appartementen omvat.

Wasmès (Justice) — Hornu (Quatre Pavés)	1 km 900
La Louvière (Hoquet) — La Louvière (Pont des Soupîrs)	0 km 750
La Louvière — La Croyère (rue Parmentier) — Familleureux (Terminus)	6 km 350
Bois-d'Haine (Pont du Thiriau) — Fayt-lez-Manage (rue Deschamps) .	1 km 050
Manage (station N.M.B.S.)	0 km 300
Totaal :	41 km 750

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

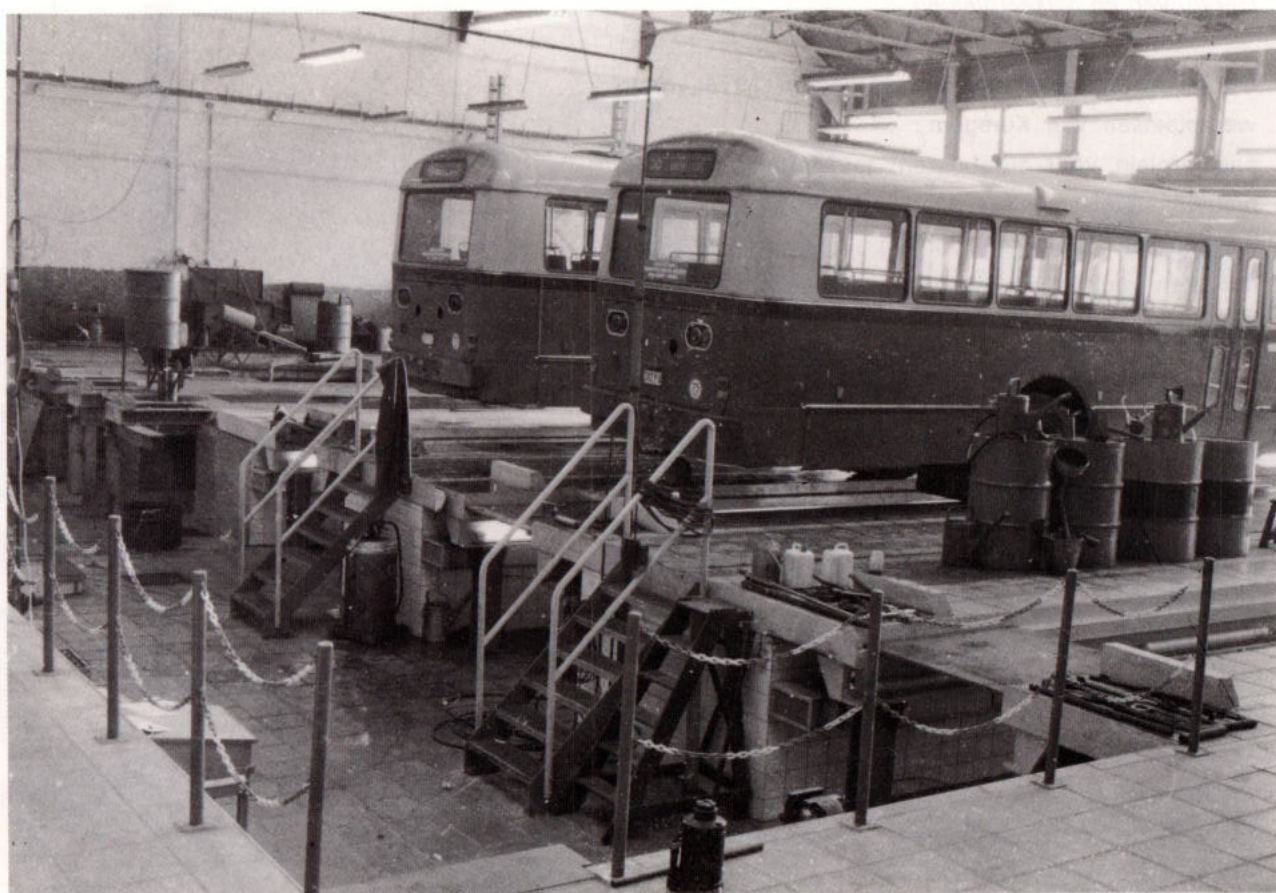
De hierna vermelde werken werden in 1974 voltooid :

- werkplaatsen van Kuregem ;
- parkeerplein voor autobussen, te Martelange ;
- nieuwe stelplaatsen, te Meerbeke en te Broechem ;
- inrichten van een koer voor het slopen van de autobussen, te Kessel-Lo ;
- inrichten van de werkplaatsen, te Merksem ;
- inrichten van wasstations voor autobussen, te Asse, Grimbergen, Nijvel, Leerbeek, Oostmalle en Ukkel ;
- inrichten van de autobusgarage, te Leerbeek ;
- hoogspanningscabine, te Merksem.

Navermelde werken werden in 1974 aangevangen maar zullen slechts in 1975 voltooid worden :

- parkeerplaatsen voor autobussen, te Kuregem, Leuven en Forges ;
- nieuwe schouwputten voor het autobusonderhoud, te Jumet ;
- inrichten van de kantoren voor de werkplaatsdienst en van de sociale en sanitaire installaties, te Luik-St.-Gilles ;
- gebouw voor woningen, sociale installaties, magazijnen en garages, te Oostende ;
- modernisering van de kantoren, te Leuven ;
- inrichten van de autobusgarages, werkplaatsen en kantoren, te La Louvière ;
- inrichten van de autobusgarage en van de werkplaats, te Salzinnes ;
- inrichten van de woning en van de sociale installaties, te Hamme ;
- inrichten van de autobusgarage en van de sociale installaties, te Kessel-Lo ;
- aanpassingswerken in de stelplaats, te Kortrijk.

Anderzijds werd de campagne tot het bouwen en plaatsen van wachthuisjes voor reizigers, ingezet op initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen, voortgezet.



Aanpassing van het onderhoudscentrum te Jumet.

In het kader van die campagne werden in 1974 opgericht :

wachthuisjes N.M.V.B. : 196 eenheden, waardoor het totaal van dergelijke op ons net geplaatste wachthuisjes op 3.741 eenheden werd gebracht ;

wachthuisjes N.M.B.S. : 89 eenheden ;

gemengde wachthuisjes
(N.M.V.B. — N.M.B.S.) : 10 eenheden ;

wachthuisjes S.T.I.L. : 2 eenheden ;

wachthuisjes S.T.I.V. : 3 eenheden.

Verwarmingsinstallaties

In 1974 werden centrale-verwarmingsinstallaties aangebracht in de volgende stelplaatsen :

Alle, Bouillon, Forges, Broechem, Meerbeke, Kuregem, Roisin, Vloesberg, Frasnes, Luik-St.-Gilles, Nalennes.

De volgende centrale-verwarmingsinstallaties zijn besteld en moeten in 1975 verwezenlijkt worden :

La Louvière, Hamme, Tielt, Forville, Lesve, Leerbeek, Oostende.

Bovendien werd er heteluchtverwarming aangebracht in navermelde werkplaatsen, magazijnen en sociale installaties :

Kuregem, Anderlues, Jumet.

Installaties van hetzelfde type werden in 1974 besteld en zullen in 1975 voltooid zijn in de volgende stelplaatsen :

La Louvière, Salzinnes.

Elektrische uitrusting

Installaties voor verlichting en drijfkracht

in navermelde stelplaatsen werden installaties voor verlichting en drijfkracht voltooid :
Manhay, Mehaigne, Lesve, Marloie, Meerbeke, Martelange en Grimbergen.

Er zijn dergelijke installaties in uitvoering in de stelplaatsen van Merksem, Salzinnes, Jumet, Oostende, Leuven.

Telefooninstallaties

Er zijn telefooninstallaties in uitvoering te Kuregem.

In de verschillende exploitatiegroepen is het aanbrengen van de speciale telefooninstallatie voor de uitbreiding van het informatiecentrum aan de gang.

Onderstations en hoogspanningscabines

Het elektrisch materieel bestemd tot het versterken van de tractieonderstations van Koksijde en Middelkerke werd besteld.

Een tractieonderstation van het verplaatsbaar type werd voorlopig in bedrijf gesteld te Fontaine-l'Évêque, in afwachting van de modernisering van het vaste onderstation.

Een nieuwe hoogspanningscabine werd te Kuregem in bedrijf gesteld.

De montage van een nieuwe hoogspanningscabine voor de stelplaats te Merksem is in uitvoering.

ROLLEND MATERIEEL

Aanschaffingen

Vervoer over de weg

Er werden 266 voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk :

- 8 autobussen van het stedelijk type met onderstel Van Hool-Fiat (motor Fiat-Diesel 145 pk achteraan) ;
- 161 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Fiat (motor Fiat-Diesel 170 pk achteraan) ;
- 39 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Daf (motor Daf-Diesel 170 pk achteraan) ;
- 40 autobussen van het tussenstedelijk type Eagle (Bus & Car) (motor Mercedes-Diesel 180 pk achteraan) ;
- 18 voertuigen van diverse aard (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz...).

Verbouwingen

Vervoer over de weg

2 autobussen van het type Brossel A 98 DAR, die reeds buiten bedrijf gesteld waren, werden opnieuw in dienst genomen als werkplaats-vrachtwagens.



Nieuwe installaties van de stelplaats te Meerbeke, met parkeerruimte voor 30 voertuigen.

Slopingen

Vervoer over de weg

Autobussen	159
Allerlei voertuigen (vrachtwagens, personenwagens, enz...)	15

Vervoer per spoor

Elektrische motorwagens « reizigers »	2
Bijwagens	15
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, enz...)	8

Effectief op 31.12.1974

Vervoer over de weg

Autobussen	2.262
Wegtrein	1
Allerlei voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz...)	175

Vervoer per spoor

Locomotieven	5
Spoorauto's en tractoren	9
Elektrische motorwagens « reizigers »	190
Elektrische motorwagens « dienst »	8
Bijwagens	144
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale, enz...)	189

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1975

VASTE INSTALLATIES

Sporen

De navermelde spoorwijzigingswerken worden voorzien :

verplaatsen van de sporen aan de lus van het Rogierplein, te Brussel	0 km 300
verplaatsen van een uitwijkspoor, te Gosselies	0 km 150



Fotomontage van de nieuwe parkeerruimte voor 58 autobussen in de stelplaats te Leuven. Men ziet de kolommen met batterijladers waardoor de voertuigen bij grote koude vóórverwarmd kunnen worden.

in de aslijn leggen, in de rue Dewiest, te Jumet, in verband met gemeentewerken	0 km 600
aanpassing van de sporen te Blankenberge, naar aanleiding van de moderniseringswerken nabij het N.M.B.S.-station	0 km 250
verplaatsen van de sporen te Zeebrugge, naar aanleiding van het bouwen van een nieuwe sluis	1 km 050
verplaatsen van de lus aan het eindpunt te De Panne, in verband met wegwerken	0 km 500
in de aslijn van de weg leggen, tussen Oostende (Mariakerke) en Middelkerke, naar aanleiding van de modernisering van de Rijksweg	3 km 500

In het kader van de verwezenlijking van het semi-metronet van de agglomeratie van Charleroi, zullen bovendien de volgende werken, die in 1974 niet konden worden uitgevoerd, in 1975 verwezenlijkt worden :

aanleggen van sporen en hun uitrusting op de semi-metro-viaduct tussen Charleroi-Gare du Sud en Charleroi-Gare de l'Ouest	0 km 820
voorlopige verbinding tussen de Gare de l'Ouest en de rue du Grand Central	0 km 250

Voorts zij nog aangestipt dat er in 1974, afgezien van de opbreking van een lusspoor te Binche (750 m), geen enkele opbreking ter goedkeuring is voorgelegd.

Het wegnemen van de sporen waarvan de opbreking vroeger is goedgekeurd, zal evenwel in 1975 worden voortgezet.

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

Navermelde werken zullen eerlang aangevat worden :

nieuwe schouwputten voor het onderhoud van de autobussen, te Genk en te Lanaken ;
 parkeerpleinen voor autobussen, te Eupen, Rumst, Nijvel, Overijse en St.-Hubert ;
 parkeerplaats voor autobussen en inrichten van de werkplaatsen, te Mechelen-Racing ;
 ombouwen van de werkplaatsen, te Hasselt ;
 gebouw voor woning, te Florennes ;
 inrichten van de garage en van de toegangsweg voor autobussen, te Forville ;
 sociale installaties voor het werkplaatspersoneel, te Haacht ;
 verbouwen en inrichten van het gebouw voor woning en kantoren, te Destelbergen ;
 inrichten van het vakantiehuis « Zonnebloem » ;
 inrichten van de autobusgarages, te Anderlecht (Het Rad) en te Westerlo ;
 oprichten van wasstations voor autobussen, te St.-Truiden, Anderlecht (Het Rad), Maaseik, Eugies, Haacht, Ieper, Tessenderlo, Tielt, Geldenaken, Andenne, Chastre en St.-Niklaas ;



Werkplaatskantoor te Luik-St.-Gilles.

inrichten van de sociale installaties, te Diegem, Eupen en Warzée ;
inrichten van het kantoorgebouw, te Turnhout ;
inrichten van de werkplaatsen en de parkeerplaats voor autobussen, te Jumet ;
uitbreiding van de parkeerplaats voor autobussen, te Charleroi ;
inrichten van de directiekantoren, te Kuregem ;
oprichten van een gebouw voor woning en kantoren en aanleggen van een parkeerplein voor autobussen, te Chastre ;
diverse aanpassingswerken in de stelplaats te Knokke ;
verbouwen en restaureren van het kantoorgebouw, te Brugge ;
gebouw voor elektrisch onderstation, te Nieuwpoort-Bad ;
inrichten van de stelplaats, te Diest ;
ombouwen van de werkplaatsen, te Eugies ;
oprichten van een gebouw voor woning en sociale installaties, te Quaregnon ;
nieuwe stelplaats te St.-Niklaas (onteigening) ;
inrichten van de garage en sociale installaties, te Mol ;
inrichten van de kantoren en van de sociale installaties, te Destelbergen ;
inrichten van een woning, te Ruppelmonde ;
aanpassen van de stelplaats, te Rumst ;
aanpassen van het autobusstation, te Riemst ;
nieuwe woning, te Oudenaarde ;
inrichten van een magazijn en wasvloeren voor autobussen, in de stelplaats Kuregem ;
aanpassen van de stelplaats, te Tongeren ;
nieuwe stelplaats te St.-Lievens-Houtem ;

Verwarmingsinstallaties

Navermelde verwarmingsinstallaties zullen in 1975 ter studie genomen of ten uitvoer gelegd worden :

centrale verwarming in de gebouwen voor woning, kantoren en sociale installaties te :

Pussemange, Wellin, Morville, Oignies, Burdinne, Lierneux, Ethe, Florennes, Haacht, Chastre, Geldenaken, Gosselies, Jumet, Mechelen, Hasselt, St.-Niklaas, Brugge, Beveren ;

heteluchtverwarming in de werkplaatsen, magazijnen en sociale installaties in navermelde stelplaatsen :

Mechelen, Hasselt, Jumet, Eugies.

ROLLEND MATERIEEL

Vervoer over de weg

Volgens de thans in uitvoering zijnde bestellingen zal het volgend materieel in de loop van het jaar 1975 in dienst gesteld worden :

- 46 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Daf (motor Daf-Diesel 170 pk achteraan) ;
- 100 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Daf (motor Daf-Diesel 200 pk achteraan). De koetswerken van 35 van die voertuigen zullen van het type « N.M.B.S. » zijn ;
- 50 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Volvo (motor Volvo-Diesel 230/260 pk achteraan). De koetswerken van die voertuigen zullen door Jonckheere worden gebouwd ;

Wij vermelden eveneens de in uitvoering zijnde bestellingen van :

- 325 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Daf (motor Daf-Diesel 200 pk achteraan) en
- 40 autobussen van het stedelijk type met onderstel Van Hool-Cummins (motor Cummins-Diesel 178 pk achteraan).

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

informatica

De nieuwe etappe in de elektronische informatieverwerking, waarover in het verslag over het dienstjaar 1973 gesproken werd, is in 1974 aangevangen.

1. Een nieuwe centrale eenheid IBM 370/135 werd in de loop van de maand augustus geïnstalleerd, alsmede nieuwe schijvengeheugens met hoog vermogen (4 schijven IBM 3348; vermogen per schijf: 70 miljoen karakters).

Deze versterking van de uitrusting bood de mogelijkheid onmiddellijk te starten met de multiprogrammering, d.w.z. de gelijktijdige verwerking van drie toepassingen.

Het invoeren van die multiprogrammering was noodwendig voor het in gebruik nemen van de eindposten waarvan sprake in 2.

2. In de maand december werd een eindpost geleverd aan de gewestelijke directie Brabant; die eindpost stuurt de informaties van de groep per telefoonlijn naar de centrale eenheid. De zeven andere gewestelijke zetels zullen met een zelfde eindpost uitgerust worden in de loop van 1975.

Deze nieuwe techniek biedt de mogelijkheid de gewenste informatie aan te voeren in de vorm van gegevens die rechtstreeks door de computer opgenomen kunnen worden. Daarenboven informeert de computer de gewestelijke directies onmiddellijk en automatisch over missingen en eventueel aan de verstrekte gegevens toe te brengen correcties alvorens de verwerking te starten. Een gedeelte van die verwerking wordt trouwens rechtstreeks door het gewestelijke centrum via de eindpost bevolen, voor onmiddellijke uitvoering.

Daarbij kunnen de gewestelijke diensten via de eindpost inlichtingen putten uit bepaalde centrale gegevensbestanden.

Deze methode betekent een merkelijke tijdwinst in de informatieoverbrenging die vroeger door middel van over de post verstuurd documenten gebeurde.

Door een vluggere informatie leidt ze mede tot beheer en besluitvorming op gewestelijk vlak en draagt zodoende bij tot het decentralisatiebeleid.

Introduction

The purpose of this study is to investigate the effects of the proposed system on the performance of the system.

The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data.

The results of the study show that the proposed system has a significant impact on the performance of the system.

The study also shows that the proposed system is a viable alternative to the current system.

The study is organized as follows: Chapter 1 introduces the system and the objectives of the study. Chapter 2 describes the system architecture and the data sources. Chapter 3 presents the results of the study. Chapter 4 discusses the conclusions and the future work.

The study is based on a series of experiments that were conducted to evaluate the performance of the system. The experiments were designed to measure the time taken to process the data and the accuracy of the results. The results of the experiments show that the proposed system is faster and more accurate than the current system.

The study also shows that the proposed system is a viable alternative to the current system.

The study is organized as follows: Chapter 1 introduces the system and the objectives of the study. Chapter 2 describes the system architecture and the data sources. Chapter 3 presents the results of the study. Chapter 4 discusses the conclusions and the future work.

The study is based on a series of experiments that were conducted to evaluate the performance of the system. The experiments were designed to measure the time taken to process the data and the accuracy of the results. The results of the experiments show that the proposed system is faster and more accurate than the current system.

ongevallen - voorzorgsmaatregelen en beheer

ARBEIDSONGEVALLEN

1974	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid	Tijdelijke arbeidsongeschiktheid	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst . . .	335	—	17	166	152
— loontrekkenden . . .	317	—	17	158	142
— weddetrekkenden . . .	18	—	—	8	10
Ongevallen op de weg van het werk	47	1	5	34	7
Totalen	382	1	22	200	159

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 382, tegen 430 in 1973, zegge een vermindering met ongeveer 10,9 %. In 1974 werd er een dodelijk ongeval opgetekend tegenover 2 in 1973.

Het aantal ongevallen van de rubriek « bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid » is vermeerderd (19 gevallen in 1973 — 22 gevallen in 1974), terwijl het aantal ongevallen met tijdelijke arbeidsongeschiktheid merkkelijk gedaald is (240 gevallen in 1973 — 200 gevallen in 1974). Het aantal ongevallen zonder werkverlet is verminderd (169 gevallen in 1973 — 159 gevallen in 1974).

A. Ongevallen in dienst

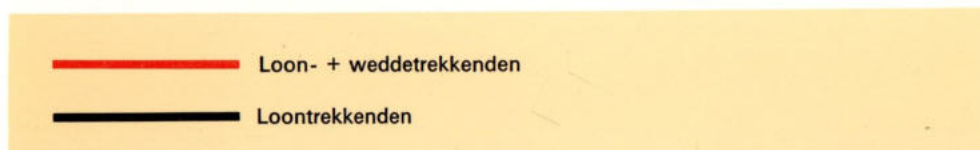
1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen

Het aantal ongevallen in dienst bedraagt 335 tegenover 351 in 1973. Tijdens het jaar 1974 deden er zich 17 ongevallen met bestendige gedeeltelijke ongeschiktheid voor tegen 13 in 1973.

2. Ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkenden

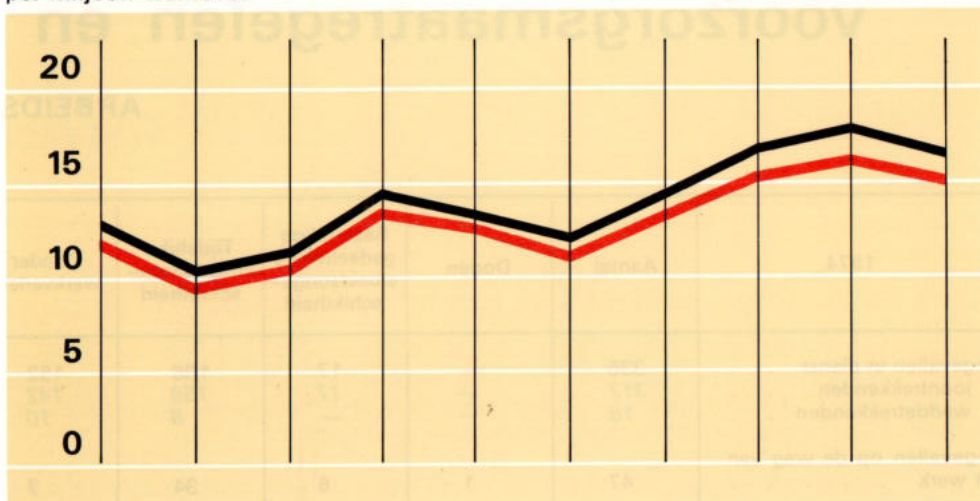
Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende personeelsleden van de exploitatiegroepen, bedraagt 175 in 1974 tegen 190 in 1973, d.i. een vermindering met ongeveer 7,9 %.

ARBEIDSONGEVALLEN



Aantal ongevallen met arbeidsongeschiktheid
per miljoen werkuren

FREQUENTIEVOET



Aantal dagen arbeidsongeschiktheid
per duizend werkuren

GRAAD VAN ERNST

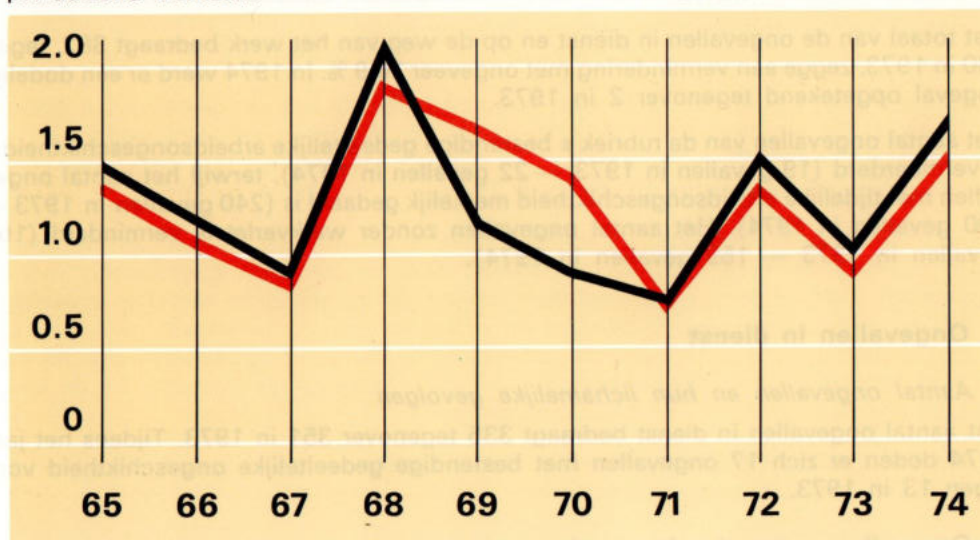


Diagram 6

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

Groep	1972	1973	1974
Antwerpen	15	11	16
Oost-Vlaanderen	8	14	13
Henegouwen	81	90	75
Namen-Luxemburg	2	11	8
Luik	2	6	13
Brabant	45	35	28
Limburg	6	8	4
West-Vlaanderen	22	15	18
Net	181	190	175
Voor 100 loontrekkenden	3	3,2	2,8

Het diagram 6 geeft de schommeling weer van de frequentievoet en van de graad van ernst tijdens de laatste 10 jaren.

3. Veiligheidswedstrijd

In de permanente veiligheidswedstrijd werden zeer verdienstelijke resultaten geboekt, namelijk :

1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Beweging Assebroek — Diksmuide — Knokke — Veurne — Zwevezele (127 arbeiders)
- ploeg van de Beweging Omal — Verlaine — Wanze (65 arbeiders)
- ploeg van de werkplaats Luik (St.-Gilles) (40 arbeiders).

2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Beweging Hoogstraten — Mol — Turnhout — Antwerpen — Herentals (85 arbeiders)
- ploeg van de Beweging en werkplaats Haacht — Diegem (51 arbeiders).

3.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de kleine werkplaatsen en gebouwen Namen — Luxemburg (50 arbeiders).

B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1974, 47 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 79 in 1973.

Tijdens het jaar 1974 werden er 1 dodelijk ongeval en 5 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid geregistreerd, tegen 2 dodelijke gevallen en 6 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid in 1973.

C. Rijscholen

Tijdens het jaar 1974 hebben onze rijscholen 362 bewijzen van beroepsrijvaardigheid 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 : 5.822.275)

	Schadegeval- len	Frequentie (1.000.000 km)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Ontsporingen	40	6,9	—	—	—
Aanrijdingen tussen spoorvoertuigen .	12	2,1	—	—	14
Aanrijdingen met weggebruikers . .	701	120,4	4	4	67
— auto's	669	114,9	2	3	51
— moto's en rijwielen	13	2,2	—	—	7
— voetgangers	11	1,9	2	1	9
— andere weggebruikers	8	1,4	—	—	—
Ongevallen overkomen aan reizigers .	102	17,5	—	8	86
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	138	23,7	—	—	3
Andere ongevallen	45	7,7	—	2	8
Totalen	1.038	178,3	4	14	178

Terwijl het aantal kilometers een nieuwe vermindering heeft ondergaan, met 4,1 %, bleef het aantal ongevallen praktisch onveranderd (1.038 tegen 1.053 in 1973). Hieruit vloeit voort dat de frequentievoet per miljoen afgelegde kilometers van 173,4, in 1973, stijgt tot 178,3 in 1974.

Er werden vier dodelijke ongevallen geregistreerd (zoals in 1972, 2 in 1973).

Het aantal zwaargewonden beliep 14 (tegen 31 in 1972 en 19 in 1973).

Het aantal lichtgewonden bedroeg 178 (249 in 1972 en 131 in 1973).

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Doden	—	—	—	4	2	4
Zwaargewonden	14	6	8	17	13	6
Lichtgewonden	174	84	117	75	47	61
Totalen	188	90	125	96	62	71

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

B. Ongevallen-Weg (afgelegde km : 105.413.390).

	Schade-geval len	Frequentie (1.000.000 km)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz.) .	321	3,1	1	2	15
Aanrijdingen met andere weggebruikers	3.567	33,8	22	79	476
— auto's	3.277	31,1	14	47	336
— moto's en rijwielen	155	1,5	2	23	72
— voetgangers	78	0,7	6	8	59
— voertuigen op sporen	35	0,3	—	1	7
— andere weggebruikers	22	0,2	—	—	2
Ongevallen overkomen aan reizigers .	433	4,1	—	36	375
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	682	6,5	—	—	2
Andere verkeersongevallen	172	1,6	—	9	29
Totalen	5.175	49,1	23	126	897

ONGEVALLEN DERDEN-SPOOR

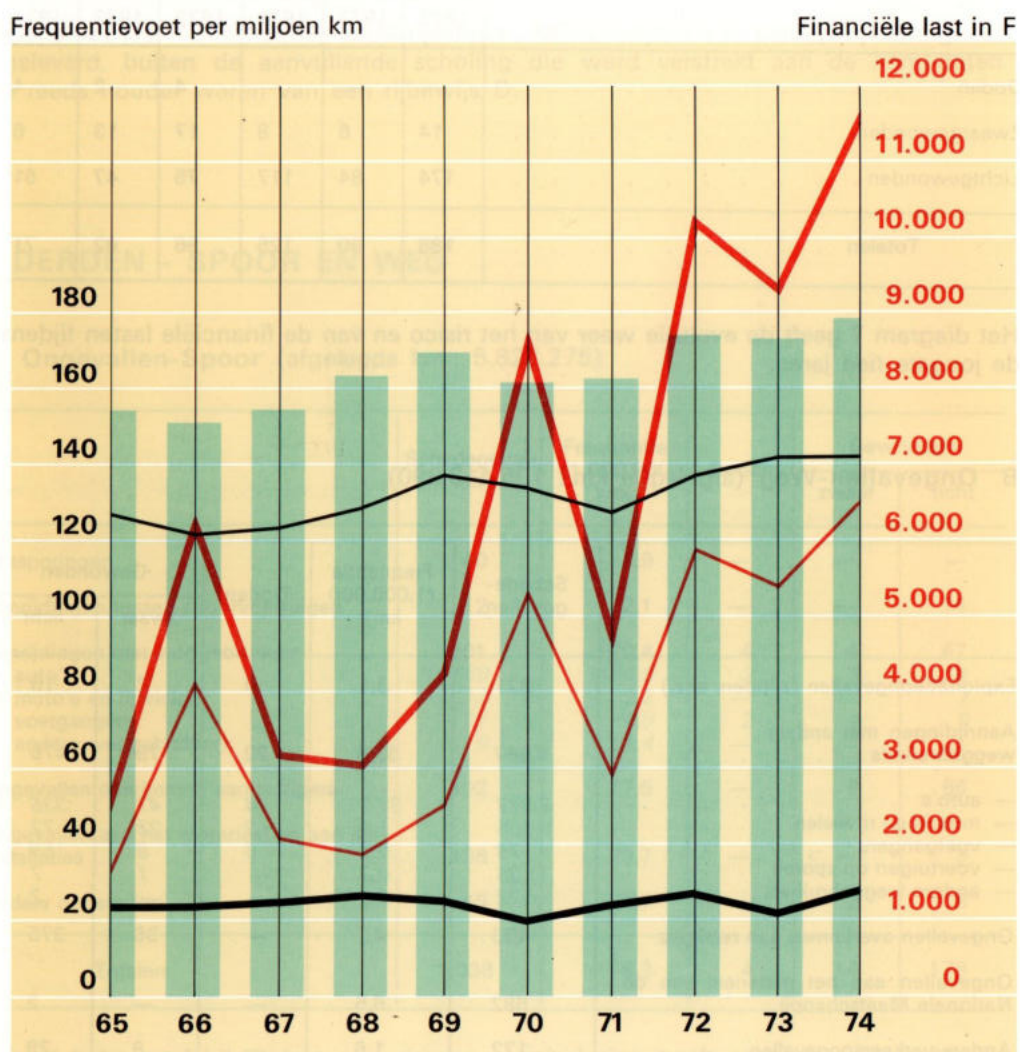
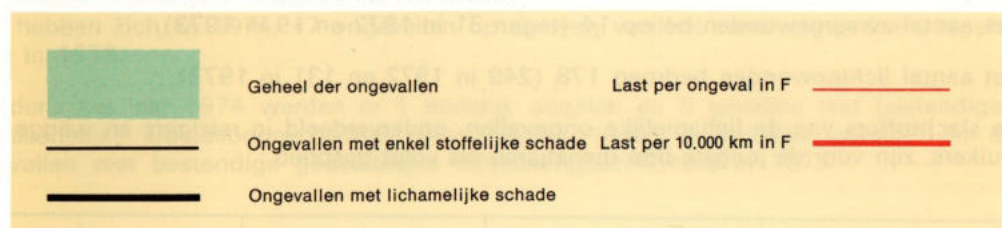


Diagram 7

Niettemin een verhoging van het aantal afgelegde kilometers met ongeveer 920.000 km, zegge 0,9 %, onderging het aantal ongevallen een niet te verwaarlozen vermindering (5.175 tegen 5.369 in 1973). Hieruit volgt dat de frequentievoet per miljoen kilometers van 51,4, in 1973, tot 49,1 terugloopt.

Er werden 23 dodelijke ongevallen geregistreerd (tegenover 17 in 1972 en 16 in 1973).

Het aantal zwaargewonden onderging geen aanzienlijke wijziging (126 tegen 130 in 1972 en 135 in 1973).

Het aantal lichtgewonden bleef praktisch stationair (897 tegenover 919 in 1972 en 891 in 1973).

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Doden	—	—	4	17	16	19
Zwaargewonden	53	60	41	77	75	85
Lichtgewonden	642	599	544	277	292	353
Totalen	695	659	589	371	383	457

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

RISICO BRAND

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

	Aantal schadegevallen		
	1972	1973	1974
Gebouwen en installaties	4	5	13
Spoorvoertuigen	22	17	17
Autobussen en andere wegvoertuigen	20	28	20
Aanwonenden	—	—	—
Totalen	46	50	50

ONGEVALLEN DERDEN-AUTO

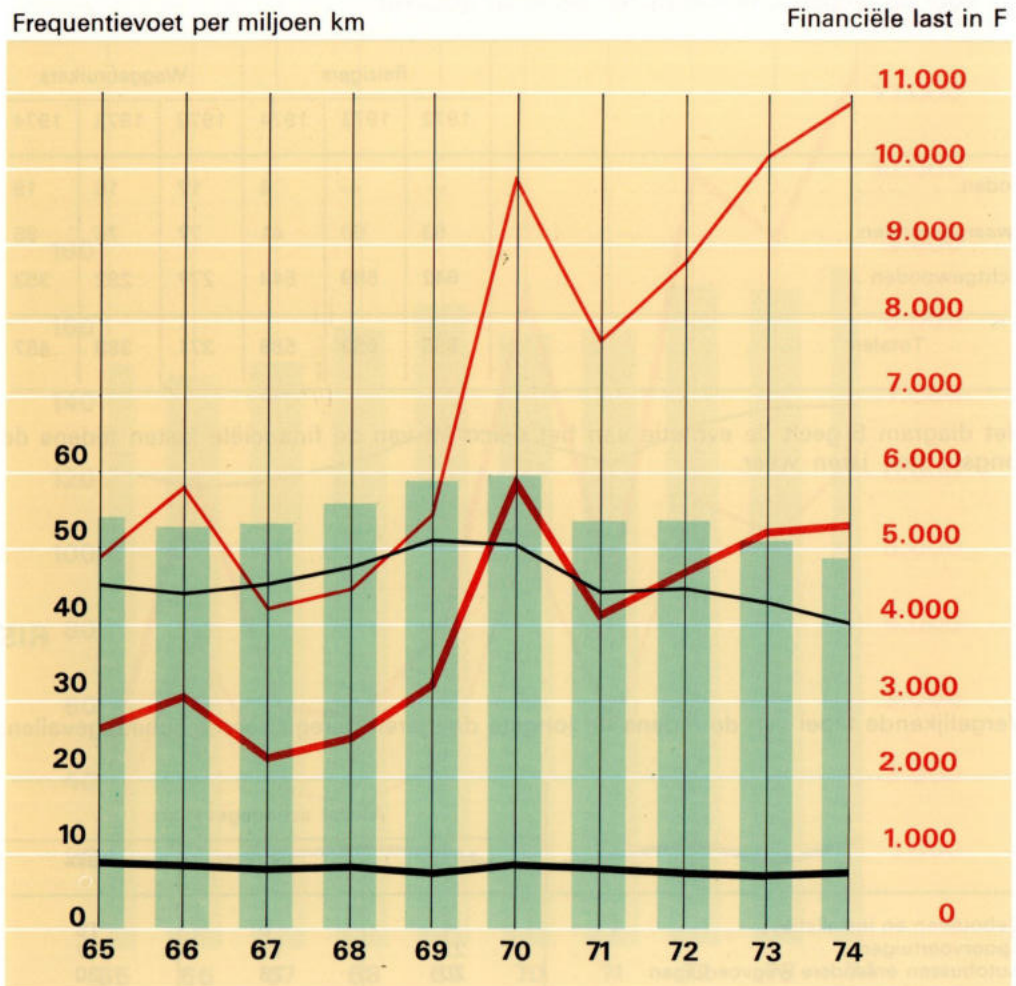
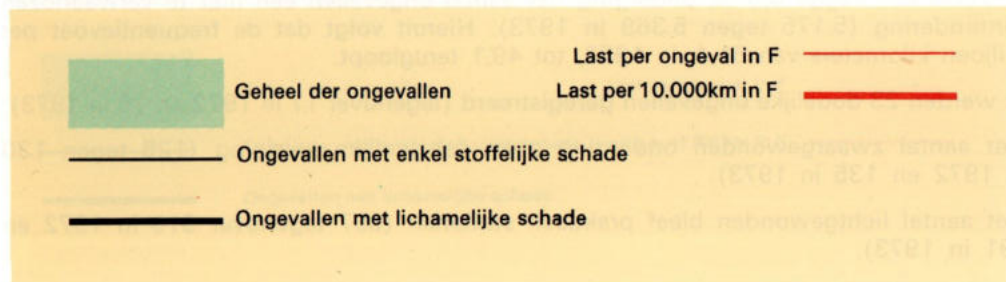


Diagram 8

Het merendeel van die gevallen betreffen een begin van brand veroorzaakt door kortsluitingen in de elektrische toerusting van het rollend materieel, zonder ernstige gevolgen.

FINANCIELE UITSLAGEN EN VERZEKERINGSFONDS

1. Vermoedelijke financiële lasten van de schadegevallen van 1974 (in F)

	Betaald in 1974	Raming van de nog te vereffenen schadegevallen	Vermoede- lijke to- tale last
Arbeidsongevallen	5.159.847	15.700.000	20.859.847
Ongevallen Derden-Spoor	723.205	6.000.000	6.723.205
Ongevallen Derden-Weg	12.424.208	44.000.000	56.424.208
Schadegevallen-Brand	579.459	300.000	879.459
Totalen	18.886.719	66.000.000	84.886.719

2. Balans en verzekeringsfonds

Overdracht op 31.12.1973 :

Verzekeringsfonds : 85.046.542 F

Nog te vereffenen schadegevallen : 181.000.000 F

266.046.542 F

Verrichtingen 1974 :

Dotatie : + 82.063.522 F

Uitgaven : — 82.664.767 F

Raming van de nog te vereffenen
schadegevallen per 31.12.1974 : — 186.000.000 F

— 186.601.245 F

Verzekeringsfonds per 31.12.1974 :

79.445.297 F

Van 85.046.542 F in 1973, wordt het verzekeringsfonds tot 79.445.297 F verlaagd.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

REPORT OF THE

COMMISSIONERS OF THE

BOARD OF TRUSTEES

FOR THE YEAR

ENDING

1907

CHICAGO, ILL.

1908

PRINTED BY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILL.

1908

financiële en bedrijfsresultaten

De bedrijfsresultaten zijn gedurende het dienstjaar 1974 verder verslechterd.

Terwijl de ontvangsten gestegen zijn (met 56,1 miljoen F) — ofschoon deze stijging de helft minder bedroeg dan die welke verleden jaar geregistreerd werd — is evenwel de toeneming van de uitgaven opnieuw aanzienlijk (319,8 miljoen F, herleid tot 302,6 miljoen F na inlijving van financiële inkomsten en het saldo van diverse lasten en baten), hoofdzakelijk te wijten aan de gevolgen van de inflatie.

Het dienstjaar 1974 sluit dan ook met een tekort van 1.854,2 miljoen F, tegenover een tekort van 1.607,7 miljoen F in 1973.

Deze resultaten worden hierna onder hun diverse aspecten ontleed.

FINANCIËLE RESULTATEN VOLGENS DE REGELS VAN DE BEDRIJFSECONOMIE

De tabel I verstrekt, voor de dienstjaren 1973 en 1974, een vergelijkend overzicht van de ontvangsten, de uitgaven, het exploitatietekort, de verminderingen van genoemd tekort, de subsidies van de Staat en het uiteindelijk financieel mali van het boekjaar. Opgemaakt volgens de bedrijfseconomische regels, biedt die tabel de mogelijkheid een analyse te maken van de componenten van het bedrijfsresultaat van de laatste twee dienstjaren.

1. *Ontvangsten*: totale aangroei: 56,1 miljoen F.

De netto-verkeersontvangsten overtreffen die van 1973 met 50,5 miljoen F, zijnde een vermeerdering van 2,7 %.

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN-ONTVANGSTEN

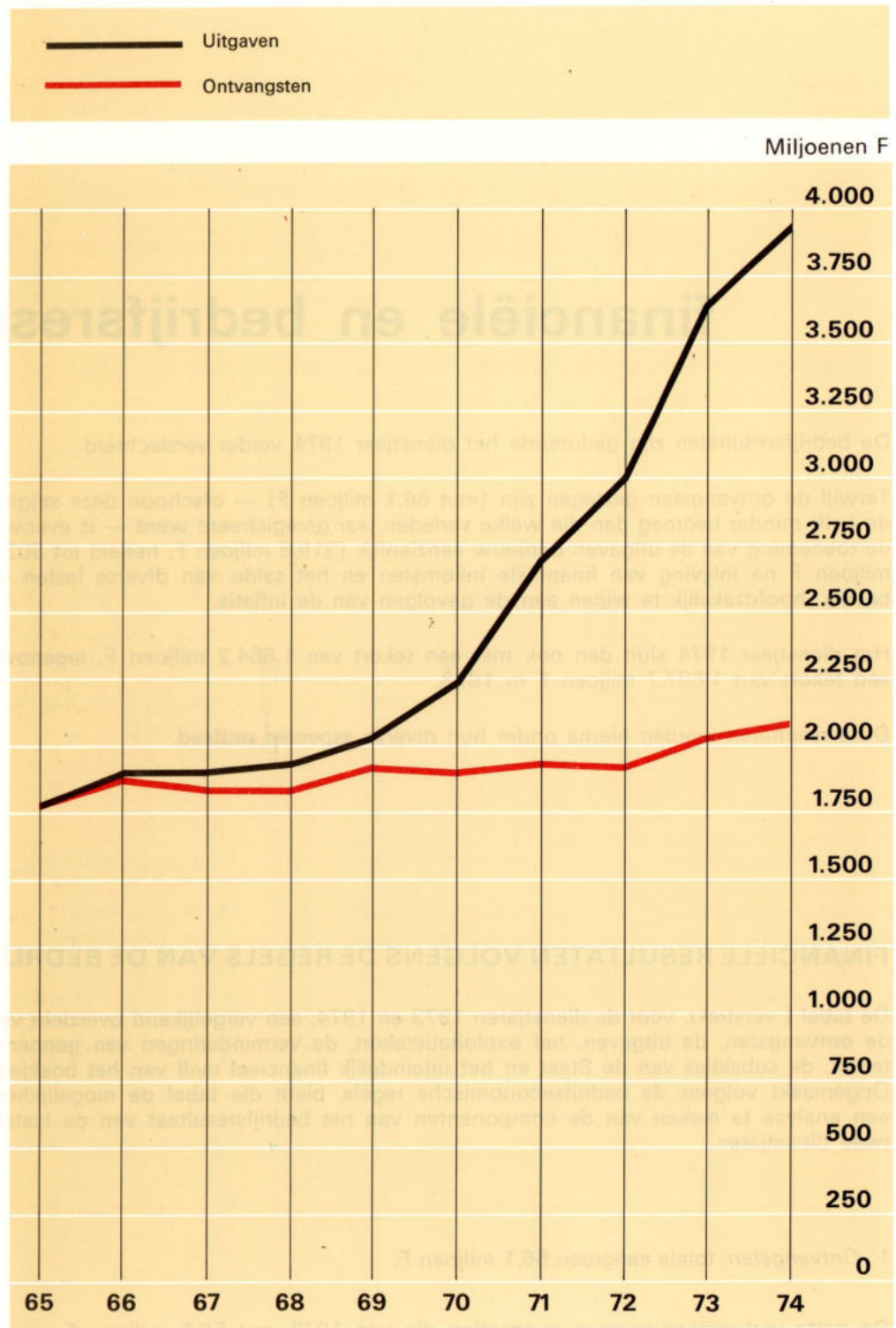


Diagram 9

De belangrijkste aangroei wordt geregistreerd voor de gewone en de MTB-abonnees (9,1 miljoen F of 9,8 %) en voor de schoolabonnees (14,5 miljoen F of 7,1 %). De ontvangsten herkomstig van de gewone reizigers zijn met 33,9 miljoen F of 2,4 % aangegroeid, terwijl die welke voortkomen uit weekabonnementen van hun kant met 6,9 miljoen F of 3,8 % zijn gedaald.

De compensatievergoedingen toegekend door de Staat ter neutralisering van de inkomstenderving die voor onze maatschappij voortvloeit uit bedrijfsvreemde verplichtingen van vervoer tegen verminderde prijs ten gunste van sommige categorieën van niet geabonneerde reizigers zijn in lichte stijging vergeleken bij het boekjaar 1973 (3,4 miljoen F of 2,5 %).

De « diverse bedrijfsontvangsten » zijn met 2,1 miljoen F gestegen.

2. *Uitgaven*: totale vermeerdering: 319,8 miljoen F.

De aanzienlijke stijging van de exploitatiekosten is hoofdzakelijk te wijten aan het element « lonen », evenals trouwens tijdens de voorgaande dienstjaren. De verhoging van de personeelskosten, ten belope van nagenoeg 509 miljoen F of 20,4 %, ten opzichte van het boekjaar 1973, is te wijten aan acht verhogingen van de bezoldigingen ingevolge de beweging van het indexcijfer van de consumptieprijzen, de in 1974 toegestane sociale programmatie en een vermeerdering van het personeelseffectief (230 eenheden) vereist door het toekennen van bijkomende verlofdagen en de uitbreiding van het net.

Ten gevolge van het verlenen aan onze maatschappij, vanaf 1 januari 1974, van de mogelijkheid leningen aan te gaan om nieuwe investeringen te financieren, zijn de dotaties aan de hernieuwingsfondsen verminderd (92 miljoen F, tegenover 417 miljoen F in 1973) daar de financiële lasten der leningen gering zijn bij de aanvang.

De uitgave voor brandstoffen en tractiestroom is met 92 miljoen F of 50,8 % aangegroeid. Doordat het verbruik niet sterk is gestegen, is het duidelijk dat deze lastenverzwaring aan de zeer belangrijke stijging van de prijzen der petroleumprodukten en elektrische energie moet worden toegeschreven.

De uitgave voor vervangstukken en onderhoudsmaterieel is met 9 miljoen F (3,7 %) gestegen.

Men noteert ten slotte nog twee elementen die op tamelijk gevoelige wijze tot de verzwaring van de uitgaven hebben bijgedragen:

- de aanvullende bezoldiging toegekend aan de privé-exploitanten: 116 miljoen F, zegge 38 miljoen F of 48,7 % meer dan in 1973;
- het niet aftrekbaar bedrag van de BTW op de investeringen: 26,0 miljoen F, in plaats van 19,3 miljoen F in 1973.

Financiële uitslagen volgens de regels van de bedrijfseconomie

TABEL I

In F

	1974		1973		Verschillen 1974-1973
Ontvangsten					
Netto-ontvangsten van het verkeer		1.916.858.217		1.866.338.907	+ 50.519.310
Compensatievergoeding		138.658.093		135.252.435	+ 3.405.658
Diverse bedrijfsontvangsten :					
— publiciteit	4.671.016		4.844.957		
— huur en andere domaniale vergoedingen	10.526.940		9.298.003		
— vergoedingen bijzondere autobusdiensten	10.972.569		9.650.293		
— diverse tussenkomsten	6.891.460		7.115.461		
		33.061.985		30.908.714	+ 2.153.271
Totaal van de ontvangsten (A)		2.088.578.295		2.032.500.056	+ 56.078.239
Uitgaven					
Exploitatieuitgaven inclusief het geheel van de algemene beheerskosten	3.873.600.313		3.591.170.336		
Aanvullende bezoldiging toegekend aan privé-exploitanten	115.606.828		78.242.867		
		3.989.207.141		3.669.413.203	+ 319.793.938
Totaal van de uitgaven (B)		1.900.628.846		1.636.913.147	+ 263.715.699
Overschot van uitgaven (B)—(A)=(C)					
Vermindering van het overschot der uitgaven (D)					
Financiële inkomsten + saldo van diverse lasten en baten		— 46.416.592		— 29.230.069	— 17.186.523
Tekort op de exploitatierekening (C)—(D)=(E)		1.854.212.254		1.607.683.078	+ 246.529.176
Staatstussenkomst (F)		1.832.983.604		1.588.247.966	+ 244.735.638
Financieel tekort van het dienstjaar (E)—(F)		* 21.228.650		* 19.435.112	+ 1.793.538

* Door de aandeelhouders der autobusdiensten (regime 1924) terug te betalen verliezen.

3. *Overschot van de uitgaven:* 1.900,6 miljoen F.

Het exploitatietekort is opgelopen van 1.636,9 miljoen F in 1973 tot 1.900,6 miljoen F in 1974.

4. *Financieel tekort:* 21,2 miljoen F.

Het uitgavenexcedent, dat enigszins gemilderd werd door de financiële opbrengsten en door het gunstig saldo van diverse lasten en baten (46,4 miljoen F), werd ten belope van 1.833,0 miljoen F opgevangen door een Staatstussenkomst bestemd tot het neutraliseren van de ontoereikende ontvangsten op de in eigen beheer geëxploiteerde diensten (spoorlijnen en autobusdiensten onder regime 1931) en van de bezoldiging die door de N.M.V.B. aan de privé-exploitanten wordt verleend.

Het tekort van de in eigen beheer geëxploiteerde autobusdiensten met hoog kapitaal (regime 1924), waarvan de verliezen het uiteindelijk financieel mali (21,2 miljoen F) uitmaken, moet door de aandeelhouders van die diensten worden aangezuiverd.

Het bedrag van de voorschotten aan de lijnen met verlies blijft ongewijzigd (1.325,8 miljoen F).

ALGEMENE EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIECOEFFICIËNTEN

Aan de hand van tabel II kan men de bedrijfsresultaten van de dienstjaren 1973 en 1974 vergelijken.

BEDRIJFSRESULTATEN PER VERVOERWIJZE

De tabel III geeft een vergelijking van de resultaten per vervoerwijze.

De resultaten van de elektrische spoorlijnen blijven duidelijk ongunstiger dan die van de autobusdiensten:

TABEL II

Algemene exploitatierekening en exploitatiecoëfficiënten

In duizend F

	1974	1973	Verschillen 1974-1973
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)			
Ontvangsten	2.022.296	1.965.730	+ 56.566
Uitgaven	3.817.105	3.529.014	+ 288.091
Exploitatiecoëfficiënt	188,75 %	179,53 %	
Exploitiatiemali	— 1.794.809	— 1.563.284	— 231.525
Staatstussenkomst	1.794.809	1.563.284	+ 231.525
Eindresultaat	—	—	—
2) Autobusdiensten (regime 1924) Hoge kapitalen			
Ontvangsten	22.372	23.270	— 898
Uitgaven	43.601	42.705	+ 896
Exploitatiecoëfficiënt	194,89 %	183,52 %	
Exploitiatiemali	— 21.229	— 19.435	— 1.794
Staatstussenkomst	—	—	—
Eindresultaat	— 21.229	— 19.435	— 1.794
3) Autobusdiensten (regime 1924) Lage kapitalen			
Ontvangsten	43.910	43.500	+ 410
Uitgaven	82.084	68.464	+ 13.620
Exploitatiecoëfficiënt	186,94 %	157,39 %	
Exploitiatiemali	— 38.174	— 24.964	— 13.210
Staatstussenkomst	38.174	24.964	+ 13.210
Eindresultaat	—	—	—
4) Totaal voor het net			
Ontvangsten	2.088.578	2.032.500	+ 56.078
Uitgaven	3.942.790	3.640.183	+ 302.607
Exploitatiecoëfficiënt	188,78 %	179,10 %	
Exploitiatiemali	— 1.854.212	— 1.607.683	— 246.529
Staatstussenkomst	1.832.983	1.588.248	+ 244.735
Eindresultaat	— 21.229	— 19.435	— 1.794

- verlies van 146,6 % der ontvangsten voor de elektrische spoorlijnen (122,1 % in 1973);
- verlies van 82,6 % der ontvangsten voor de autobusdiensten (74,3 % in 1973).

Met de elektrische tractie dekt de ontvangst slechts 40 % der uitgaven, terwijl voor de autobusdiensten de dekking der uitgaven door de ontvangsten nog 55 % bedraagt.

TABEL III

Bedrijfsresultaten per vervoerwijze

In miljoen F

	1974			1973		
	Ont- vangsten	Uit- gaven	Exploi- tatie- tekort	Ont- vangsten	Uit- gaven	Exploi- tatie- tekort
Spoorlijnen :						
Geëlektrificeerd	205,3	506,2	— 300,9	206,6	458,9	— 252,3
Niet geëlektrificeerd (Toeristische lijn)	2,9	2,9	—	2,9	2,9	—
Totalen	208,2	509,1	— 300,9	209,5	461,8	— 252,3
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.814,1	3.308,0	— 1.493,9	1.756,2	3.067,2	— 1.311,0
Diensten met eigen kapitaal (re- gime 1924)	66,3	125,7	— 59,4	66,8	111,2	— 44,4
Totalen	1.880,4	3.433,7	— 1.553,3	1.823,0	3.178,4	— 1.355,4
Algemene totalen	2.088,6	3.942,8	— 1.854,2	2.032,5	3.640,2	— 1.607,7

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN UITGAVEN

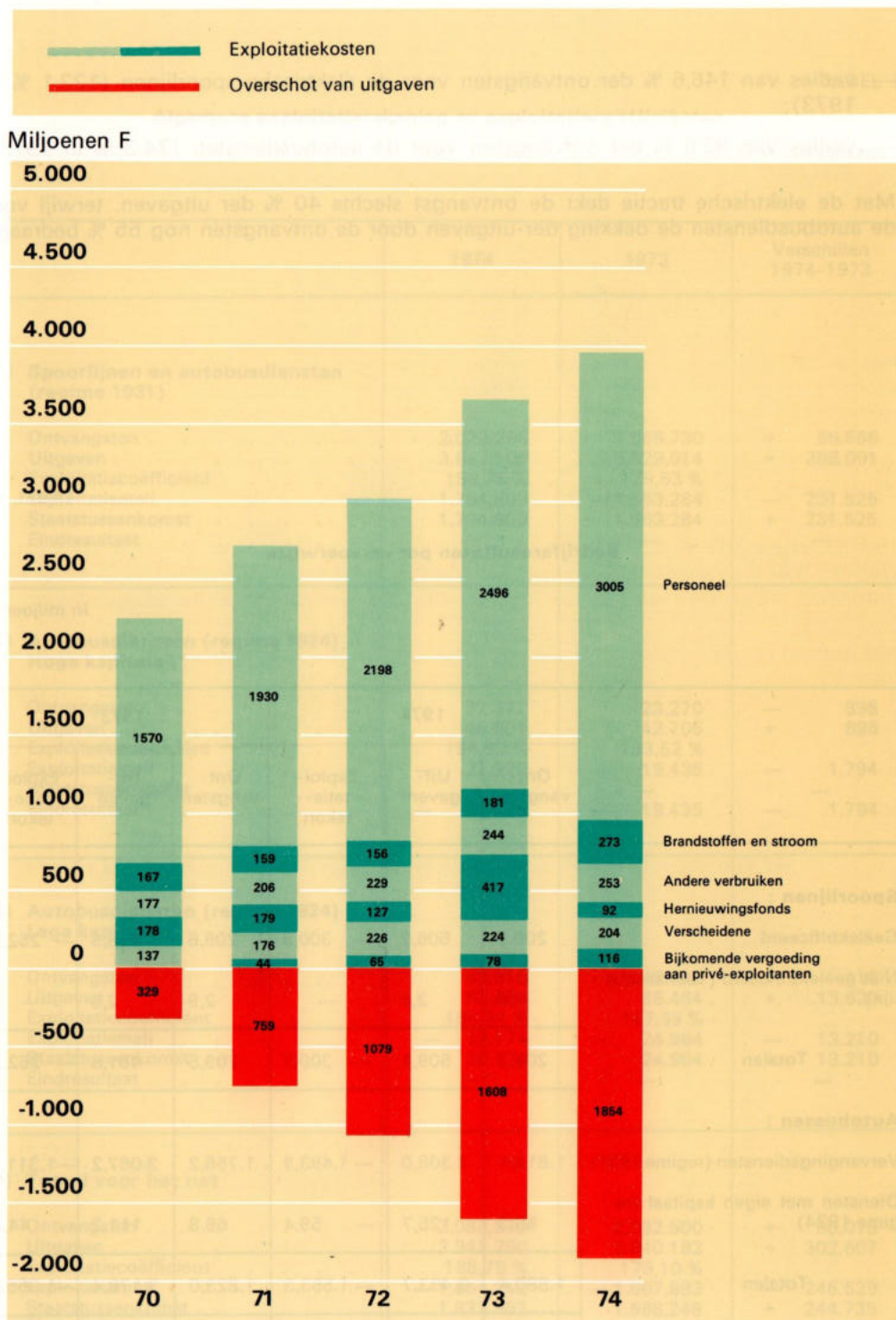


Diagram 10

BEDRIJFSRESULTATEN PER PROVINCIE

Aan de hand van tabel IV kan men de resultaten vergelijken van de dienstjaren 1973 en 1974, verdeeld per provincie.

TABEL IV

Bedrijfsresultaten per provincie

In F

PROVINCIE	1974			Tekort in 1973
	Ontvangsten	Uitgaven	Exploitatie-tekort	
Antwerpen	341.902.440	570.208.571	228.306.131	195.431.483
Oost-Vlaanderen	105.751.581	189.409.735	83.658.154	77.046.649
West-Vlaanderen	223.808.297	396.490.543	172.682.246	159.539.879
Henegouwen	415.905.428	940.768.588	524.863.160	446.883.849
Namen	121.917.192	213.918.964	92.001.772	80.809.101
Luxemburg	41.300.631	88.585.109	47.284.478	38.704.526
Luik	213.194.915	387.896.152	174.701.237	153.796.773
Limburg	185.731.801	300.700.843	114.969.042	111.767.877
Brabant	439.066.010	854.812.044	415.746.034	343.702.941
Totalen	2.088.578.295	3.942.790.549	1.854.212.254	1.607.683.078

EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEUITGAVEN PER AARD VAN LASTEN

Vergeleken bij 1973, zijn de totale exploitatie-uitgaven in 1974 met 303 miljoen F gestegen, d.i. een verhoging met 8,3 %.

De verdeling van die uitgaven per aard van lasten wordt schematisch voorgesteld op diagram 10.

VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

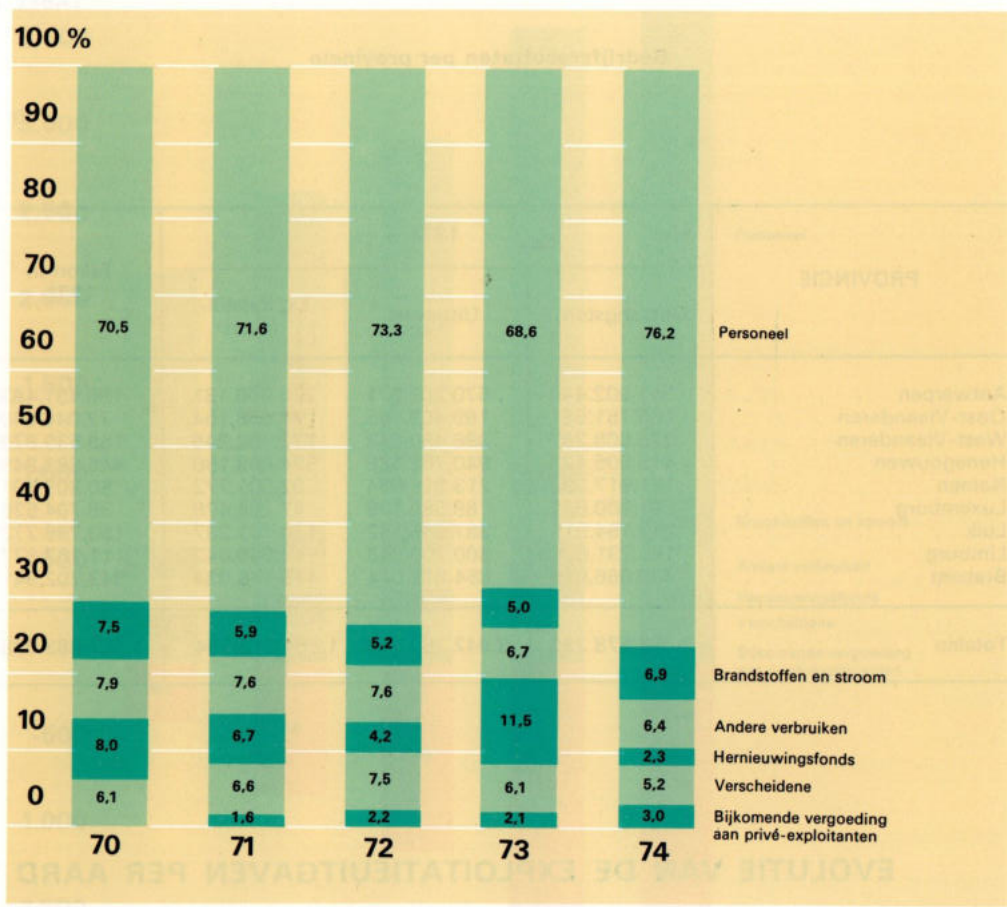


Diagram 11

De betrekkelijke omvang van de diverse lasten uitgedrukt in percenten blijkt uit diagram 11.

Vermits de hernieuwingsuitgaven in 1974 verminderd werden dank zij het financieren der investeringen door leningen, vertegenwoordigen ze nog slechts 2,3 % van de uitgaven, tegenover 11,5 % in 1973. Het percentage van de andere uitgavenposten vertoont derhalve een duidelijke stijging: de personeelsuitgaven (76,2 % in 1974, tegenover 68,6 % in 1973), de uitgaven voor brandstoffen en tractiestroom (6,9 % in 1974, tegenover 5,0 % in 1973), de bijkomende vergoeding van de privé-exploitanten (3,0 % in 1974, tegenover 2,1 % in 1973). De andere verbruiken vertonen, in percenten uitgedrukt, een lichte teruggang (6,4 % in 1974, tegenover 6,7 % in 1973); dit is ook het geval voor de post « diverse uitgaven » (5,2 % in 1974, tegenover 6,1 % in 1973).

THE JOURNAL OF THE

THE JOURNAL OF THE

THE JOURNAL OF THE

financiën

KAPITALEN

Ingeschreven

Op 31 december 1974 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 1974	KAPITAAL	SOMMEN				Gemiddelde quota's %			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	1.174.997.000	565.484.000	335.245.000	268.110.000	6.158.000	48,1	28,6	22,8	0,5
Autobusdiensten (regime 1924)	11.256.000	5.626.000	2.837.000	2.788.000	5.000	50	25,1	24,8	0,1
Net	1.186.253.000	571.110.000	338.082.000	270.898.000	6.163.000	48,2	28,5	22,8	0,5

Samengesmolten

Een koninklijk besluit van 1.4.1974 heeft de samensmelting goedgekeurd van het hoog kapitaal van 5.000.000 F van de autobusdienst van de « Lage Samber », Châtelineau — Wanfercée-Baulet — Taminés — Châtelineau en uitbreidingen met dat van de buurtlijnen van de Groep van Charleroi, waarvan het nominaal kapitaal aldus gebracht wordt van 113.738.000 F op 118.738.000 F.

De aandeelhouders van het hoog kapitaal worden derhalve aandeelhouders van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).

Opgegeven

Naar aanleiding van voornoemd koninklijk besluit van 1.4.1974 heeft de Raad van Beheer der N.M.V.B., in zitting van 7.5.1974, beslist het hoog kapitaal van 5.000.000 F,

destijds onderschreven voor de inrichting van de autobusdienst Châtelineau — Wanfercée-Baulet — Tamines — Châtelineau en uitbreidingen, niet meer als afzonderlijk kapitaal in de jaarverslagen op te nemen maar het in te lijven, als bijkomend kapitaal, bij dat van de buurtlijnen van de Groep van Charleroi.

Dientengevolge werd het bedrag van de kapitalen van de autobusdiensten (regime 1924) met 5.000.000 F verminderd.

ALGEMENE BEHEERSKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene beheerskosten over het dienstjaar 1974 beloopt 245.884.224 F. Dat bedrag, na te zijn verminderd met financiële opbrengsten en met de kosten die rechtstreeks aan de groepen geïmputeerd werden voor de prestaties die voor hun rekening waargenomen werden, werd gespreid over de exploitatierekeningen van de spoorlijnen, van de autobusdiensten en van de vervoerprestaties voor de N.M.B.S., alsmede over het verzekeringsfonds.

Het op de exploitatierekeningen der spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 en regime 1924 (hoge kapitalen) geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 163.467.632 F, zegge 8 % van de ontvangsten der beoogde rekeningen.

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIVA

Vastliggend

Eerste aanleg van de lijnen

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

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 :
8.095.451 F**

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

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

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 C (kolom 4) geeft deze uitgaven per autobusdienst.

Hoofdbestuur en exploitatieregies

Gebouwen :
70.414.544 F
Mobilair,
gereedschap en
rijdend materieel :
837.498 F

Waarde, na afschrijving, van de gebouwen, het mobilair, het gereedschap en het rijdend materieel van het hoofdbestuur en van de exploitatieregies.

**Sociale en culturele
inrichtingen en hun
uitrusting :**
15.138.806 F

Waarde, na afschrijving, van de gebouwen en de uitrusting van de sociale en culturele inrichtingen.

**Investerings vanaf
1.1.1972 :**
502.939.483 F

Waarde, na afschrijving, van de sedert 1.1.1972 geboekte investeringsgoederen, waarvan een gedeelte door leningen werd gefinancierd.

Beschikbaar en realiseerbaar

**Kas en financiële
organismen :**
379.261.512 F

Kasvoorraad en bij financiële organismen beschikbare middelen van het hoofdbestuur en van de exploitatieregies.

Effectenportefeuille : Bezit in effecten.
25.027.501 F

Vorraden :
221.270.170 F

Waarde, na aftrek van een voorziening voor incurante goederen, van de voorraden van het hoofdbestuur, alsmede van de wisselstukken en verbruiksgoederen opgeslagen voor de lopende behoeften, bij de leveranciers en in de werken en stelplaatsen van de exploitatieregies.

Belgische Staat :
**nog verschuldigde
bijdrage tot het
evenwicht van de
exploitatierekening :**
292.983.604 F

Nog verschuldigde bijdrage voor het dienstjaar 1974.

**Verschillende
debiteuren :
347.694.957 F**

Deze post omvat hoofdzakelijk de sommen die door derden aan het hoofdbestuur en de exploitatieregies verschuldigd zijn, de saldi der werken in uitvoering bij de exploitatieregies, de tegenwaarde van de op de rekening « Leveranciers » ingeschreven facturen in afwachting van hun definitieve aanrekening, zomede de debetsaldi van verschillende doorstroomrekeningen.

Borgtochten en in pand gegeven effecten

**Borgtochten :
230.982 F**

Allerlei borgtochten door de Nationale Maatschappij neergelegd als waarborg van haar verplichtingen.

**In pand gegeven
effecten :
164.584.201 F**

Waarde van de bij het Gemeentekrediet van België in pand gegeven openbare fondsen voor de kredietopening die dit organisme aan de Nationale Maatschappij heeft toegestaan.

Rekeningen van financieel beheer

**Te vervallen
annuïteiten :
2.467.959.147 F**

Annuïteiten die na 30 juni 1974 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 »).

Orderekeningen

**Nog om te ruilen
N.M.V.B.-obligaties :
461.000 F**

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

**Neerleggingen van
obligaties tegen
bewijsschriften
op naam :
610.317.120 F**

Nominaal bedrag van de door derden ter bewaring neergelegde N.M.V.B.-obligaties.

**Neerleggingen van
borgtochten :
35.686.838 F**

Bedrag der door derden neergelegde borgtochten.

**Provisie Nationale
Bank voor betaling
van obligaties en
coupons :
22.019.373 F**

Provisie, gestort bij de Nationale Bank, voor het waarnemen van de financiële dienst der N.M.V.B.-leningen.

Fondsen ter verzekering van het patrimonium der gepensioneerde agenten : 24.501.836 F

Fondsen aangehouden tot dekking van het patrimonium van op rust gestelde agenten.

Fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen : 92.847.237 F

Dekking in fondsen van het beschikbare saldo der voorzorgsinstellingen.

Resultatenrekeningen

Verliezen der voorgaande dienstjaren op exploitatie van de spoorlijnen en de autobusdiensten (regime 1931) : 1.325.778.274 F

Gecumuleerd totaal van de exploitatieverliezen die op latere winsten recupereerbaar zijn. Het detail per lijn is vermeld in bijlage A (kolom 8).

Aanvullende bezoldiging in 1971 toegekend aan privé-exploitanten: 43.541.221 F

Aanvullende bezoldiging in 1971 toegekend aan privé-exploitanten tot vrijwaring van het financieel evenwicht der autobusdiensten die ze exploiteren.

Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen : 21.228.650 F

Deficit in 1974 geboekt voor de autobusdiensten, regime 1924 (bijlage D, kolom 13). Dit verlies is door de betrokken aandeelhouders aan de Nationale Maatschappij terug te betalen.

PASSIVA

Niet opvraagbaar

Kapitaal van aanleg der lijnen : 1.196.548.000 F

Omvat de kapitalen van :

- a) de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie (bijlage A, kolom 3) ;
- b) de spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden ;
- c) de autobusdiensten (regime 1924) (bijlage C, kolom 3).

Reservefonds : 130.806.677 F

Totaal van de op dit fonds gedane statutaire aanrekeningen. Het Reservefonds vormt een globale post.

Voorzieningsfonds : 5.925.986 F	Saldo van de statutaire stijvingen en afnemingen voor de verbetering van de lijnen. De bijlagen A (kolom 7) en C (kolom 7) geven de toestand per lijn aan.
Hernieuwings- en afschrijvingsfondsen : Spoorlijnen : 372.949.783 F	Saldo der dotaties aangelegd vóór 1.1.1972 met het oog op de hernieuwing van het materieel, de uitrusting en de aanhorigheden van de spoorlijnen, alsmede van de vaste installaties der autobusdiensten (regime 1931).
Autobussen (regime 1931) : 1.186.025.064 F	Afschrijvingsdotaties van het vóór 1.1.1972 in dienst gesteld voertuigenpark der autobusdiensten (regime 1931).
Autobusdiensten (regime 1924) : 17.699.519 F	Deze post omvat : a) de afschrijvingsdotaties van het vóór 1.1.1972 in dienst gesteld voertuigenpark der autobusdiensten met hoog kapitaal ; b) het saldo der dotaties vóór genoemde datum aangelegd voor de hernieuwing van de vaste installaties der autobusdiensten met hoog kapitaal ; c) de dotaties voor hersamenstelling van het kapitaal der autobusdiensten met laag kapitaal. Voor het detail per lijn, zie bijlage C (kolom 8).
Verzekeringsfonds : 79.445.297 F	Fonds aangelegd om de Nationale Maatschappij te dekken tegen de risico's van brand, ongevallen aan derden en aan het personeel.
Fonds voor arbeidsongevallen : 19.606.334 F	Daar de Nationale Maatschappij haar eigen verzekeraar voor de arbeidsongevallen is, boekt ze op dit fonds voor elk ongeval de kapitalen tot vestiging van de lijfrenten. De aan de belanghebbenden of aan hun rechthebbenden uitgekeerde renten worden uit het fonds geheven.
Creditrekeningen : 50.794.704 F	Provisies bestemd om zekere waardeverliezen op te vangen of om latere uitgaven van de exploitatieregies te dekken.
Opvraagbaar	
Gemeentekrediet van België : leningen op lange termijn : 650.000.000 F	Bedrag der leningen opgenomen bij het Gemeentekrediet van België voor het financieren van investeringsuitgaven.
Verschillende crediteuren : 784.183.558 F	Deze post omvat hoofdzakelijk de sommen verschuldigd door het hoofdbestuur en de exploitatieregies aan leveranciers en aan andere derden zomede de creditsaldi van verschillende doorstroomrekeningen.

**Nog te vereffenen
schadegevallen :
186.000.000 F**

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

Rekeningen van financieel beheer

**Te vervallen
obligaties :
1.292.287.080 F**

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 F).

**Te vervallen
interessen :
1.118.303.952 F**

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

Orderekeningen

**Houders van nog
om te ruilen
N.M.V.B.-obligaties :
461.000 F**

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

**Bewaargevers van
obligaties tegen
bewijsschriften op
naam :
610.317.120 F**

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

**Bewaargevers van
borgtochten :
35.686.838 F**

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

**Uit te keren
obligaties en te
betalen coupons :
22.019.373 F**

Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en van de vervallen coupons die niet ter inning aangeboden werden of die van 1 januari 1975 af mogen aangeboden worden.

**Patrimonium van de
gepensioneerde
agenten :
24.501.836 F**

Aan op rust gestelde agenten toebehorende sommen, die bij de N.M.V.B. in deposito zijn gelaten. Dit patrimonium wordt gedekt door fondsen, voorkomend op de overeenstemmende post van de activa.

**Voorzorgsinstel-
lingen :
92.847.237 F**

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

De Raad van beheer.

1. The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the existence of solutions of the system of equations

which are satisfied by the functions $u_i(x, y, z)$ and $v_i(x, y, z)$ in the domain D of the space E_3 . It is shown that the system of equations is solvable in the domain D if and only if the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ satisfy certain conditions.

2. In the second part of the paper the problem of the existence of solutions of the system of equations is solved for the case when the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ are polynomials of the coordinates x, y, z .

3. In the third part of the paper the problem of the existence of solutions of the system of equations is solved for the case when the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t .

4. In the fourth part of the paper the problem of the existence of solutions of the system of equations is solved for the case when the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t , and the functions $u_i(x, y, z)$ and $v_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t .

5. In the fifth part of the paper the problem of the existence of solutions of the system of equations is solved for the case when the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t , and the functions $u_i(x, y, z)$ and $v_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t .

6. In the sixth part of the paper the problem of the existence of solutions of the system of equations is solved for the case when the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t , and the functions $u_i(x, y, z)$ and $v_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t .

7. In the seventh part of the paper the problem of the existence of solutions of the system of equations is solved for the case when the functions $f_i(x, y, z)$ and $g_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t , and the functions $u_i(x, y, z)$ and $v_i(x, y, z)$ are functions of the coordinates x, y, z and of the time t .

balans

per 31 december 1974

ACTIVA

VASTLIGGEND			
Eerste aanleg van de lijnen:			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.183.436.460	1.211.685.404	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.095.451		
Autobusdiensten (regime 1924)	20.153.493		
Hoofdbestuur en exploitatieregies:			
Gebouwen (na afschrijving)	70.414.544	71.252.042	
Mobilair, gereedschap en rijdend materieel (na afschrijving)	837.498		
Sociale en culturele inrichtingen en hun uitrusting (na afschrijving)		15.138.806	502.939.483
Investerings vanaf 1.1.1972 (na afschrijving)			
BESCHIKBAAR EN OMZETBAAR			
Kas en financiële organismen	379.261.512	1.266.237.744	
Effectenportefeuille	25.027.501		
Voorraden	221.270.170		
Belgische Staat : nog verschuldigde bijdrage tot het evenwicht van de exploitatie-rekening	292.983.604		
Verschillende debiteuren	347.694.957		
BORGTOCHTEN EN IN PAND GEGEVEN EFFECTEN			
Borgtochten	230.982	164.815.183	
In pand gegeven effecten	164.584.201		
REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art. 2)			
Te vervallen annuïteiten		2.467.959.147	
ORDEREKENINGEN			
Nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties	461.000	785.833.404	
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam	610.317.120		
Neerleggingen van borgtochten	35.686.838		
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	22.019.373		
Fondsen ter verzekering van het patrimonium der gepensioneerde agenten	24.501.836		
Fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	92.847.237		
RESULTATENREKENINGEN			
Verliezen der voorgaande dienstjaren op exploitatie van de spoorlijnen en de autobus-diensten (regime 1931)	1.325.778.274	1.369.319.495	
Aanvullende bezoldiging in 1971 toegekend aan privé-exploitanten	43.541.221		
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen		21.228.650	
		7.876.409.358	

Opgemaakt te Brussel, op 6 februari 1975.

De Directeur-generaal,
L. VAN AUTGAERDEN

Nagezien door het Comité van toezicht in zitting van 9 april 1975.

De Voorzitter,
E. COURTOY

PASSIVA

NIET OPVRAAGBAAR			
Kapitaal van aanleg:			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.174.997.000	1.196.548.000	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000		
Autobusdiensten (regime 1924)	11.256.000		
Reservefondsen		130.806.677	
Voorzieningsfondsen:			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	4.331.957	5.925.986	
Autobusdiensten (regime 1924)	1.594.029		
Hernieuwings- en afschrijvingsfondsen:			
Spoorlijnen en vaste installaties van de autobusdiensten (regime 1931)	372.949.783	1.576.674.366	
Autobussen (regime 1931)	1.186.025.064		
Autobusdiensten (regime 1924)	17.699.519		
Verzekeringsfondsen		79.445.297	
Fonds voor arbeidsongevallen		19.606.334	
Creditrekeningen		50.794.704	
OPVRAAGBAAR			
Gemeentekrediet van België : leningen op lange termijn	650.000.000	1.620.183.558	
Verschillende crediteuren	784.183.558		
Nog te vereffenen schadegevallen	186.000.000		
REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art.2)			
Te vervallen obligaties	1.292.287.080	2.410.591.032	
Te vervallen interesten	1.118.303.952		
ORDEREKENINGEN			
Houders van nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties	461.000	785.833.404	
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	610.317.120		
Bewaargevers van borgtochten	35.686.838		
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	22.019.373		
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	24.501.836		
Voorzorgsinstellingen	92.847.237		
		785.833.404	
		7.876.409.358	

Afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 4 maart 1975.

De Voorzitter,
J. STORME



verslag

uitgebracht door het comité van toezicht



VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire voorschriften heeft het Comité van toezicht de eer U rekenschap te verstrekken omtrent het vervullen van zijn mandaat tijdens het boekjaar 1974.

Op geregelde tijdstippen heeft het Comité kennis genomen van de notulen der zittingen gehouden door de Raad van beheer en kon het also de gang van zaken bij de N.M.V.B. nauwgelet volgen. Deze activiteiten hebben geen aanleiding gegeven tot enige bijzondere aanmerking.

In de exploitatiegroepen werden de regelmatigheid en de juistheid van de kwantitatieve inventarissen van de voorraden steekproefsgewijze nagegaan.

Bij het hoofdbestuur werden de gelden in kas en de in de safe van de maatschappij ondergebrachte effecten op hun effectieve aanwezigheid onderzocht en werd de inning van de vervallen coupons gecontroleerd. Daarenboven werden de boekhoudkundige geschriften en de verantwoordingsstukken herhaaldelijk en grondig nagezien.

De staat die de activa- en passivatoestand van de N.M.V.B. per 30 juni 1974 weergeeft werd geverifieerd en in overeenstemming bevonden met de geschriften.

De toezichtsoopdrachten betreffende de onderscheiden posten van de balans en haar bijlagen werden onder de Comitéleden verdeeld.

Al deze controlewerkzaamheden en de bekomen aanvullende inlichtingen, laten het Comité toe te verklaren dat de U voorgelegde maatschappelijke rekeningen de juiste en getrouwe weergave vormen van de toestand van de N.M.V.B.

Het verzoekt dan ook de aandeelhouders de balans en haar bijlagen te willen goedkeuren, zoals zij U door de Raad van beheer worden voorgelegd.

Het Comité stelt er prijs op te verklaren hoezeer de uitvoering van zijn taak werd vergemakkelijkt door de welwillendheid en de medewerking die de Directie heeft betoond ter gelegenheid van zijn controles. Het drukt hiervoor zijn welgemeende dank uit, die tevens gaat naar de leden van het personeel, wier grote verdiensten het ten volle erkent.

Brussel, 9 april 1975.

Het Comité van toezicht.

and the other side of the mountain, the
great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and
the great mountain, with its high peaks, and

bijlagen



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

Volg- num- mers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE ANTWERPEN						
1	Lijnen van het westen van de provin- cie Antwerpen	70.526.000	71.132.269	—	606.269	—	33.024.850
2	Lijnen van het oosten van de provin- cie Antwerpen	71.818.000	72.631.303	—	813.303	—	67.654.798
	Totalen F	142.344.000	143.763.572	—	1.419.572	—	100.679.648
	PROVINCIE BRABANT						
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	153.531.520	—	1.010.520	—	240.791.316
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	51.779.637	—	210.637	17.876	100.684.691
	Totalen F	204.090.000	205.311.157	—	1.221.157	17.876	341.476.007
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	38.061.684	—	1.684	—	26.014.143
6	Lijnen van de Kust	85.153.000	85.516.122	—	363.122	1.976.282	25.115.134
7	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	36.985.609	—	461.609	—	58.428.427
	Totalen F	159.737.000	160.563.415	—	826.415	1.976.282	109.557.704
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaan- deren F	76.376.000	77.098.763	—	722.763	—	34.933.132
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
9	Buurtlijnen van de groep Char- leroi	118.738.000	119.252.016	—	514.016	965.877	233.214.518
10	Buurtlijnen van de groep Cen- trum	37.078.000	37.725.043	—	647.043	467.453	51.159.273
11	Buurtlijnen van de groep Door- nik	35.747.000	36.431.731	—	684.731	—	14.581.371
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	100.471.180	—	309.180	904.469	142.739.542
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvain	4.486.000	4.650.385	—	164.385	—	12.780.910
	Totalen F	296.211.000	298.530.355	—	2.319.355	2.337.799	454.475.614

BIJLAGE A
1974

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

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	10.409.976	—	31.976	—	23.602.125
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	34.015.750	—	3.750	—	25.002.819
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	80.921.123	—	532.123	—	62.992.736
	Totalen F	124.779.000	125.346.849	—	567.849	—	111.597.680
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg F	75.268.000	75.479.419	—	211.419	—	59.229.450
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Lijnen van de provincie Luxemburg F	37.953.000	38.633.807	—	680.807	—	80.828.289
	PROVINCIE NAMEN						
19	Lijnen van het Naamse F	58.239.000	58.709.123	—	470.123	—	33.000.750
	Algemene totalen F	1.174.997.000	1.183.436.460	—	8.439.460	4.331.957	1.325.778.274

SPORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Verkeersontvangsten		Compen- satiever- goedingen	Diverse ontvangsten
			Spoorlijnen	Autobus- diensten		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
PROVINCIE ANTWERPEN						
Lijnen van het westen van de provincie { Antwerpen	—	5.930.827 146.270*	—	107.882.738 2.937.296*	9.146.020	2.266.835
Lijnen van het oosten van de provincie { Antwerpen	—	9.178.662 2.916.017*	—	154.834.063 45.768.627*	16.301.717	2.765.144
Totalen {	—	15.109.489 3.062.287*	—	262.716.801 48.705.923*	25.447.737	5.031.979
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel {	1.048.150	13.268.389 776.400*	32.808.468	240.568.568 17.522.694*	13.461.010	3.886.849
Lijnen van de groep Leuven	—	5.242.860	—	80.620.388	4.449.026	1.333.634
Totalen {	1.048.150	18.511.249 776.400*	32.808.468	321.188.956 17.522.694*	17.910.036	5.220.483
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse {	—	2.567.562 21.649*	—	36.154.968 529.092*	4.048.202	646.778
Lijnen van de Kust {	926.149	3.522.842 64.316*	49.710.284	54.395.005 834.101*	11.921.271	1.350.230
Lijnen van het centrum der provincie { West-Vlaanderen	—	3.788.748 639.252*	—	47.444.939 7.762.944*	7.885.569	1.124.914
Totalen {	926.149	9.879.152 725.217*	49.710.284	137.994.912 9.126.137*	23.855.042	3.121.922
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen {	—	6.375.717 84.623*	—	91.778.236 1.210.873*	6.961.599	2.373.053

* Afgelegde kilometers en ontvangsten betreffende de verpachte diensten.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

	UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- tekort	Staats- tussen- komst	Financiële uitslagen
Totalen	Exploitatie- kosten	Algemene beheers- kosten	Totalen				
(8) = (4) + (5) + (6) + (7)	(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13) = (11) — (8)	(14)	(15) = (13) — (14)
122.232.889	189.197.817	9.778.631	198.976.448	162,79	76.743.559	76.743.559	—
219.669.551	353.658.559	17.573.564	371.232.123	169,—	151.562.572	151.562.572	—
341.902.440	542.856.376	27.352.195	570.208.571	166,78	228.306.131	228.306.131	—
308.247.589 86.403.048	568.680.294 167.362.953	24.660.353 6.912.244	593.340.647 174.275.197	192,49 201,70	285.093.058 87.872.149	285.093.058 87.872.149	— —
394.650.637	736.043.247	31.572.597	767.615.844	194,51	372.965.207	372.965.207	—
41.379.040	71.356.054	3.310.323	74.666.377	180,45	33.287.337	33.287.337	—
118.210.891	186.883.893	9.410.911	196.294.804	166,05	78.083.913	78.083.913	—
64.218.366	120.391.892	5.137.470	125.529.362	195,47	61.310.996	61.310.996	—
223.808.297	378.631.839	17.858.704	396.490.543	177,16	172.682.246	172.682.246	—
102.323.761	174.615.856	8.185.900	182.801.756	178,65	80.477.995	80.477.995	—

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN			
	Spoorlijnen (2)	Autobus- diensten (3)	Verkeersontvangsten		Compen- satiever- goedingen (6)	Diverse ontvangsten (7)
			Spoorlijnen (4)	Autobus- diensten (5)		
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Buurtlijnen van de groep Charleroi . . . {	2.889.826	6.633.776 296.889*	76.601.935	112.401.551 5.224.534*	9.162.427	1.630.418
Buurtlijnen van de groep Centrum . . .	958.150	2.317.417	31.867.159	43.439.830	2.350.757	718.116
Buurtlijnen van de groep Doornik . . .	—	1.098.688	—	17.014.783	1.340.585	231.752
Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage {	—	5.695.301 238.380*	—	100.524.114 3.089.284*	4.031.818	1.128.686
Lijnen der streek van Chimay en Couvin .	—	350.444	—	4.498.955	592.927	55.797
Totalen }	3.847.976	16.095.626 535.269*	108.469.094	277.879.233 8.313.818*	17.478.514	3.764.769
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz	—	1.199.828	—	14.226.942	1.958.317	233.831
Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik }	—	2.367.661 41.720*	—	43.698.174 2.164.080*	3.142.848	586.896
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik }	—	6.451.443 484.410*	—	114.586.008 5.909.302*	7.244.246	1.004.699
Totalen }	—	10.018.932 526.130*	—	172.511.124 8.073.382*	12.345.411	1.825.426
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg . . . }	—	10.601.122 423.707*	—	154.214.407 6.211.461*	21.178.280	4.127.653
PROVINCIE LUXEMBURG						
Lijnen van de provincie Luxemburg . . }	—	2.230.629 763.570*	—	23.901.446 9.179.039*	4.586.066	3.634.080
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse }	— 31.560*	5.281.354 680.555*	— 2.943.553*	99.198.059 8.269.804*	7.731.583	3.774.193
Algemene totalen }	5.822.275 31.560*	94.103.270 7.577.758*	190.987.846 2.943.553*	1.541.383.174 116.613.131*	137.494.268	32.873.558

* Afgelegde kilometers en ontvangsten betreffende de verpachte diensten.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (vervolg)

UITGAVEN				Coëfficiënten (12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- tekort (13) = (11) — (8)	Staats- tussen- komst (14)	Financiële uitslagen (15) = (13) — (14)
Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7)	Exploitatie- kosten (9)	Algemene beheers- kosten (10)	Totalen (11) = (9) + (10)				
205.020.865 78.375.862	489.841.571 161.673.300	16.401.669 6.270.069	506.243.240 167.943.369	246,92 214,28	301.222.375 89.567.507	301.222.375 89.567.507	— —
18.587.120	35.166.471	1.486.970	36.653.441	197,20	18.066.321	18.066.321	—
108.773.902 5.147.679	209.578.501 11.236.311	8.701.912 411.814	218.280.413 11.648.125	200,67 226,28	109.506.511 6.500.446	109.506.511 6.500.446	— —
415.905.428	907.496.154	33.272.434	940.768.588	226,20	524.863.160	524.863.160	—
16.419.090	35.982.042	1.313.527	37.295.569	227,15	20.876.479	20.876.479	—
49.591.998	80.482.475	3.967.359	84.449.834	170,29	34.857.836	34.857.836	—
128.744.255	224.043.056	10.226.519	234.269.575	181,97	105.525.320	105.525.320	—
194.755.343	340.507.573	15.507.405	356.014.978	182,80	161.259.635	161.259.635	—
185.731.801	285.853.522	14.847.321	300.700.843	161,90	114.969.042	114.969.042	—
41.300.631	85.282.842	3.302.267	88.585.109	214,49	47.284.478	47.284.478	—
121.917.192	204.253.895	9.665.069	213.918.964	175,46	92.001.772	92.001.772	—
2.022.295.530	3.655.541.304	161.563.892	3.817.105.196	188,75	1.794.809.666 ..	1.794.809.666	—

** waarvan :
— aanvullende bezoldiging toegekend aan privé-exploitanten : 77.432.890 F
— exploitatie in eigen beheer : 1.717.376.776 F

**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	8.702.964	—	7.867.964	—	8.873.132
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglom- meratie	10.000.000	10.279.425	—	279.425	—	7.552.111
	PROVINCIE LUXEMBURG						
3	Streek van Houffalize	380.000	1.130.104	—	750.104	—	1.239.276
	Totalen F	11.215.000	20.112.493	—	8.897.493	—	17.664.519
	Lage kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
4	Streek van Leuven	4.000	4.000	—	—	34.103	4.000
5	Perwijs - Waver - Overijse en uitbreiding	2.000	2.000	—	—	438.301	2.000
6	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.000	2.000	—	—	124.282	2.000
7	Leuven - Overijse - Terhulpen (sta- tion)	2.000	2.000	—	—	4.015	2.000
8	Streek van Nijvel	3.000	3.000	—	—	39.029	3.000
9	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	—	—	279.140	4.000
10	Hannuit - Waver en uitbreiding	2.000	2.000	—	—	25.731	2.000
	Totalen F	19.000	19.000	—	—	944.601	19.000

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

Volg- nummers	DIENSTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
11	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	—	—	20.557	2.000
12	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	—	—	571	2.000
	Totalen F	4.000	4.000	—	—	21.128	4.000
	PROVINCIE LUIK						
13	Streek van Verviers	9.000	9.000	—	—	62.558	9.000
14	Streek van Hoei	3.000	3.000	—	—	373.826	3.000
15	Streek van Luik	6.000	6.000	—	—	191.916	—
	Totalen F	18.000	18.000	—	—	628.300	12.000
	Algemene totalen F	41.000	41.000	—	—	1.594.029	35.000
	Hoge en lage kapitalen F	11.256.000	20.153.493	—	8.897.493	1.594.029	17.699.519

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie-vergoe-dingen	Diverse ontvangsten	Totalen	Exploitatie-kosten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
A. — Hoge kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	581.430	10.247.346	816.429	88.056	11.151.831	20.622.049
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	595.100	10.772.681	347.396	100.371	11.220.448	21.189.098
Totalen	1.176.530	21.020.027	1.163.825	188.427	22.372.279	41.811.147
B. — Lage kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Streek van Leuven	113.460*	1.059.722*	—	—	1.059.722*	3.224.844
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen	503.460*	8.448.603*	—	—	8.448.603*	13.292.770
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	327.860*	4.466.771*	—	—	4.466.771*	9.779.978
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)	154.260*	2.550.353*	—	—	2.550.353*	4.627.549
Streek van Nijvel	285.470*	3.103.275*	—	—	3.103.275*	8.043.148
Streek van Eigenbrakel	101.940*	1.580.281*	—	—	1.580.281*	3.045.126
Hannuit - Waver en uitbreiding	55.970*	834.089*	—	—	834.089*	1.581.856
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Merelbeke - Zottegem	161.508*	2.753.507*	—	—	2.753.507*	4.461.185
Zottegem - Ninove	78.249*	674.313*	—	—	674.313*	2.146.794
PROVINCIE LUIK						
Streek van Verviers	161.573*	1.575.538*	—	—	1.575.538*	4.631.224
Streek van Hoei	197.459*	2.807.954*	—	—	2.807.954*	2.657.954
Streek van Luik	851.981*	14.056.080*	—	—	14.056.080*	24.441.996
Totalen	2.993.190*	43.910.486*	—	—	43.910.486*	81.934.424
Algemene totalen	{ 1.176.530 2.993.190*	{ 21.020.027 43.910.486*	{ 1.163.825 —	{ 188.427 —	{ 22.372.279 43.910.486*	{ 41.811.147 123.745.571

* Afgelegde kilometers en ontvangsten betreffende verpachte diensten.

** Verlies gelijk aan de aanvullende bezoldiging toegekend aan privé-exploitanten.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

UITGAVEN			Exploitatie- tekort (11) = (10) — (6)	Staatstussenkomst (12)	Financiële uitslagen Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten (13) = (11) — (12)
Concurrentie- vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd (8)	Algemene beheers- kosten (9)	Totalen (10) = (7) + (8) + (9)			
—	892.146	21.514.195	10.362.364	—	10.362.364
—	897.636	22.086.734	10.866.286	—	10.866.286
—	1.789.782	43.600.929	21.228.650	—	21.228.650
—	—	3.224.844	2.165.122	2.165.122	—
—	—	13.292.770	4.844.167	4.844.167	—
—	—	9.779.978	5.313.207	5.313.207	—
—	—	4.627.549	2.077.196	2.077.196	—
—	—	8.043.148	4.939.873	4.939.873	—
—	—	3.045.126	1.464.845	1.464.845	—
—	—	1.581.856	747.767	747.767	—
—	—	4.461.185	1.707.678	1.707.678	—
—	—	2.146.794	1.472.481	1.472.481	—
—	—	4.631.224	3.055.686	3.055.686	—
36.042	113.958	2.807.954	—	—	—
—	—	24.441.996	10.385.916	10.385.916	—
36.042	113.958	82.084.424	38.173.938**	38.173.938	—
36.042	1.903.740	125.685.353	59.402.588	38.173.938	21.228.650

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

HOGE KAPITALEN	
PROVINCIE BRABANT	
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	10.362.364*
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	10.866.286*
	21.228.650*

* Zie eveneens kolom (13) van bijlage D

AANDUIDING VAN DE LENINGEN	Nog terug te betalen nominaal bedrag
Lotenlening 1885, 2,5 % coupon juli	865.080
Lening 3 % mei-november	68.246.000
Lening 3 % januari-juli — 1e reeks	16.277.000
Lening 3 % januari-juli — 2e reeks	72.608.000
Lening 3 % januari-juli — 3e reeks	247.334.000
Lening 3 % januari-juli — 4e reeks	690.577.000
Lening 1956, 3 % — coupon juli (*)	196.380.000
	1.292.287.080

(*) Niet publiek uitgegeven lening.



