

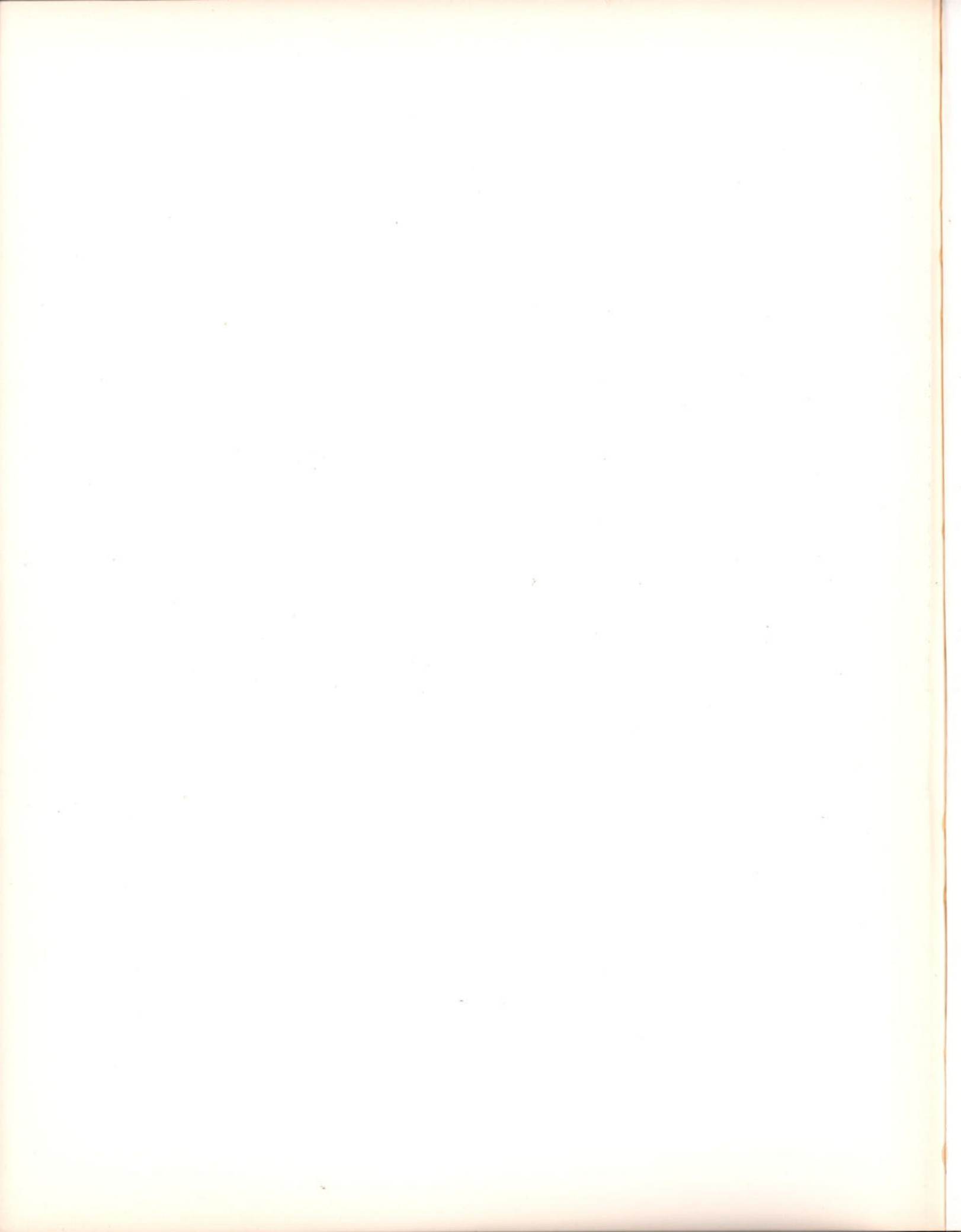
nationale maatschappij van buurtspoorwegen

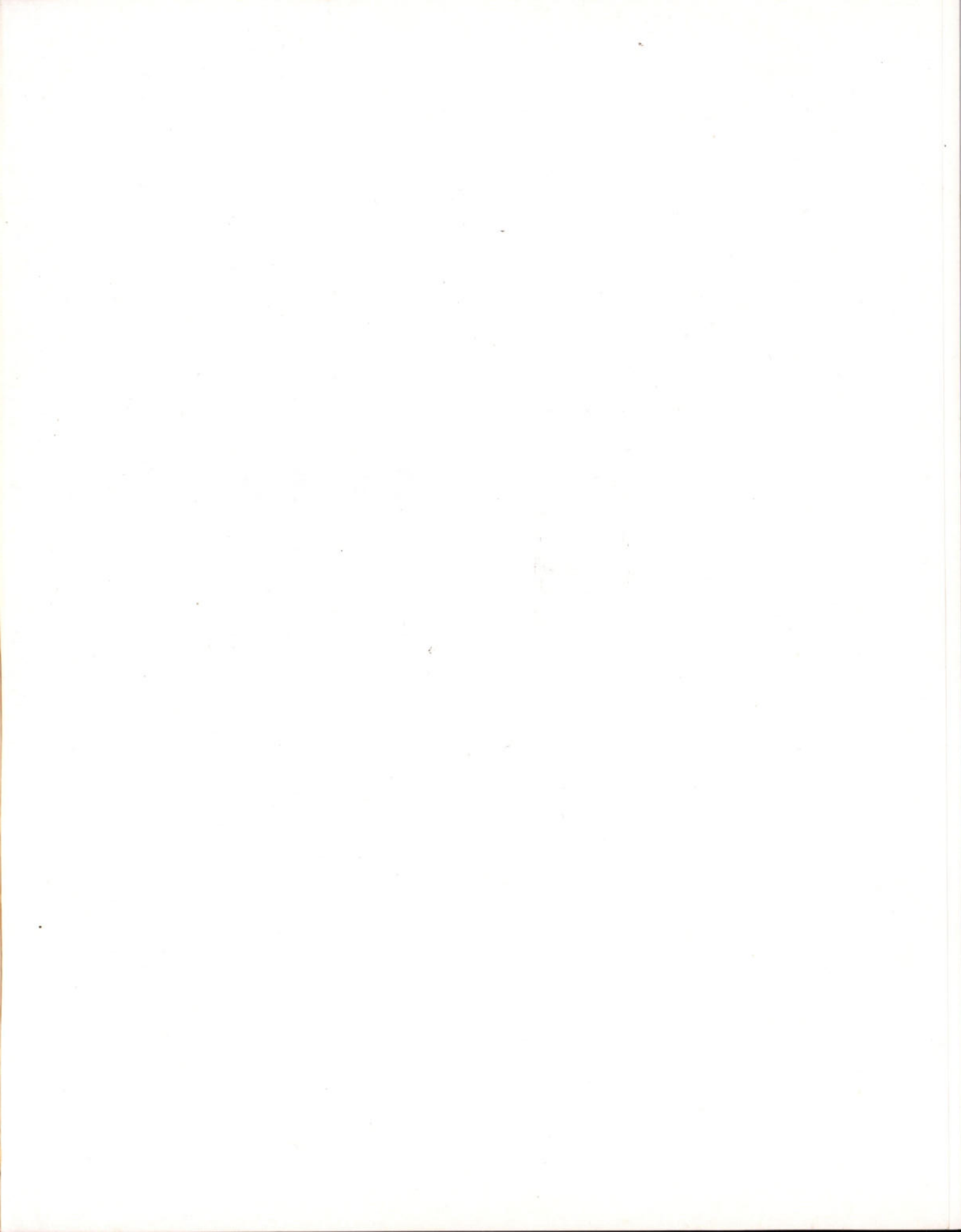
NMVB



VERSLAGEN

maatschappelijk dienstjaar
1973





N M V B

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN

VERSLAGEN

1973

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE
MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPoorWEGEN**

VERSLAGEN

uitgebracht door

DE RAAD VAN BEHEER

en door

HET COMITE VAN TOEZICHT



DIENSTJAAR 1973

89^{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

Leden :

De hh. A. LONCKE

E. DE WILDE

J. LATIN

E. COURTOY

R. BONZI

M. HERLEMONT

E. CASSIERS

L. MONIOTTE

J. KONINGS

HOOFDBESTUUR

Directeur-generaal :

De h. L. VAN AUTGAERDEN

Algemene Inspectie :

De h. A. VALCKE
Inspecteur-generaal

Secretariaat-Financiën :

De h. E. LEGEIN
Directeur

Exploitatie-Personeel :

De h. L. VANDERFAEILLIE
Directeur

Technische Directie :

De h. C. HENRARD
Directeur

Maatschappelijke zetel :

Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel.

Tel. 02/11.59.90 (van 20 juli 1974 af : 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. 03/32.19.31 (*031/32.19.31).
Gewestelijke zetel van Hasselt :
Grote Breemstraat 4, 3500 Hasselt. Tel. 011/269.15 (*011/22.69.15).

GROEP BRABANT :

Groepschef : de h. G. PEERTS, Hoofdingenieur.
Gewestelijke zetel van Brussel :
Barastraat 105-107, 1070 Brussel. Tel. 02/21.00.07 (*02/521.00.07).
Gewestelijke zetel van Leuven :
Diestsestraat 317, 3000 Leuven. Tel. 016/250.98 (*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. 050/369.83 (*050/33.69.83).
Gewestelijke zetel van Gent :
Dendermondsesteenweg 185, 9120 Destelbergen. Tel. 09/28.19.51
(*091/28.19.51).

GROEP HENEGOUWEN :

Groepschef : de h. H. ROYEN, Directeur.
Gewestelijke zetel van Bergen :
place Léopold 9A, 7000 Bergen. Tel. 065/321.71 (*065/33.21.71).
Gewestelijke zetel van Charleroi :
Stelplaats Charleroi, place des Tramways, 6000 Charleroi.
Tel. 07/32.75.11 (*071/32.75.11).
Gewestelijke zetel van Doornik :
Stelplaats Doornik, 7500 Doornik. Tel. 069/233.12 (*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. 04/52.00.18 (*041/52.00.18).
Gewestelijke zetel van Namen :
avenue de Stassart 12, 5000 Namen. Tel. 081/247.47 (*081/22.47.47).
Gewestelijke zetel van Luxemburg :
Stelplaats Marloie (5406 Waha). Tel. 084/310.66 (*084/31.10.66).

* De tussen haakjes vermelde telefoonnummers zullen van 20 juli 1974 af van kracht worden.

bladwijzer

Verslag uitgebracht door de raad van beheer

Blz.

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

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

EXPLOITATIE

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

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

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

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

Wegdiensten	22
-------------	----

Openbare autobusdiensten	22
--------------------------	----

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

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

STATISTIEKEN OVER DE REIZIGERSDIENSTEN	30
---	----

EVOLUTIE VAN HET VERKEER EN VAN DE PRODUKTIVITEIT	33
--	----

PERSONEEL

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

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

SOCIALE LASTEN	38
-----------------------	----

	<i>Blz.</i>
TOELAGEN AAN DE OUD-WERKNEMERS EN GERECHTIGDEN	41
VOORNAAMSTE WIJZIGINGEN VAN DE PERSONEELSLASTEN IN 1973 . . .	41
PSYCHOLOGISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS	47
SOCIALE DIENST	47

TECHNISCHE DIENSTEN

VASTE INSTALLATIES	49
Sporen	49
Gebouwen	51
Elektrische uitrusting	52
ROLLEND MATERIEEL	56

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1974

VASTE INSTALLATIES	58
Sporen	58
Gebouwen	59
ROLLEND MATERIEEL	60

INFORMATICA 63

ONGEVALLEN - VOORZORGSMATREGELEN EN BEHEER

ARBEIDSONGEVALLEN	65
ONGEVALLEN DERDEN	68
RISICO BRAND	71
FINANCIËLE UITSLAGEN EN VERZEKERINGSFONDS	73

FINANCIELE EN BEDRIJFSRESULTATEN

FINANCIËLE UITSLAGEN VOLGENS DE REGELS VAN DE BEDRIJFSECONOMIE	75
ALGEMENE EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIECOËFFICIËNTEN . .	79
BEDRIJFSRESULTATEN PER VERVOERWIJZE	79
BEDRIJFSRESULTATEN PER PROVINCIE	81
EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEUITGAVEN PER AARD VAN LASTEN . .	83

FINANCIEN

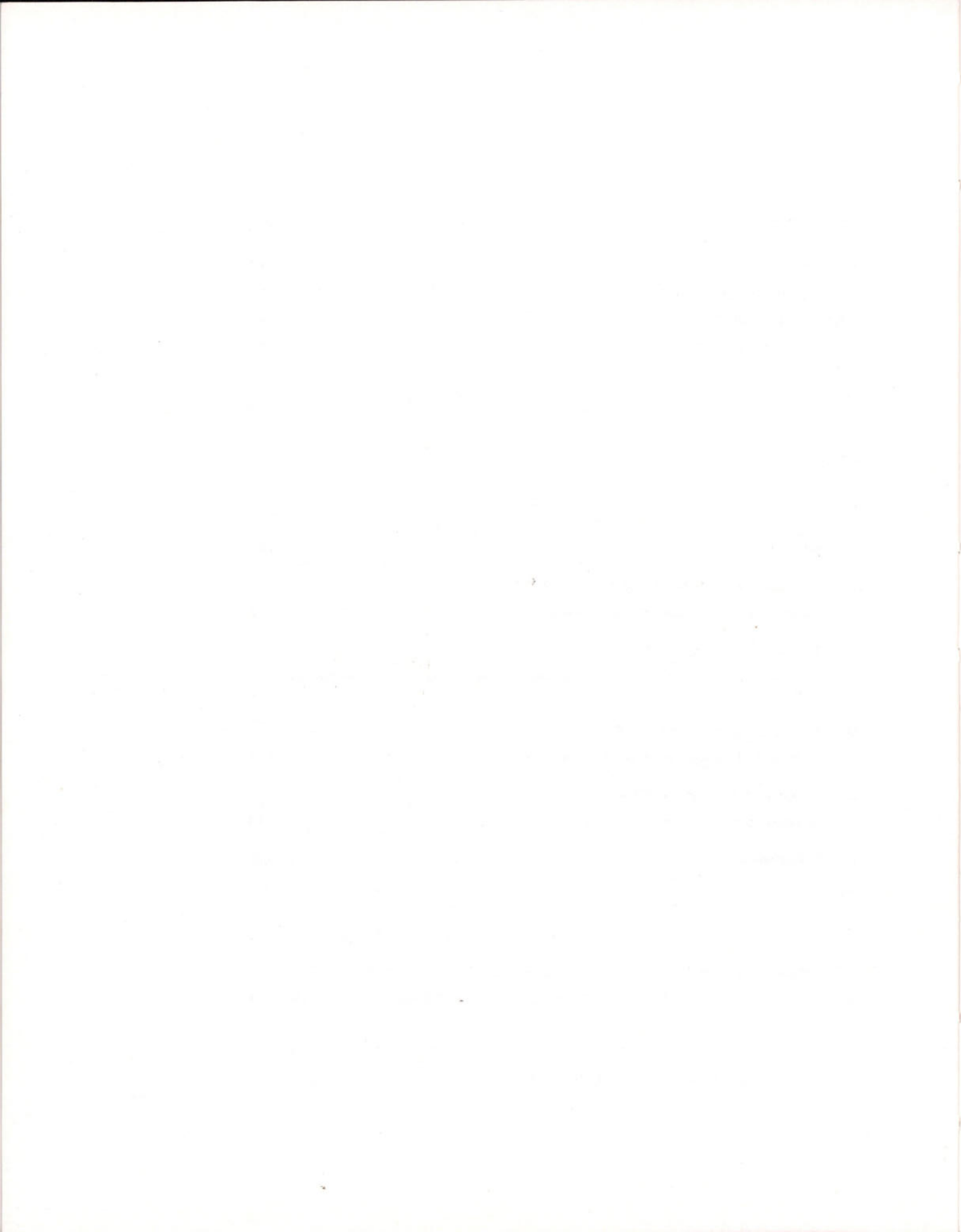
Blz.

KAPITALEN	87
ALGEMENE BEHEERSKOSTEN	87
ONTLEDING VAN DE BALANS	88
BALANS PER 31 DECEMBER 1973	95

Verslag uitgebracht door het comité van toezicht	99
---	-----------

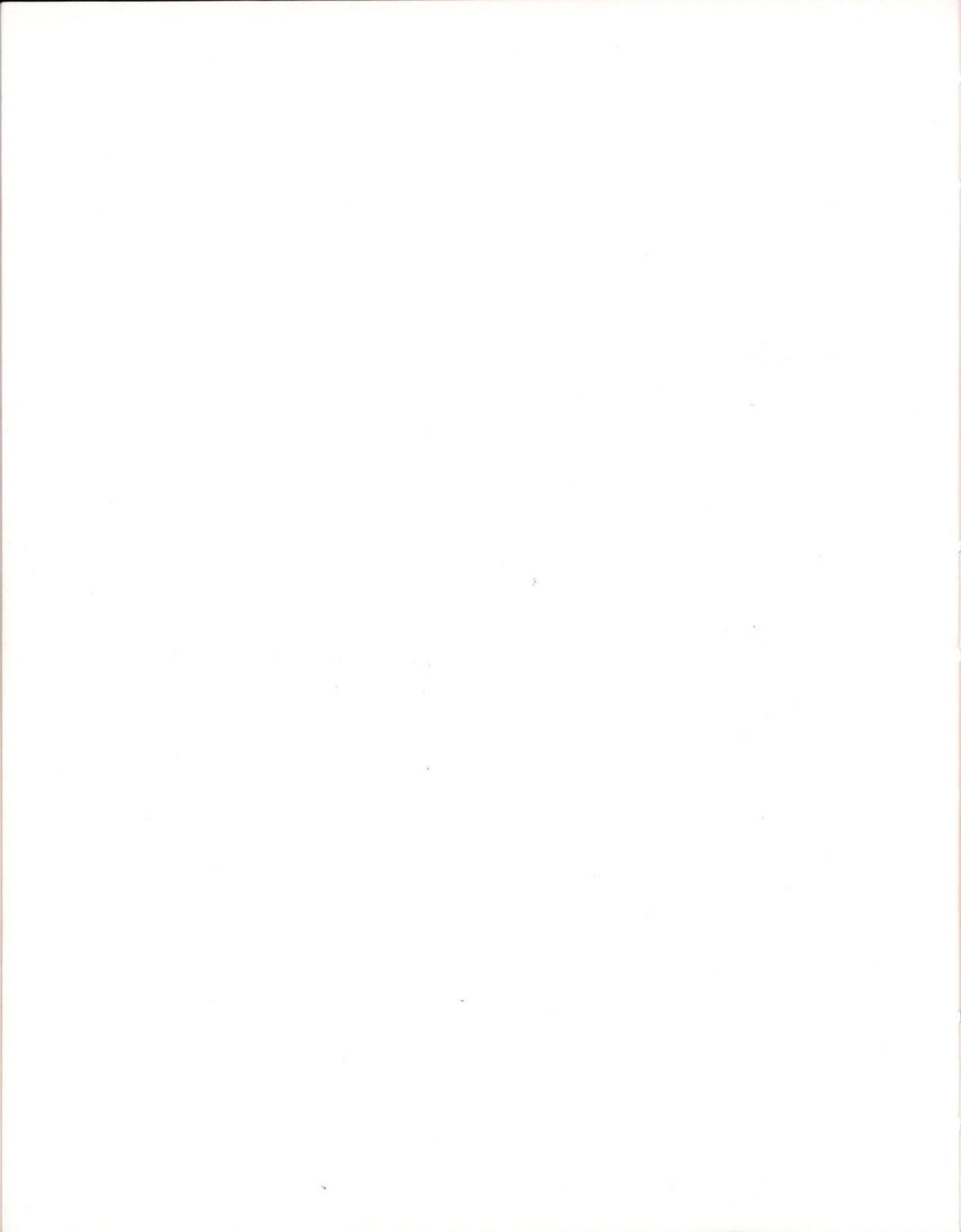
BIJLAGEN

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	105
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i>	
Rekeningen en uitslagen der exploitatie	108
C. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en hernieuwingsfondsen	112
D. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Exploitatierekeningen en exploitatieuitslagen	114
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i>	
Vereffening der uitslagen	118
F. <i>Obligatieleningen</i>	119



verslag

uitgebracht door de raad van beheer



voorwoord

Het maatschappelijk dienstjaar 1973 vertoont, ten opzichte van het voorgaande, een aangroei van het bedrijfstekort met nagenoeg 529 miljoen F.

Deze verhoging van het deficit is in hoofdzaak te wijten :

- aan een stijging van de bezoldigingen en van de sociale lasten met ongeveer 336 miljoen F, voortvloeiende uit de sociale programmatie en uit een onrustwekkende stijging van het indexcijfer van de consumptieprijzen als gevolg van de inflatie ;
- aan een belangrijke verhoging (290 miljoen F) van de dotatie van het hernieuwings- en afschrijvingsfonds, genoodzaakt door het feit dat onze maatschappij nog de mogelijkheid niet verkregen had leningen aan te gaan tot dekking van vernieuwings- en investeringsuitgaven.

De netto-verkeersontvangsten zijn daarentegen met bijna 88 miljoen F aangegroeid. Deze verbetering is hoofdzakelijk te danken aan de tariefsverhoging die op 1 augustus 1973 ingetreden is. In dat verband zij eraan herinnerd dat de prijzen van ons vervoer sedert 1 oktober 1968, dat is bijna vijf jaar lang, geblokkeerd zijn gebleven.

Men noteer evenwel dat de geringe tariefsverhoging die in 1973 toegepast werd zelfs niet voldoende is om de helft van de verhoging van de bezoldigingen en van de sociale lasten tijdens één enkel jaar te dekken.

De personeelsuitgaven worden inderdaad al maar zwaarder ; ze maken circa 69 % van de totale exploitatiekosten uit.

Weliswaar had de oliecrisis een gunstige invloed op de ontvangsten van de laatste twee maanden van 1973, tijdens dewelke talrijke gelegenheidsreizigers van de gemeenschappelijke vervoermiddelen gebruik hebben gemaakt, vooral op de vijf « auto-loze » zondagen.

Het is ook de eerste maal sedert 1963 dat het aantal vervoerde reizigers licht toegenomen is (0,23 %) ondanks de ingevoerde tariefsverhoging, wanneer zulke verhoging doorgaans, ten minste in het begin, een cliënteelverlies met zich brengt.

Het zou evenwel bedrieglijk zijn de hoop te koesteren dat een merkelijke aanwinst van reizigers een deficitvermindering zou kunnen teweegbrengen want een grotere

toeloop kan slechts op de spitsuren worden opgevangen door een bijkomende aanwending van materieel en personeel.

De te verwachten nieuwe ontvangsten zouden de onvermijdelijke, ermee gepaard gaande, verhoging van uitgaven niet kunnen dekken.

In onze jongste verslagen hebben wij steeds onderstreept dat het onmogelijk was de tarieven in zodanige mate te verhogen, dat de nieuwe personeelslasten, te wijten aan de inflatie en aan de sociale programmaties, geneutraliseerd worden. Een dergelijk beleid zou trouwens, van uit sociaal standpunt bekeken, onaanvaardbaar zijn, en het zou de cliënteel ertoe aanzetten de gemeenschappelijke vervoermiddelen nog minder te gebruiken.

In een geïndustrialiseerde en sterk gemotoriseerde maatschappij is het openbaar vervoer een dienst geworden die dient beheerd, niet met de bekommernis ontvangsten en uitgaven in evenwicht te brengen, maar uitsluitend op basis van de normale economische principes. Het bepalen van het verzorgingsniveau wordt in feite een prerogatief van de voogdijoverheid, die rekening moet houden zowel met het belang van de cliënteel als met de omvang van de lasten die door de gemeenschap te dragen zijn.

Het komt er dan ook op aan dat de Staat de vereiste financiële en technische middelen ter beschikking van de N.M.V.B. stelt om het vervoer te verrichten dat voor het maatschappelijk en economisch leven van het land onmisbaar is.

In dit verband werd een eerste maatregel door de wetgever aangenomen : het betreft artikel 50 van de wet van 28 december 1973 aangaande de budgettaire voorstellen 1973-1974, luidens hetwelk onze Maatschappij ertoe gemachtigd wordt leningen aan te gaan, onder waarborg van de Staat en binnen zekere perken, met het oog op het financieren van de vernieuwing van haar rijdend materieel, haar uitrustingen en haar vaste installaties.

Die leningsmogelijkheid volstaat echter niet ; de Staat zou aan de Nationale Maatschappij ook moeten toestaan, jaarlijks ten laste van haar buitengewone begroting de vereiste investerings- en vernieuwingsuitgaven vast te leggen.

De opeenvolgende beperkingen van de buitengewone begroting hebben de N.M.V.B. deze laatste jaren in een weinig benijdenswaardige situatie gebracht. Zo was op de begroting voor 1973 aanvankelijk een totaal bedrag van 428 miljoen F vastgelegd, dat door de voogdijoverheid vooreerst, op datum van 4 augustus 1972, tot 412 miljoen F werd teruggebracht, en ten slotte, op 26 juni 1973, tot 309 miljoen F verminderd, bij besluit van het Ministerieel Comité voor openbare investeringen.

De herhaalde beperkingen, waarvan onze buitengewone begroting het voorwerp was, hebben een aanzienlijke vertraging veroorzaakt in de vernieuwing van ons voertuigenpark, dat, rekening houdend met de lopende bestellingen, eind 1975 nog 879 autobussen van meer dan tien jaar oud zal bevatten, wat meer dan 40 % van ons effectief op 31 december 1973 (2.173 autobussen) uitmaakt.

Ten einde bij te dragen tot een werkelijke bevordering van het gemeenschappelijk vervoer, achten wij het gepast slechts voertuigen in bedrijf te houden die niet ouder

zijn dan twaalf jaar. Tevens moeten wij ons inspannen om te kunnen beschikken over gerieflijke autobussen die meer comfort bieden, minder luidruchtig en weinig luchtvervuilend zijn.

Voor het dienstjaar 1974 is de buitengewone begroting door de voogdijoverheden andermaal op 412 miljoen bepaald. Welnu, om de grensoverdom van ons park op twaalf jaar te houden en om het met 5 % uit te breiden, ten einde onze diensten gedurende de spitsuren te kunnen versterken, om de bijkomende cliënteel op te vangen waarmee er mag gerekend worden ten gevolge van het duurder worden van de benzine en de autovoertuigen, zouden er 200 autobussen meer dan op de begroting voorzien moeten worden besteld.

Rekening houdend met de andere investeringsuitgaven die in 1973 niet werden toegestaan, en met het nieuwe materieel waarop wij tegen eind 1976 zouden moeten kunnen beschikken, zou de buitengewone begroting 860 miljoen moeten bereiken, in plaats van de 412 miljoen uitgetrokken voor het dienstjaar 1974.

De Raad van beheer drukt de vaste overtuiging uit dat, indien de Regering het secundair gemeenschappelijk vervoer werkelijk wil bevorderen, ze haar politiek van opeenvolgende begrotingsbeperkingen volstrekt moet herzien, en de N.M.V.B. moet machtigen de uitgaven vast te leggen die ze aan het Ministerie van Verkeerswezen voorgesteld heeft, ten einde de achterstand op te halen die zich met betrekking tot de vernieuwing van het rollend materieel en de uitvoering van werken aan onze oude installaties heeft voorgedaan. Evenzeer noodwendig is het dat de Regering ons de middelen bezorgt om onze diensten te versterken.

De jongste jaren heeft de Staat ettelijke miljarden gespendeerd voor de verbetering van de infrastructuur van het wegennet ; het wordt tijd dat hij thans voorrang verleent aan het openbaar vervoer, op het stuk van de investeringen.

De belangrijke financiële inspanning, die er voor de vernieuwing en uitbreiding van het rollend materieel dient te worden besteed, zal echter maar vruchten afwerpen indien het autobusnet opnieuw de aantrekkelijkheid verwerft die het in zekere mate is kwijtgeraakt. Daartoe zou het stadsmilieu aan de autobus dienen aangepast, moeten gestreefd worden naar een betere benutting van het wegdek en gezorgd worden voor het naleven van de stationeerregels. Aldus zouden de voertuigen van het collectief vervoer in onze steden een redelijke snelheid kunnen aanhouden.

De hulpmiddelen bestaan : voorrang, vrije-busbanen, afzonderlijke beddingen, rijverbod voor privé-voertuigen in bepaalde stadskernen, spreiding van werk- en schooluren. Weliswaar is het invoeren van die maatregelen niet gemakkelijk, en hangt af van beslissingen van de politieke lichamen, door de openbare opinie gesensibiliseerd ; het is nochtans van belang dat onze steden niet worden bedreigd door verstikking en dat de levensomstandigheden er draaglijk blijven.

De Raad van beheer, bezorgd over de verergering van de toestand, herinnert aan de noodzakelijkheid een gezamenlijk beleid te voeren wat een herstructurering van 's lands secundair vervoer en een goede coördinatie met de N.M.B.S. behelst.

Deze belangrijke doelstelling, die de Regering zou moeten kunnen bereiken, interesseert de ganse bevolking, want degelijke verkeersverbindingen tegen redelijke prijzen voor de gemeenschap zijn een essentiële factor tot economische en sociale vooruitgang.

beheer

Tijdens het dienstjaar 1973 heeft de samenstelling van de Raad van beheer geen wijziging ondergaan.

Bij koninklijk besluit van 19 oktober 1973 werd het mandaat van de h. J. Storme, voorzitter van die Raad, voor een termijn van zes jaar hernieuwd, en dit met ingang van 14 juni 1973.

Anderzijds heeft de algemene vergadering der aandeelhouders van 29 mei 1973 de h. L. Moniotte tot lid van het Comité van toezicht benoemd en de hh. A. Loncke, E. De Wilde, J. Latin, E. Courtoy, R. Bonzi, M. Herlemont, E. Cassiers en J. Konings, uittredende commissarissen, in diezelfde hoedanigheid herkozen.

exploitatie

NET

STAAT VAN DE VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN

Spoorlijnen

Tijdens het dienstjaar 1973 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 1973, een totale lengte van 15.022 km, waarvan 14.179 km dagelijkse diensten en 843 km seizoendiensten.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 296 autobusdiensten, met een gezamenlijke lengte van 12.290 km onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29.8.1931 :

278 diensten met een lengte van	11.586 km
---	-----------

krachtens de besluitwet van 30.12.1946 :

18 diensten met een lengte van	704 km
--	--------

Totaal	12.290 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 1973 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 opengesteld voor het vervoer van reizigers.

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 1973 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 bedroeg.

In vergelijking met vorig dienstjaar werden 32 km 792 van de spoorlijnen niet meer geëxploiteerd.

Deze zijn onderverdeeld als volgt :

Groep Henegouwen

Lijn Bergen — Charleroi :

Baanvak Bergen — Bray — Binche : 15 km 515, vanaf 3.6.1973

Lijn Bergen — Frameries — Wasmes,
via Eugies : 11 km 681, vanaf 3.6.1973

De vesten van Bergen : 5 km 596, vanaf 3.6.1973

Totaal : 32 km 792.

Wegdiensten

1. Openbare autobusdiensten

Op 31 december 1973 werden 12.416 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.763 km.

Op volgende bladzijde komt een tabel voor waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op het einde van het dienstjaar 1973 geëxploiteerde openbare autobusdiensten omstandig zijn aangegeven.

Provinciën	Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te regulariseren zijn krachtens de wet van 29 augustus 1931						Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend of die te regulariseren zijn krachtens de 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					
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km		

Aantal en lengte van de op 31 december 1973 in bedrijf zijnde autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).

Antwerpen . . .	21	1.517	3	114	24	1.631	—	—	—	—	—	—	21	1.517	3	114	24	1.631
Oost-Vlaanderen	19	726	1	38	20	764	—	—	1	65	1	65	19	726	2	103	21	829
West-Vlaanderen	34	1.161	8	224	42	1.385	—	—	—	—	—	—	34	1.161	8	224	42	1.385
Henegouwen . .	62	1.947	—	—	62	1.947	—	—	—	—	—	—	62	1.947	—	—	62	1.947
Namen	32	1.033	8	278	40	1.311	—	—	—	—	—	—	32	1.033	8	278	40	1.311
Luxemburg . . .	24	1.083	11	504	35	1.587	4	202	—	—	4	202	28	1.285	11	504	39	1.789
Luik	25	1.228	3	50	28	1.278	—	—	4	186	4	186	25	1.228	7	236	32	1.464
Limburg	22	1.580	2	45	24	1.625	—	—	—	—	—	—	22	1.580	2	45	24	1.625
Brabant	38	1.811	2	11	40	1.822	2	128	7	248	9	376	40	1.939	9	259	49	2.198
Totalen	277 (*)	12.086	38	1.264	315 (*)	13.350	6	330	12	499	18	829	283 (*)	12.416	50	1.763	333 (*)	14.179

(*) Inbegrepen 31 diensten geëxploiteerd onder een gemengd regime (eigen beheer + pachters) voor een lengte van 1.045 km.

Aantal en lengte van de in 1973 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

De 14.179 km openbare autobusdiensten zijn verdeeld in diensten die het spoorverkeer hebben vervangen (regime wet van 29 augustus 1931) en in aanvullingsdiensten (regime wet van 11 augustus 1924). Die verdeling wordt in onderstaande tabel gedetailleerd :

	Vervangings- diensten	Aanvullings- diensten	Totalen
Rechtstreekse exploitatie	12.086 km	330 km	12.416 km
Verpachting	1.264 km	499 km	1.763 km
Totaal	13.350 km	829 km	14.179 km

Lijst der openbare autobusdiensten en belangrijke uitbreidingen, in bedrijf gesteld in 1973.

Lijn of uitbreiding	Lengte	Datum van in- bedrijfstelling
Ougrée (Jonction) — Seraing (Pont)	4 km	15.01.1973
Eigenbrakel — Ohain — Lasne	10 km 125	24.04.1973
Zaffelare — Wachtebeke	4 km 200	3.06.1973
Bergen — Bray — Binche	22 km 016	3.06.1973
St.-Kwintens-Lennik — Roosdaal	5 km 001	3.06.1973
Ohey — Evelette — Sorée	8 km 292	3.09.1973
Alle — Oizy	13 km 622	3.09.1973
Suarlée — Floriffoux — Soye	8 km 454	3.09.1973
Wolvertem — Steenhuffel	4 km 500	3.09.1973
Diepenbeek — Genk	9 km 250	3.09.1973
Lochristi — Lokeren	13 km 036	1.10.1973
Destelbergen — Beervelde	5 km 750	1.10.1973
Nijvel — Baulers	5 km 875	15.12.1973

2. Speciale autobusdiensten

Het aantal en de kilometerlengte, op 31 december 1973, 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 . . .	110	1.581	298	8.372	408	9.953
Oost-Vlaanderen .	48	292	152	2.804	200	3.096
West-Vlaanderen .	148	997	139	3.404	287	4.401
Henegouwen . .	149	1.483	227	4.968	376	6.451
Namen	88	926	63	1.446	151	2.372
Luxemburg . . .	44	606	29	914	73	1.520
Luik	62	653	143	3.512	205	4.165
(*)	—	—	19	1.371	19	1.371
Limburg	76	1.468	633	20.299	709	21.767
Brabant	187	2.404	250	6.058	437	8.462
Totale	912	10.410	1.953	53.148	2.865	63.558

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

Gedurende het jaar 1973 zijn zowel het aantal als de lengte van de speciale autobusdiensten opnieuw gestegen. Deze vermeerdering is vooral te danken aan de toename van het scholierenvervoer, dat nog uitbreiding genomen heeft, in vergelijking met het vorige dienstjaar, 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 reisinwegen (km)	Aantal	Lengte van de reisinwegen (km)
1964-1965	542	10.632	172	1.282
1965-1966	644	13.885	208	1.613
1966-1967	801	17.739	242	1.830
1967-1968	985	23.632	285	2.326
1968-1969	926(*)	16.348(*)	338	2.968
1969-1970	943	17.795	397	3.586
1970-1971	981	18.762	472	4.572
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

(*) 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. Bij ministeriële goedkeuring van 12 oktober 1972 werden de tarieven voor de openbare autobusdiensten Vroenhoven, Marres — Maastricht en Lanaken, Tournebride — Maastricht met ingang van 1 januari 1973 gewijzigd als volgt : de prijs voor één enkele rit werd van 8,50 F op 10,50 F gebracht, die van de kaarten voor 10 ritten van 56,50 F op 90,50 F terwijl de prijs der maandabonnementen van 295 F tot 348 F verhoogd werd.

II. Van 1 april 1973 af werd het lokaal verkeersverbod tussen Vorst, St.-Denijsplein en Ukkel, Stillelaan, evenals tussen Elsene, Leopoldswijk en Oudergem, Stadion, ingetrokken ; het stadstarief werd voor de biljetten op beide lijnvakken toegepast.

III. Met ingang van 3 juni 1973 werden onze rittenkaarten, die te Leuven geldig zijn voor de eerste twee stadszones eveneens aanvaard op bepaalde lijnvakken van de penetrerende N.M.B.S.-autobusdiensten.

IV. Bij ministerieel besluit van 20 juli 1973 werden de tarieven van 1 augustus 1973 af gewijzigd als volgt :

1. *Gewone reizigers :*

De prijzen van prijstabel nr I werden gemiddeld met 10 % verhoogd en de nieuwe prijzen afgerond op de dichtstbijz. frank. De minimumprijs werd van 6 F op 7 F gebracht voor de gewone reizigers en van 2 F op 3 F voor de oorlogsinvaliden.

De leeftijdsgrens van 10 jaar voor het bekomen van 50 % of 75 % vermindering op de vervoerprijzen werd op 12 jaar gebracht.

2. *Geabonneerde reizigers :*

De prijzen van de gewone, school-, en weekabonnementen werden gemiddeld met 10 % verhoogd. Deze tariefsverhoging werd toegepast van 1 augustus 1973 af voor de gewone abonnementen, van 6 augustus 1973 af voor de weekabonnementen en van 1 september 1973 af voor de schoolabonnementen.

Van 1 augustus 1973 af werden de prijzen van de toeristische abonnementen voor 1 of 5 dagen op de kustlijnen eveneens met 10 % verhoogd.

3. *Bijzondere prijstabellen :*

- a) Op alle N.M.V.B.-stadsdiensten, uitgezonderd te Antwerpen, Gent, Luik en Brussel, werd de prijs voor een rechtstreekse reis of voor een rit in aansluiting van 6 F op 7 F gebracht voor de gewone reizigers en van 2 F op 3 F voor de oorlogsinvaliden. De kaarten van 60 F voor 12 rechtstreekse ritten werden vervangen door kaarten van 60 F voor 11 ritten.

De prijzen voor een reis over 2, 3, 4 en 5 zones werden respectievelijk van 7 F op 8 F, van 8 F op 9 F, van 9 F op 10 F en van 10 F op 11 F gebracht.

De kaarten van 60 F voor 12 rechtstreekse ritten in de eerste zone en die van 60 F voor 10 rechtstreekse ritten in de tweede zone werden te Gent, Leuven en Tienen, respectievelijk vervangen door kaarten van 60 F voor 11 ritten en van 60 F voor 9 ritten.

- b) Te Antwerpen werd de eenvormige prijs voor de M.I.V.A.-penetratiezone van 8 F op 9 F gebracht voor de gewone reizigers en van 2 F op 3 F voor de oorlogsinvaliden. De kaarten van 40 F voor 7 rechtstreekse ritten in de eerste zone en van 85 F voor 11 rechtstreekse ritten in de tweede zone werden respectievelijk vervangen door kaarten van 44 F voor 7 ritten en van 85 F voor 10 ritten.

Voor de schoolabonnementen op de lijn Antwerpen, Rooseveltplaats — Merksem, Terminus werden de nieuwe prijzen van de M.I.V.A. toegepast vanaf 1 september 1973.

- c) Te Gent werd de minimumprijs voor de penetratie van 7 F op 8 F gebracht voor de gewone reizigers, terwijl 75 % vermindering, met minimum van 3 F, aan de oorlogsinvaliden werd toegestaan. De prijzen van de schoolabonnementen werden

met deze van de M.I.V.G. gelijkgeschakeld, voor zover deze abonnementen niet volgens prijstabel II werden getarifeerd. Tevens werden prijzen voorzien per school-trimester.

Teneinde een billijke tarificatie te bekomen voor de gewone en geabonneerde reizigers werden de middenstads- en de voorstadszone uitgebreid en worden rechtstreekse biljetten van vertrek tot eindpunt afgeleverd.

- d) Te Luik werden de prijzen op het stadsnet van 7 F op 8 F gebracht voor de gewone reizigers en van 2 F op 3 F voor de oorlogsinvaliden.

De kaarten van 60 F voor 10 ritten werden vervangen door kaarten van 60 F voor 9 ritten.

Op de openbare autobusdienst Luik, Centrum — Ougrée, Sart-Tilman-Universiteit werden de nieuwe prijzen van de S.T.I.L. toegepast.

- e) Te Brussel werden volgende wijzigingen aangebracht :

— op de secties Elsene, Eugène Flageyplein — Schaarbeek, Station N.M.B.S. en Evere, Kerkhof van Brussel — Schaarbeek, Generaal Meiserplein werden de nieuwe prijzen van de M.I.V.B. voor de gewone reizigers, de rittenkaarten, de weekkaarten, de schoolabonnementen en de M.T.B.-abonnementen toegepast ;

— op de N.M.V.B.-lijnen werd de eenvormige prijs voor een rit op het stadsnet van 8 F op 9 F gebracht voor de gewone reizigers en van 2 F op 3 F voor de oorlogsinvaliden. De rittenkaarten van 60 F voor 10 ritten in de stadszone en van 80 F voor 11 ritten in de stads- en voorstadszone werden respectievelijk vervangen door kaarten van 60 F voor 9 ritten en van 90 F voor 11 ritten. Bovendien werden de grenzen van de voorstadszone uitgebreid en geven de reiskaarten van 9 F en de rittenkaarten van 60 F voor 10 ritten, op verzoek van de reiziger, recht op één enkele verandering van rijtuig binnen het uur en in verlenging van de reisweg, zowel op het stadsnet van de N.M.V.B. als op dit van de M.I.V.B.

- f) Op de lijnvakken Néchin — La Festingue en Bucquoi — Toufflers werd de prijs voor de gewone reizigers van 2 F op 3 F gebracht en deze van de gewone, school-, en weekabonnementen werden gemiddeld met 10 % verhoogd.

- g) Schoolkoloniën (prijstabel nr XII).

De toegepaste prijzen werden met 0,50 F verhoogd.

- h) Vaste heffingen en bijkomende bedragen (prijstabel nr XVI).

Ze werden als volgt vastgesteld :

— Reizigers niet voorzien van een reiskaart aan een vertrekpunt met open loket voor aflevering van reiskaarten (Kustlijnen)	10 F
— Reizigers niet voorzien van een geldig vervoerdocument	300 F
— Maakloon voor gewoon- of schoolabonnement	20 F
— Bijzondere treinen :	
minimumprijs per km of sectie voor het inrichten ervan	60 F
bedrag te innen op het ogenblik van de aanvraag	600 F
bijkomend bedrag per uur wachttijd	280 F

— Taks voor teruggave van een gevonden voorwerp	20 F
— Inbreuk op het verbod te spuwen of te roken in de rijtuigen	30 F
— Bevuilen of beschadigen van het materieel	30 F

4. *Openbare autobusdiensten met autobustarief* (prijstabel nr XIII).

- a) Het basistarief van 1,35 F per km werd afgeschaft en vervangen door de drievoudige basisprijs van :
- 1,40 F/km voor de afstanden van 1 tot en met 20 km ;
 - 1,30 F/km voor de afstanden van 21 tot en met 40 km ;
 - 1,20 F/km voor de afstanden van meer dan 40 km.
- b) De minimumprijzen werden gebracht :
- van 7 F op 8 F voor de gewone reizigers ;
 - van 42 F op 48 F voor de weekabbonnementen ;
 - van 175 F op 200 F voor de schoolabbonnementen ;
 - van 210 F op 240 F voor de gewone abonnementen ;
 - van 112 F op 128 F voor de kaarten voor 20 rechtstreekse ritten.
- c) De nieuwe prijzen werden toegepast van 1 augustus 1973 af voor de gewone reizigers, de rittenkaarten en de gewone abonnementen, van 6 augustus 1973 af (32e week) voor de weekabbonnementen, en van 1 september 1973 af voor de schoolabbonnementen.

V. Krachtens ministeriële goedkeuring van 18 juli 1973 worden van 1 augustus 1973 af geen afzonderlijke reiskaarten van 1,50 F meer afgeleverd aan de reizigers die op het Nederlands grondgebied vervoerd worden met onze openbare autobusdienst Herstal — Ternaaien-Maastricht. De prijsberekening geschiedt er volgens het aantal doorlopen secties.

VI. Bij ministerieel besluit van 20 juli 1973 werd van 1 augustus 1973 af het autobustarief op de stadsdiensten van Roeselare door het buurtspoorwegtarief vervangen.

VII. Met ingang van 26 augustus 1973 werd het vak Sint-Niklaas, Kettermuit — Tielrode, Ruysstraat opgenomen in het stadsnet te Sint-Niklaas.

Voor het vak Sint-Niklaas, Stationsplein — Tielrode, Hogenakkerstraat 11a, werd de prijsberekening per doorlopen secties voor de gewone reizigers vervangen door een berekening per aantal betreden zones.

Deze tarifaire beschikkingen werden bij ministeriële dienstbrief van 28 augustus 1973 goedgekeurd.

VIII. Van 1 september 1973 af werd het autobustarief door het buurtspoorwegtarief vervangen op de openbare autobusdienst Eigenbrakel — Terhulpen — Genval — Rixensart en uitbreidingen.

IX. Van 3 september 1973 af werd het autobustarief door het buurtspoorwegtarief vervangen op de openbare autobusdienst Graide, N.M.B.S. — Gedinne, Ecole Moyenne. Van dat ogenblik af wordt de dienst in eigen beheer geëxploiteerd tussen Alle-sur-Semois, N.M.V.B. en Gedinne, Ecole Moyenne.

De ministeriële goedkeuring hiervan werd op 20 september 1973 afgeleverd.

B. Goederen

Bij ministeriële dienstbrief van 28 december 1972 werden van 1 januari 1973 af de tarieven voor het vervoer van colli en reisgoed als volgt gewijzigd :

de prijs voor het vervoer van colli van 5 kg en minder werd van 10 F op 15 F gebracht ;
de prijs voor het vervoer van colli van meer dan 5 kg tot en met 30 kg werd van 20 F op 30 F gebracht.

Colli van meer dan 30 kg worden van hogergemelde datum af niet meer aanvaard.

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

Eenheid : duizend reizen.

Jaren	Elektrische diensten	Spoorauto- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
1969	41.774	176	214.001	255.951
1972(*)	27.378	236	212.987	240.601
1973	25.892	274	214.988	241.154

(*) Teneinde een geldige basis van vergelijking te hebben met het dienstjaar 1973 werd het aantal reizigers, vervoerd in 1972, herzien wegens de vermeerdering van het aantal uitgereikte M.T.B.-abonnementen in het Brusselse en gedane tellingen van het aantal vervoerde reizigers der bijzondere diensten.

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
1969	330.022	1.832	1.562.919	1.894.773
1972	216.153	2.531	1.677.326	1.896.010
1973	205.091	2.921	1.793.579	2.001.591

Deze ontvangsten omvatten, buiten de eigenlijke exploitatieontvangsten, de compensatievergoedingen, alsmede, wat 1969 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**

Eenheid : duizend reizen.

Jaren	Biljetten en kaarten (gewo- ne reizigers)		Abonnementen						Totaal
			Gewone en M.T.B.		School-		Week-		
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	
1969	167.190	65,3	14.951	5,8	44.168	17,3	29.642	11,6	255.951
1972(*)	157.433	65,4	12.230	5,1	46.745	19,4	24.193	10,1	240.601
1973	157.334	65,2	12.728	5,3	47.527	19,7	23.565	9,8	241.154

(*) Teneinde een geldige basis van vergelijking te hebben met het dienstjaar 1973 werd het aantal reizigers, vervoerd in 1972, herzien wegens de vermeerdering van het aantal uitgereikte M.T.B.-abonnementen in het Brusselse en gedane tellingen van het aantal vervoerde reizigers der bijzondere diensten.

**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	%	
1969	1.410.719	74,5	99.506	5,2	170.516	9,0	214.032	11,3	1.894.773
1972	1.443.043	76,1	84.194	4,4	189.588	10,0	179.185	9,5	1.896.010
1973	1.523.468	76,1	92.917	4,6	203.158	10,2	182.048	9,1	2.001.591

De compensatievergoedingen zijn volledig opgenomen in de rubriek « gewone reizigers ». Wat het gedeelte betreft dat van de taks op de ontvangst in 1969 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
1969	9.466	34	99.242	108.742
1972	6.865	22	103.162	110.049
1973	6.074	33	104.747	110.854

Aantal geboden plaatsen-kilometer

Eenheid : miljoen

Jaren	Elektrische diensten	Spoorauto- diensten	Autobus- diensten	Al de diensten te zamen
1969	1.364	2	8.456	9.822
1972	1.006	2	8.912	9.920
1973	898	3	9.068	9.969

EVOLUTIE VAN HET VERKEER EN VAN DE PRODUKTIVITEIT

In 1973 kon een lichte vooruitgang van het personenvervoer geregistreerd worden.

Het aantal reizigers is met 0,23 % gestegen ten opzichte van het dienstjaar 1972. De aangroei is tamelijk gevoelig voor de gewone abonnementen (+ 4,1 %), minder markant voor de schoolabonnementen (+ 1,7 %), terwijl het aantal gewone reizigers nagenoeg ongewijzigd bleef en het aantal weekabonnees verminderd is (— 2,6 %).

De lezer zal het verloop van het aantal vervoerde reizigers kunnen nagaan aan de hand van het diagram 1.

De evolutie van de produktiviteit in 1973 kan anderzijds worden ontleed door de gegevens van de tabel voorkomend op bladzijde 35.

Het aantal aangeboden plaatsen-km zet zijn vooruitgang, in 1971 aangevat, verder voor het geheel van de in regie en voor rekening van de N.M.B.S. geëxploiteerde diensten : voor 1973, werden er 9.944 miljoen eenheden geregistreerd, tegen 9.878 miljoen eenheden in 1972 (+ 0,67 %).

Het aantal aangeboden plaatsen-km per ieder uur gepresteerd door het personeel van de Beweging is verhoogd van 1.254 in 1972 tot 1.289 in 1973, dit is een verbetering met 2,8 %.

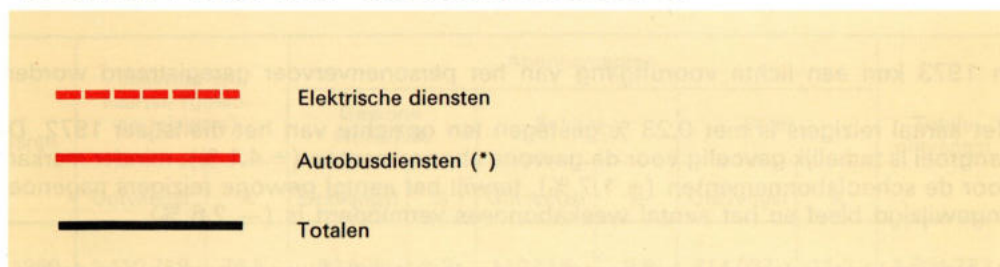
Wat de kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren betreft, deze werd, zoals de vorige jaren, beïnvloed door de belangrijke stijgingen van de bezoldigingen en de sociale lasten : van 1.499,18 F in 1972, loopt hij op tot 1.704,40 F in 1973, zegge een vermeerdering met 13,69 %, tegen 14,53 % in 1972 en 21,5 % in 1971.

De kostprijs van het personeel van de Beweging per aangeboden plaats-km is gestegen tot 16,5 centiem, daar waar hij 14,9 centiem bedroeg in 1972 wat een stijging uitmaakt met 10,7 % tegen 11,2 % in 1972.

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 slechts 39,7 % van het aantal werkdagen, tien jaar geleden.

Jaren	Aantal 8 uren-werkdagen, gedekt door de jaarlijkse verkeersontvangst	Index (1964 = 100)
1964	2.916.300	100
1965	2.650.300	90,9
1966	2.510.100	86,1
1967	2.282.400	78,3
1968	2.073.800	71,1
1969	1.975.000	67,7
1970	1.742.300	59,7
1971	1.458.700	50,0
1972	1.264.700	43,4
1973	1.158.000	39,7

EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER



Miljoenen reizigers

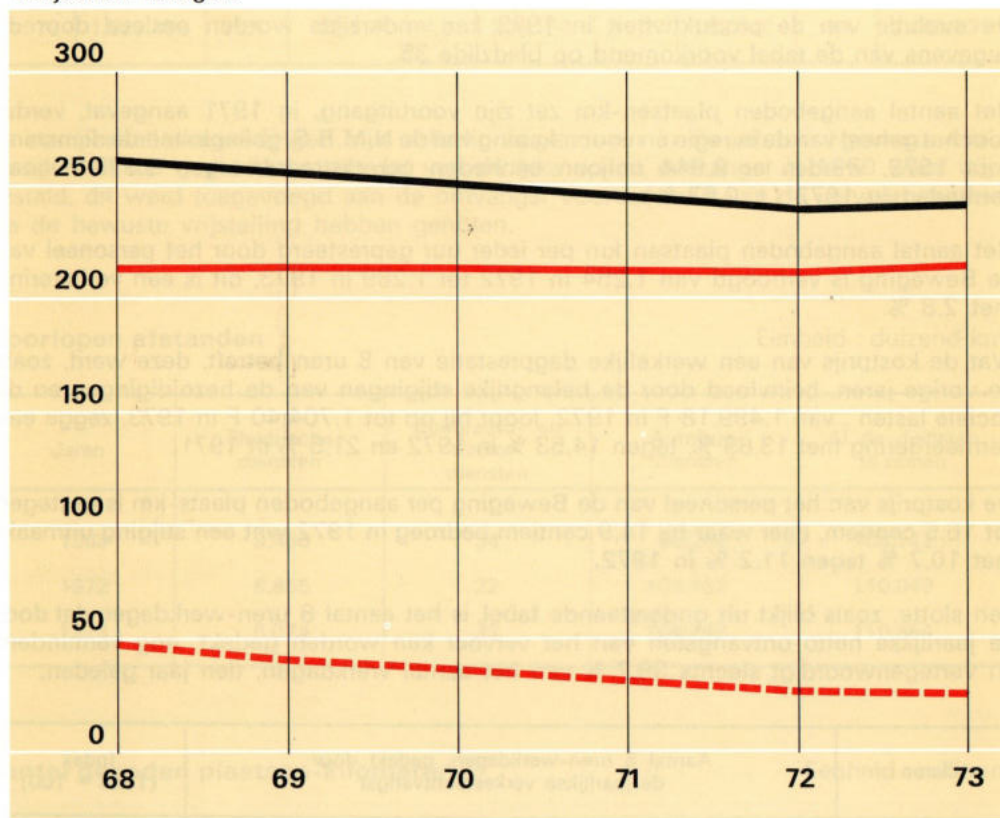


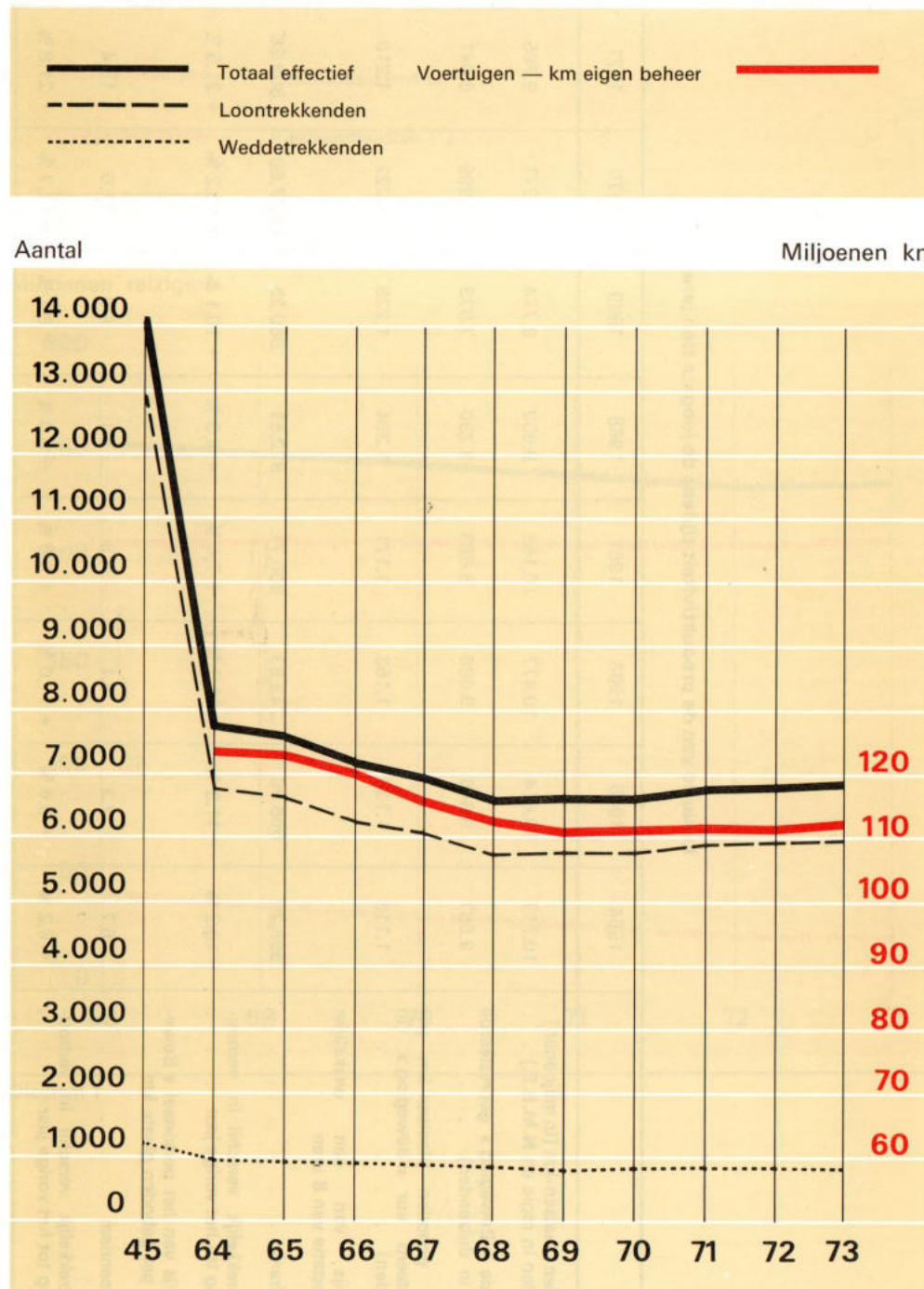
Diagram 1

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

Evolutie van de produktiviteit tijdens de jongste tien jaren

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Geboden plaatsen-km (in miljoenen) (diensten in regie en N.M.B.S.) . . .	10.717	10.614	10.477	10.168	9.909	9.774	9.771	9.795	9.878	9.944
Door de « Beweging » gepresteerde uren (in duizenden)	9.587	9.346	9.086	8.683	8.230	7.973	7.999	8.041	7.874	7.715
Aantal geboden plaatsen-km per gepresteerd uur « Beweging » (in eenheden)	1.118	1.136	1.153	1.171	1.204	1.226	1.222	1.218	1.254	1.289
Kostprijs van een werkelijke dagprestatie van 8 uren										
— in frank	598,29	666,09	743,93	800,71	872,51	960,25	1.077,60	1.308,96	1.499,18	1.704,40
— betrekkelijk verschil in verhou- ding tot het vorige jaar	+ 10,2 %	+ 11,3 %	+ 11,7 %	+ 7,6 %	+ 9,0 %	+ 10,1 %	+ 12,2 %	+ 21,5 %	+ 14,53 %	+ 13,69 %
Kostprijs van het personeel « Bewe- ging » per geboden plaats-km . . .										
— in centiem	6,7	7,3	8,1	8,6	9,1	9,8	11,0	13,4	14,9	16,5
— betrekkelijk verschil in verhou- ding tot het vorige jaar	+ 6,2 %	+ 9,6 %	+ 11,0 %	+ 5,8 %	+ 6,0 %	+ 8,1 %	+ 12,7 %	+ 21,8 %	+ 11,2 %	+ 10,7 %

SCHOMMELING VAN HET EFFECTIEF



personeel

EFFECTIEF

Tussen 1 januari en 31 december 1973 werd de getalsterkte van het personeel van 6.802 op 6.830 leden gebracht, zegge met 28 eenheden vermeerderd. Die aangroei vloeit voort uit 405 aanwervingen en 40 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door 417 vertrekken. Onderstaande tabel geeft het detail van die bewegingen.

Schommeling van het effectief

Aard van de beweging	Aantal agenten	% (effectief op 31.12.72: 6.802 = 100)
Vrijwillig vertrek	132	1,94
Afdanking	65	0,95
Overlijden	29	0,43
Oppensioenstelling	140	2,06
In disponibiliteit stellen	37	0,54
Onder de wapens geroepen	14	0,21
Aantal vertrekken (A)	417	6,13
Aanwerving	405	5,95
Teruggekomen in actieve dienst :		
— gedemobiliseerd	14	0,21
— terug in dienst geroepen	26	0,38
Totaal der indiensttredingen (B)	445	6,54
Vermeerdering van het effectief (B) — (A)	28	0,41

BEZOLDIGINGEN

De uitgaven voor de bezoldigingen in het jaar 1973 bedroegen 1.729.964.561 F, tegenover 1.519.287.520 F in 1972, d.i. een vermeerdering met 210.677.041 F of 13,87 % ten opzichte van het vorige dienstjaar.

In frank

Elementen	1972		1973	
Wedden	283.153.306	1.484.505.270	311.387.384	1.691.723.887
Lonen	1.201.351.964		1.380.336.503	
Productiviteits- toelage		34.782.250		38.240.674
Totalen		1.519.287.520		1.729.964.561

WETTELIJKE SOCIALE LASTEN

Bijdragen voor de Maatschappelijke Zekerheid

De bijdragen die ten laste vallen van de N.M.V.B., als werkgever, beliepen in 1973: 554.847.952 F, tegen 496.404.719 F in 1972; de toeneming van die lasten heeft dus, van het ene dienstjaar tot het andere, 58.443.233 F of 11,77 % bereikt.

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

In frank

Elementen	1972	1973
Weddetrekkenden	43.393.785	50.111.528
Loontrekkenden	380.747.529	420.453.507
Aanvullend vakantiegeld voor loontrekkenden .	72.263.405	84.282.917
Totalen	496.404.719	554.847.952

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

In frank

Hoedanigheid van de werknemers	1972	1973
Weddetrekkenden	17.122.310	21.491.858
Loontrekkenden	131.174.462	145.022.746
Totalen	148.296.772	166.514.604

De verhoging beloopt 18.217.832 F, of 12,28 %.

Andere wettelijke sociale lasten

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

In frank

Elementen	1972	1973
Dubbel vakantiegeld voor weddetrekkenden . .	18.304.842	20.192.087
Dotatie gestort bij de Autonome kas voor verzeke- ring tegen ongevallen	20.270.030	23.004.334
Gewaarborgd maandloon	41.569	94.874
Tussenkost van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen	861.718	1.142.346
Vergoedingen voor onderhoud van werkkledij .	885.182	833.244
Verplaatsingskosten	3.158.246	3.259.377
Dienst Arbeidsgeneeskunde	4.331.587	5.156.077
Totalen	47.853.174	53.682.339

De N.M.V.B. heeft dus, in 1973, aan wettelijke sociale lasten een bedrag van 608.530.291 F (554.847.952 F + 53.682.339 F) uitgegeven, waaraan nog een som van 166.514.604 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	1972	1973
Bijdragen aan de Gemengde-Verzekeringskas (G.V.K.)	5.991.398	6.439.352
Bijpensioenen aan het op rust gestelde personeel, aangesloten bij de Gemengde-Verzekeringskas, evenals aan de rechthebbenden	24.657.622	27.453.461
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen bij het wettelijk pensioen (K.U.B.)	182.132.183	228.066.323
Bijdragen en toelagen aan de Kas voor uitbetaling van bijslagen aan invalide agenten (K.V.I.)	36.452.531	40.204.787
Bijdragen aan de Kas voor uitbetaling van sociaal hulpgeld aan de in werkloosheid gestelde agenten (K.S.H.)	23.248.751	21.601.180
Syndicaal fonds	5.881.175	6.916.699
Buurtspoorwegsupplement kinderbijslag	17.222.883	13.901.315
Extra-wettelijke gezinsvergoedingen		
Bijkomende vergoedingen aan zieke agenten	21.113.470	31.203.165
Dotatie door de N.M.V.B. gestort in het kledingfonds van het personeel	7.348.250	8.731.143
Gratificaties toegekend aan de agenten die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd	198.000	277.500
Diverse vergoedingen en voordelen	732.950	1.648.704
Totalen	324.979.213	386.443.629

Deze tabel wijst op een verhoging van 61.464.416 F, of 18,91 %.

Samenvatting van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

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

In frank

Aard van de uitgaven	1972	1973
Bezoldigingen	1.519.287.520	1.729.964.561
Wettelijke sociale lasten (R.M.Z.)	496.404.719	554.847.952
Andere wettelijke sociale lasten	47.853.174	53.682.339
Extra-wettelijke sociale lasten	324.979.213	386.443.629
Totalen	2.388.524.626	2.724.938.481

Het totale bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1973 dus 2.724.938.481 F, tegen 2.388.524.626 F in 1972.

De verhoging beloopt 336.413.855 F of 14,08 %.

TOELAGEN AAN DE OUD-WERKNEMERS EN GERECHTIGDEN

Aantal begunstigden, op 31 december 1973, van bijkomende toelagen :

pensioen	: 2.639 oud-werknemers ;
overlevingsrente	: 2.691 gerechtigden ;
invaliditeit	: 652 oud-werknemers ;
werkloosheid	: 239 oud-werknemers.
Totaal	: 6.221 oud-werknemers en gerechtigden.

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

VOORNAAMSTE WIJZIGINGEN VAN DE PERSONEELSLASTEN IN 1973

Hierna volgt de opgave van de nieuwe maatregelen die in 1972 van kracht zijn geworden:

Op 1.1.1973

- Verhoging van de syndicale dotatie, die voor het jaar 1973 van 868 F op 1.022 F werd gebracht.
- Gratificatie, toegekend aan de wegens dienstouderdom gedecoreerde personeelsleden, van 1.000 F op 1.500 F, en van 1.500 F op 2.000 F gebracht.
- 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.
- Verhoging met 2 % van de lonen en de eraan gekoppelde K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen, voortvloeiend uit de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen en met 5,50 %, als gevolg van de sociale programmatie 1973.
- Verhoging van de dotaties voor het Kledingfonds.
- Toekenning van 2 bijkomende verlofdagen aan de loontrekkende personeelsleden.
- Behoud van het voordeel van de 20 betaalde rustdagen en, onder bepaalde voorwaarden, van de O.M.C.-premie (tram of bus) aan de loontrekkende personeelsleden die, als gevolg van lichamelijke ongeschiktheid, in een andere functie tewerkgesteld worden.
- Verhoging van de coëfficiënt van de K.U.B.-toelagen van 68 % tot 69 % en verhoging met ongeveer 7,96 % 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

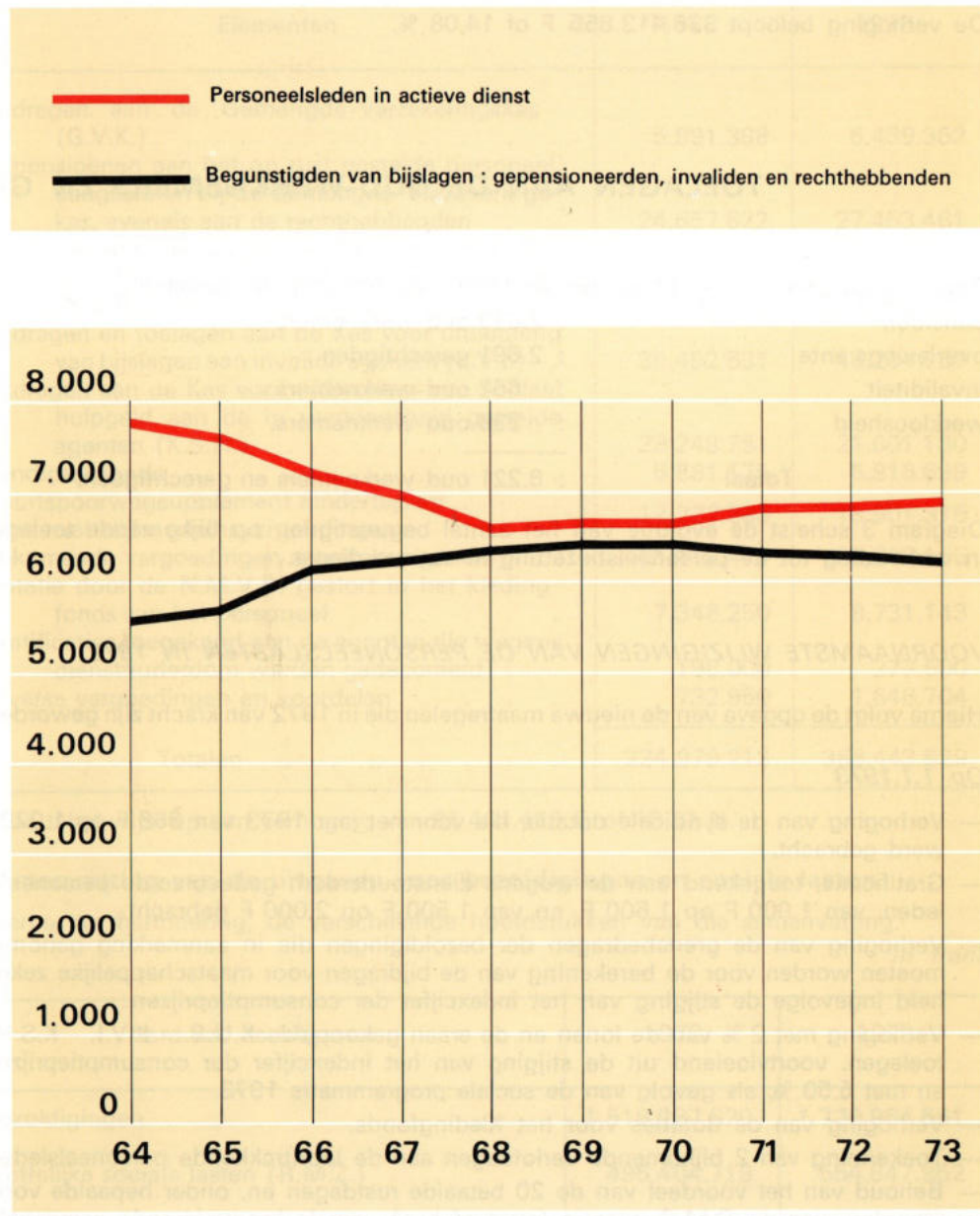


Diagram 3

Op 1.2.1973

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

Op 1.4.1973

- Verhoging van de grensbedragen van de bezoldigingen die in aanmerking genomen moeten worden voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid, als gevolg van de stijging van de index der consumptieprijzen.

Op 1.5.1973

- Verhoging met 2 % van de lonen en de eraan gekoppelde K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen, voortvloeiend uit de stijging van het indexcijfer der consumptieprijzen.
- Verhoging met 2 % van de wedden en de rust- en overlevingstoelagen (index) en aanpassing van de K.U.B.- en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

Op 1.7.1973

- Verhoging van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid, bestemd voor de sector « Pensioenen » van de bedienden.
- Verhoging van de tussenkomst van de werkgevers in het door de N.M.B.S. ondergane verlies wegens de uitgifte van sociale abonnementen voor werklieden en bedienden.
- Aanpassing van de K.V.I.-toelagen in functie van de verhogingen van de bedragen van de wettelijke vergoedingen voor invaliditeit en voor werkloosheid.

Op 1.9.1973

- Verhoging met 2 % van de lonen en de eraan gekoppelde K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.-toelagen, voortvloeiend uit de stijging van de index der consumptieprijzen.
- Verhoging met 2 % van de wedden en de rust- en overlevingstoelagen (index) en aanpassing van de K.U.B.- en K.V.I.-toelagen.
- Verhoging van de haard- en standplaatstoelage (index).

Op 1.10.1973

- Verhoging van de grensbedragen van de bezoldigingen die in aanmerking genomen moeten worden voor de berekening van de bijdragen voor maatschappelijke zekerheid, als gevolg van de stijging van het indexcijfer van de consumptieprijzen.

Op 1.12.1973

- Toekenning aan de loontrekkende personeelsleden van een toelage van 2.050 F, als compensatie, in 1973, voor de niet-indexering van de stiptheidspremie.

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

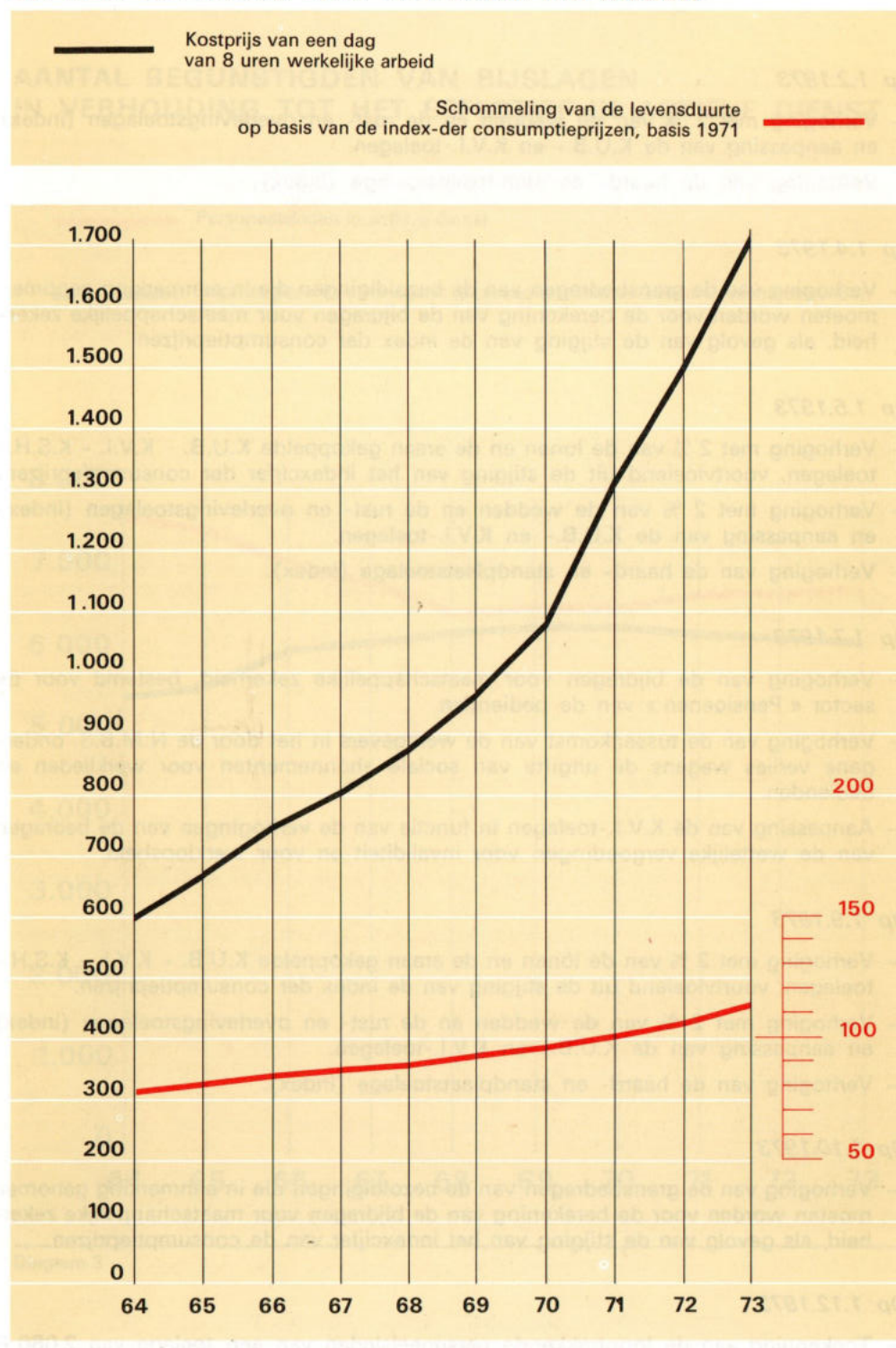


Diagram 4

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 1973, 1.704,40 F, tegen 1.499,18 F in 1972, wat een verhoging met 205,22 F of 13,69 % betekent (zie diagram 4).

VERBETERING VAN DE LONEN

De hierna volgende tabel geeft de evolutie, sedert 1964, 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. in de laatste jaren aanhoudend is verbeterd (verdubbeling in tien jaar tijd).

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 1964	oud basis 1966	nieuw basis 1971	verhogingspercentage in verhouding tot 1964	
1964	108.800	—	92,28	77,62	—	—
1965	120.800	11,03 %	96,03	80,77	4,06 %	6,97 %
1966	130.500	19,94 %	100,04	84,14	8,40 %	11,54 %
1967	139.500	28,22 %	102,89	86,54	11,50 %	16,72 %
1968	147.000	35,11 %	105,69	88,90	14,53 %	20,58 %
1969	155.000	42,46 %	109,66	92,24	18,83 %	23,63 %
1970	173.000	59,01 %	113,94	95,83	23,47 %	35,54 %
1971	193.000	77,39 %	118,89	100,00	28,84 %	48,55 %
1972	232.000	113,24 %	125,37	105,45	35,86 %	77,38 %
1973	267.000	145,40 %	134,09	112,78	45,30 %	100,10 %

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

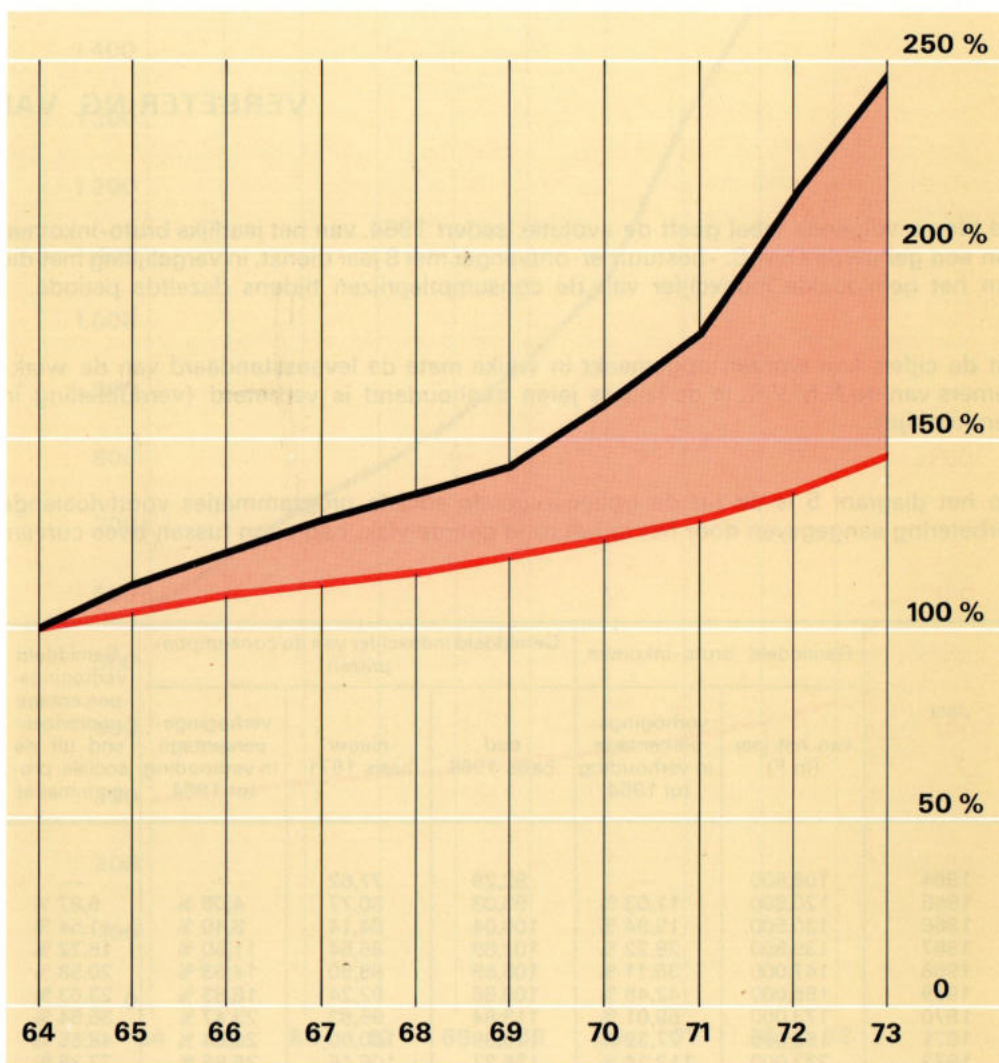
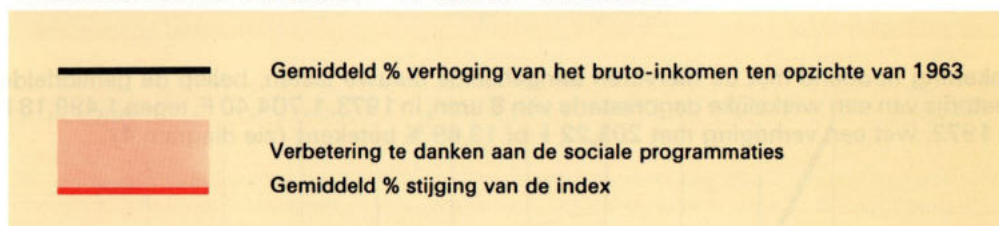


Diagram 5

PSYCHOLOGISCHE PROEVEN EN BEROEPSEXAMENS

In 1973 werden er :

- a) 1.540 psychologische examens gedaan tegen 1.557 in 1972, 1.294 in 1971 en 1.220 in 1970.

Ze worden ingedeeld als volgt :

- 1.443 aanwervingsexamens,
- 5 examens nopens geschiktheid tot bevelvoering,
- 21 mutatieëxamens,
- 4 controleëxamens nopens geschiktheid tot de functie,
- 18 oriëntatieëxamens.

- b) 513 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten.

- c) 564 beroepsexamens voor het weddetrekkend personeel.

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 1973 de verhouding :

$$\frac{1.443}{410} = 3,52 \text{ (tegen 3,36 in 1972).}$$

Ter inlichting, de 410 aangeworven personeelsleden worden ingedeeld in 387 loontrekkenden en 23 weddetrekkenden.

Voor ieder van die groepen is de verhouding als volgt :

— loontrekkenden	$\frac{1.032}{387} = 2,66$	selectiecoëfficiënt
— weddetrekkenden	$\frac{411}{23} = 18,—$	

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 1973, 86 diepgaande enquêtes en 4.858 gewone bezoeken en demarches gedaan ; bovendien hebben zij, tijdens 341 zitdagen, 1.676 personen te woord gestaan.

BEROEPSOPLEIDING

De activiteit van deze dienst, in 1973, kan als volgt samengevat worden :

— Aantal personeelsleden die cursussen volgden	:	61
— Aantal afgeleverde lessen	:	2.229
— Aantal afgeleverde studiebewijzen	:	30

INTERNE EN OPENBARE RELATIES

De ondernemingsbladen « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux » weerspiegelen het leven van onze Maatschappij onder haar menigvuldige aspecten : het personeel, de exploitatie, de veiligheid, het materieel, de techniek, het bestuur, de historiek, enz...

Ze bieden de lezer de mogelijkheid zich vertrouwd te maken met de diverse activiteiten die de N.M.V.B. ontwikkelt om het vervoer van het publiek in de beste voorwaarden te verrichten, en zij dragen bij tot samenwerking en goede verstandhouding onder de werknemers van het bedrijf.

Ze willen ook een bron van informatie zijn voor al degenen die belang stellen in de prestaties die de Buurtspoorwegen sedert 90 jaar hebben geleverd.

VAKANTIEHUIZEN

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

Gedurende de vakantieperiodes van 1973 konden er 872 aanvragen om verblijf worden ingewilligd (in plaats van 897 in 1972) voor de vakantiehuizen, en 155 aanvragen om verblijf (in plaats van 121 in 1972) voor de appartementen.

Het aantal vakantiegangers in de vakantiehuizen is echter met 4,51 % verminderd, waardoor het van 2.927, in 1972, tot 2.795, in 1973 terugliep. Daarentegen waren de gebruikers van de appartementen van Blankenberge, Koksijde en Wenduine talrijker : 642 in 1973 tegenover 520 in 1972.

De gemiddelde bezettingscoëfficiënt van de vakantiehuizen is nochtans gestegen (78,39 % in 1973, tegenover 72,69 % in 1972 voor « Zonnebloem » en 81,58 % tegenover 71,30 % voor « Annette et Lubin »), wat het rendement heeft verbeterd.

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 nieuwe verwezenlijkingen en wijzigingen aan de wegen :

verplaatsen van de sporen, Vooruitgangstraat (lus van het Rogierplein), te Brussel (100 m) ;

aanleggen van sporen aan het station van Charleroi-Sud (semi-metro van Charleroi) (1.100 m) ;

in het midden van de straat leggen van het spoor te Marchienne-au-Pont (400 m) ;

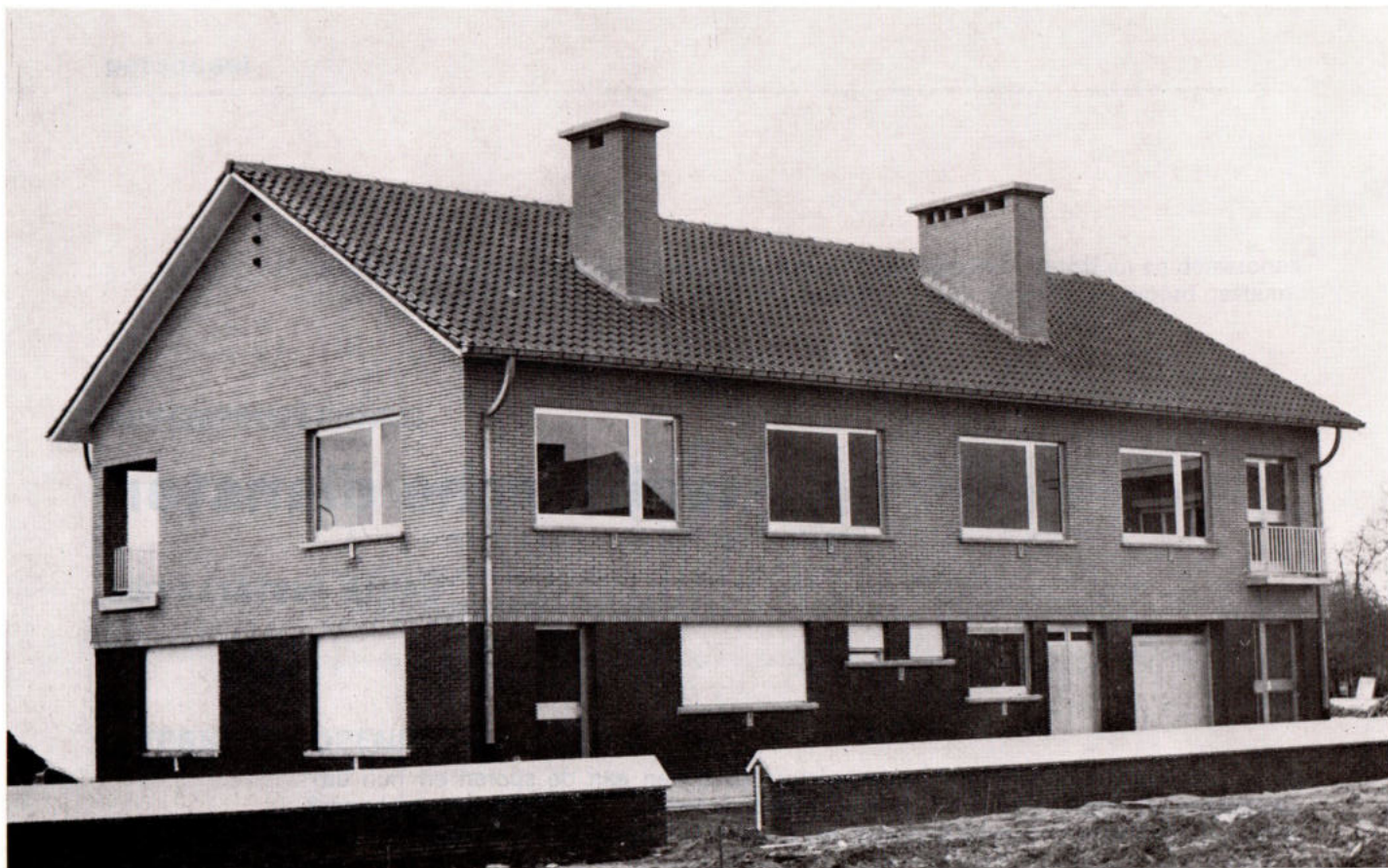
verplaatsen van sporen, Serruyslaan, te Oostende (580 m) ;

verplaatsen van sporen, Vosseslag, te Klemskerke (375 m) ;

verplaatsen van sporen, te Lombardsijde — Dorp (450 m).

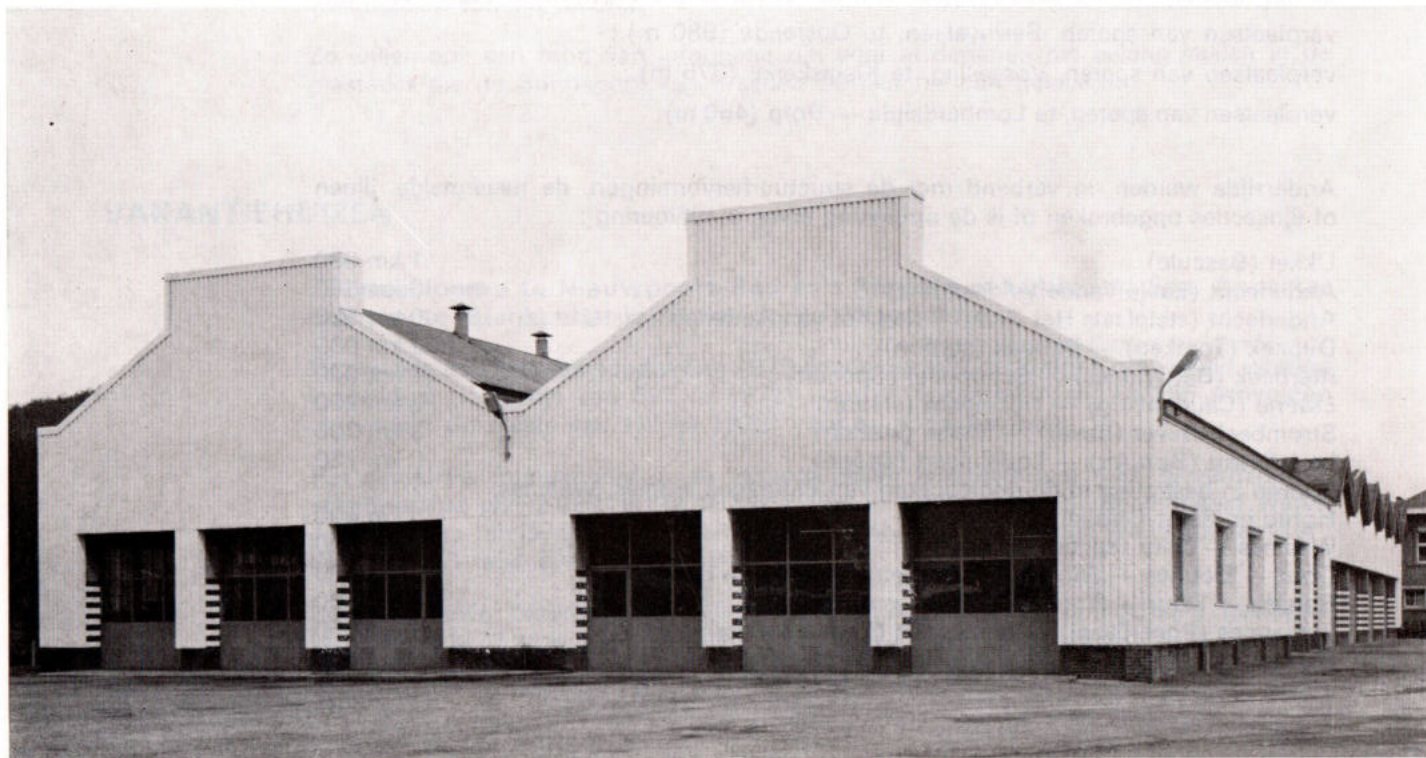
Anderzijds werden, in verband met de structuurhervormingen, de navermelde lijnen of lijnsecties opgebroken of is de opbreking ervan in uitvoering :

Ukkel (Bascule)	1 km 000
Anderlecht (Emile Vanderveldesquare)	0 km 300
Anderlecht (stelplaats Het Rad) — Kerkhof van Anderlecht	0 km 500
Dilbeek (Toreken) — Dilbeek (station)	2 km 000
Itterbeek (Bettendries) — Schepdaal (Spanuit)	1 km 000
Essene (Caudenberg) — Hekelgem (station)	2 km 200
Strombeek-Bever (Bever) — Meise (station)	3 km 200
Lodelinsart (Bon Air) — Lodelinsart (Dréon)	0 km 750
Sporen in bestrating in de doortochten van Pâturages, Eugies, Wasmes, Hornu en Saint-Ghislain	5 km 400
Wasmes — Dour : secties op berm	2 km 500
Dour — Elouges — Wihéries — Baisieux : secties op berm	6 km 500
Boussu — Dour — Erquennes : secties op berm	5 km 500
Jemappes (Pont Canal) — Jemappes (Pont Beumier)	1 km 550
Baudour (Station N.M.B.S.) — Usines Cérabel et Gérard	3 km 600



Gebouw van de nieuwe stelplaats te Broechem

Modernisering van de voorgevels van de werkplaatsen te Andenne



Bergen : avenue de Gaulle, avenue Reine Astrid, boulevard Gendebien, boulevard Sainctelette	2 km 300
La Louvière : rue Albert Ier	0 km 750
Antwerpen — Merksem — Schoten (Oude Bareellei en stelplaats te Merksem	1 km 050
Antwerpen — Brasschaat — Wuustwezel (Bredabaan te Merksem)	2 km 100
Stad Antwerpen — gedeeltelijke opbrekingen : Noorderlaan, Lange Dijkstraat	0 km 450
Totaal :	42 km 650

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

De hierna vermelde werken werden in 1973 voltooid :

- parkeerplaats voor autobussen en sociale installaties, te Fooz-Wépion ;
- modernisering van de autobusgarages, te Rocourt ;
- aanpassing van de gevels van de werkplaatsen, te Andenne ;
- kantoren en sanitaire installaties, te Ermeton-sur-Biert ;
- inrichten van schouwputten voor autobussen, te Dilbeek ;
- parkeerplaatsen voor autobussen, te Bergen-Bassins, Eugies en Geldenaken.

Navermelde werken werden in 1973 aangevangen maar zullen slechts in 1974 voltooid zijn :

- werkplaatsen te Kuregem (werken aan gang sedert 1972) ;
- parkeerplein voor autobussen, te Martelange ;
- nieuwe stelplaats, te Meerbeke ;
- inrichten van een demonteestation van de autobussen, te Kessel-Lo ;
- nieuwe stelplaats, te Broechem ;
- inrichten van de werkplaatsen, te Merksem.

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

In het kader van die campagne werden in 1973 opgericht :

- wachthuisjes N.M.V.B. : 343 eenheden, waardoor het totaal van dergelijke op ons net geplaatste wachthuisjes op 3.545 eenheden werd gebracht ;
- wachthuisjes N.M.B.S. : 128 eenheden ;
- gemengde wachthuisjes : 12 eenheden ;

wachthuisjes M.I.V.B.	:	3 eenheden ;
wachthuisjes S.T.I.L.	:	6 eenheden ;
wachthuisjes S.T.I.C.	:	12 eenheden ;
wachthuisjes S.T.I.V.	:	7 eenheden.

Verwarmingsinstallaties

In 1973 werden er centrale-verwarmingsinstallaties aangebracht in de woningen, kantoren en sociale installaties van de hierna vermelde stelpaatsen :

Haacht, Eugies, Solre-sur-Sambre, Quaregnon, Quévy-le-grand, Casteau, La Roche, Aarlen, Florenville, Ohey, Malonne, Salzinnes, Amberloup en Manhay.

Bovendien werd de verwarming met warme lucht in de werkplaats te Kessel-Lo geïnstalleerd.

De volgende verwarmingsinstallaties werden in 1973 besteld en de plaatsingswerken zijn in uitvoering :

- woningen, kantoren en sociale installaties te Alle, Bouillon, Broechem en Meerbeke ;
- werkplaats te Kuregem.

Elektrische uitrusting

Installaties voor verlichting en drijfkracht

Er werden installaties voor verlichting en drijfkracht uitgevoerd of gemoderniseerd in de stelpaatsen te Rumst, Broechem, Kessel-Lo en Grimbergen.

Installaties voor verlichting en drijfkracht zijn in uitvoering in de stelpaatsen te Meerbeke, Martelange en Kuregem.

De installaties voor verlichting en drijfkracht waarmee de stelpaatsen te Manhay, Mehaigne, Lesve, Marloie, Salzinnes, Merksem en Oostende uitgerust moeten worden, zijn besteld of liggen ter studie.

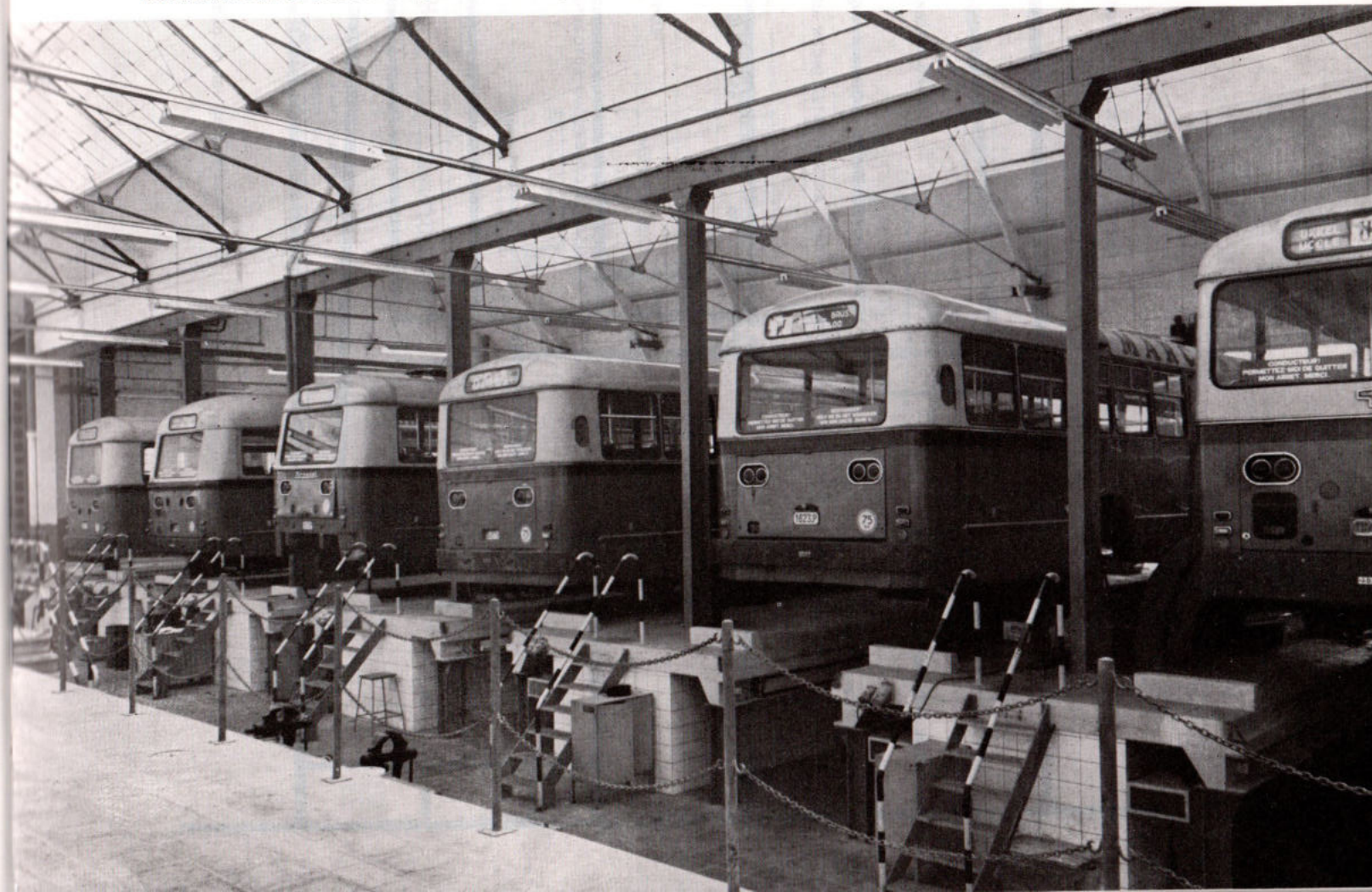
Tractieonderstations en hoogspanningscabines

In het kader van de modernisering van de tractieonderstations van Henegouwen, werden de onderstations van Charleroi (Viaduc), Mariemont en Anderlues ieder uitgerust met twee siliciumgelijkrichtersgroepen en in dienst gesteld.

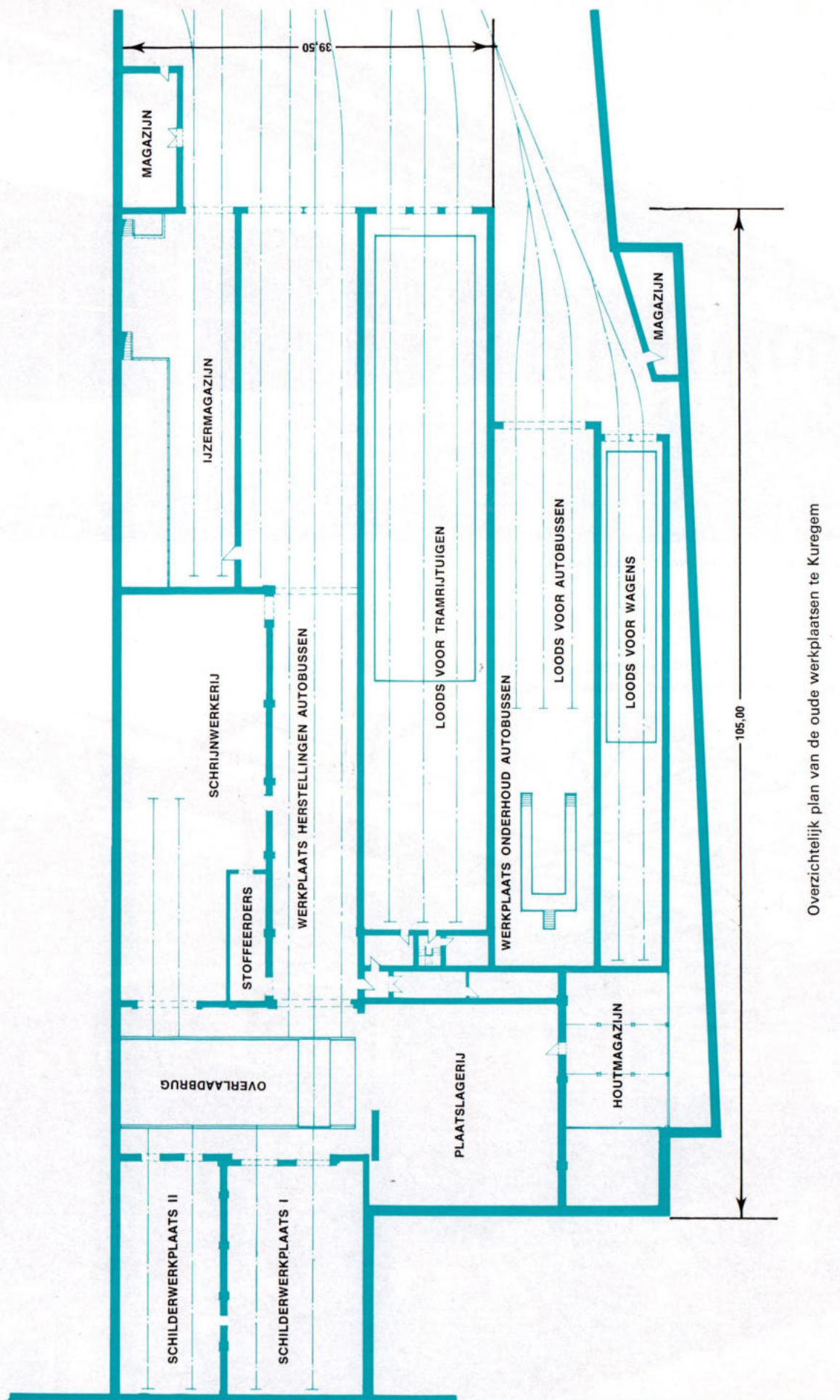
Bovendien, werd het nodige elektrisch materieel voor de indienststelling, in de groep Henegouwen, van 5 bijkomende siliciumgelijkrichtersgroepen (waarvan een reserve-groep), besteld.

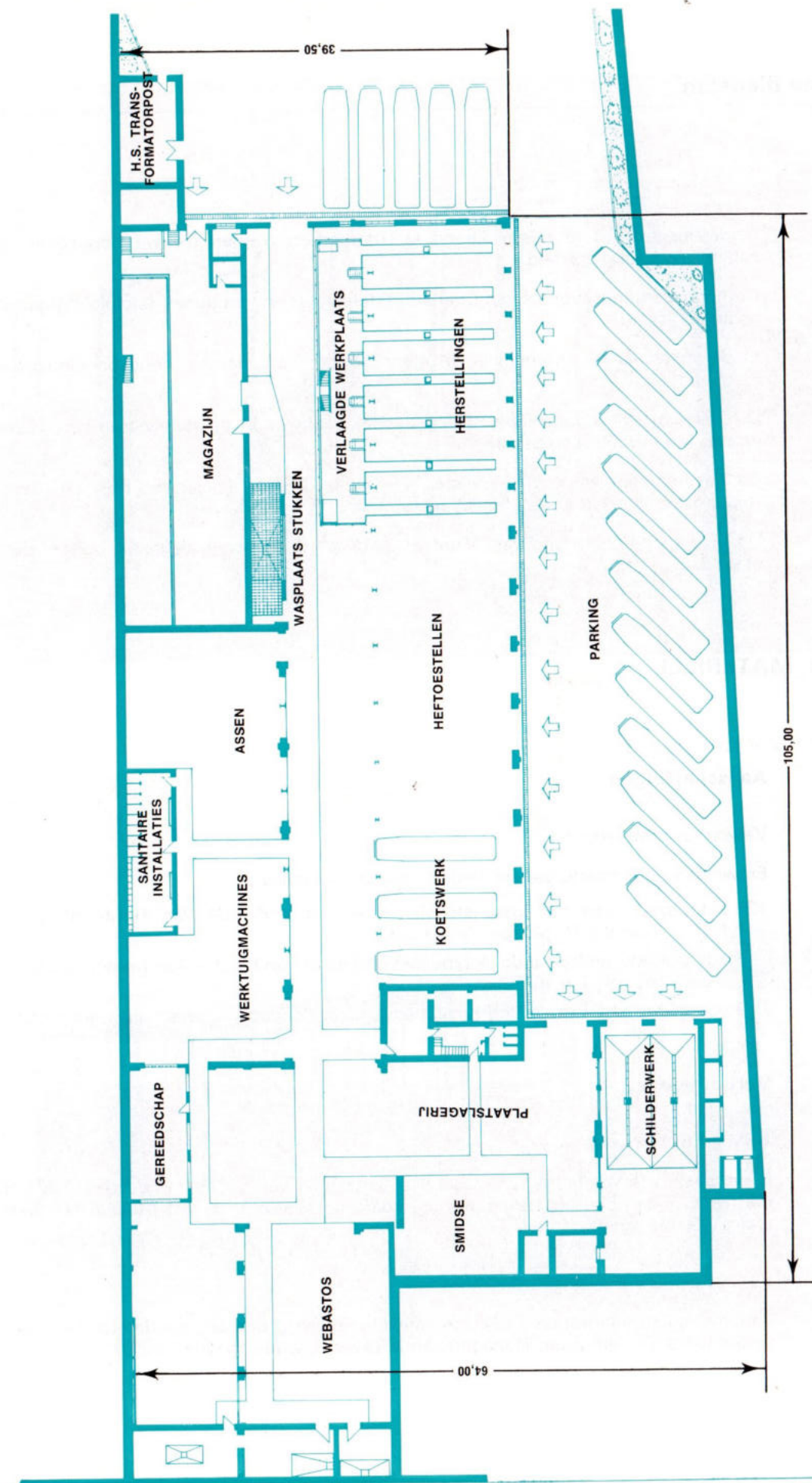


Voorgevel van de nieuwe werkplaatsen te Kuregem



Binnenzicht van de nieuwe werkplaatsen te Kuregem





Overzichtelijk plan van de nieuwe werkplaatsen te Kuregem

In de stelplaatsen te Kessel-Lo en te Grimbergen werden nieuwe hoogspanningscabines in bedrijf gesteld.

De hoogspanningscabines van Charleroi (stelplaats) en van Jumet (stelplaats) werden gemoderniseerd.

In de stelplaats te Kuregem is de montage van een nieuwe hoogspanningscabine in uitvoering.

De indienststelling van nieuwe hoogspanningscabines in de stelplaatsen van Hasselt en van Merksem ligt ter studie.

De tractieonderstations van Wasmes, Frameries, Bergen (Bascule), Bray en Bergen (place Léopold) werden definitief buiten dienst gesteld.

De hoogspanningscabine van Mont-St-Jean werd eveneens definitief buiten dienst gesteld.

ROLLEND MATERIEEL

Aanschaffingen

Vervoer over de weg

Er werden 152 voertuigen in bedrijf gesteld, namelijk :

126 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Fiat (motor Fiat — Diesel 170 pk aan de achterkant) ;

17 autobussen van het stedelijk type met onderstel Van Hool — Fiat (motor Fiat OM — Diesel 145 pk aan de achterkant) en

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

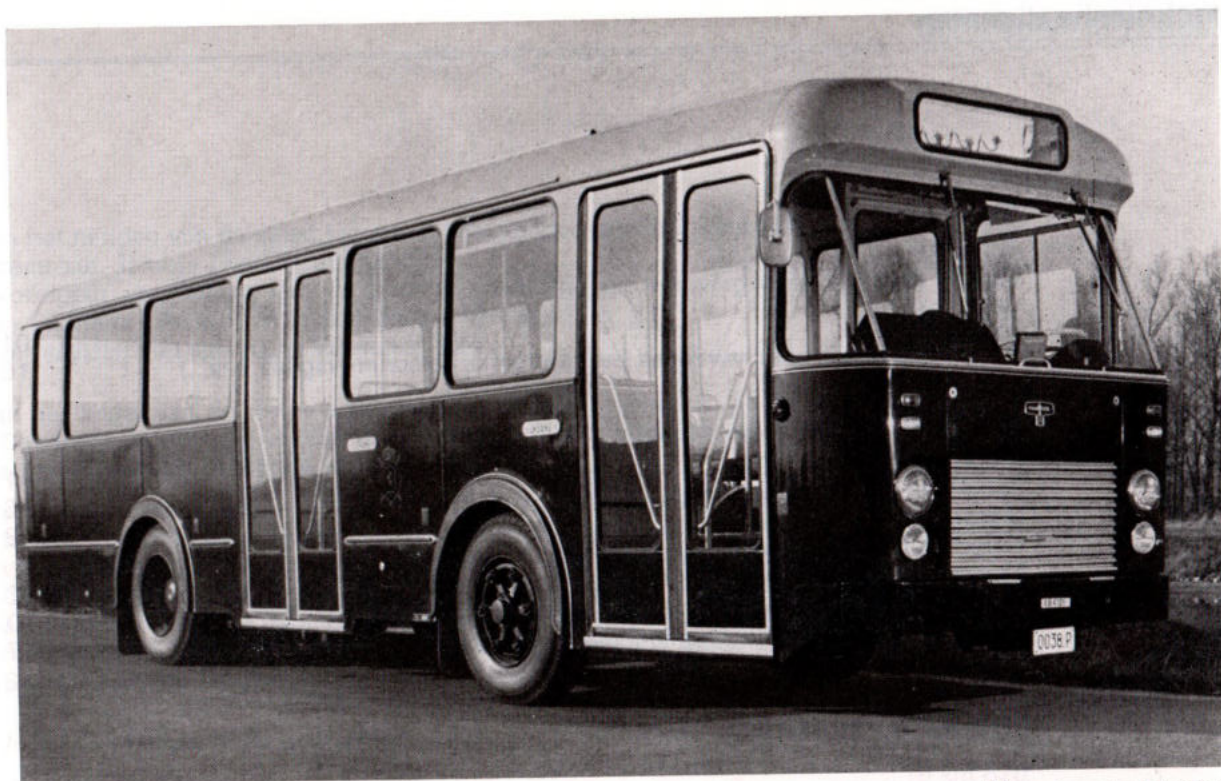
Verbouwingen

Vervoer over de weg

6 autobussen (5 van het type Brossel A 98 DAR en 1 van het type Mercedes 0.321.H), die reeds buiten bedrijf gesteld waren, werden opnieuw in dienst gesteld als werkplaats-vrachtwagens.

Vervoer per spoor

5 motorwagens van het type « N », in dienst in de groep Brabant, werden tot bijwagens verbouwd om in de groep Henegouwen in dienst gesteld te worden.



Nieuw type stadsautobus

Nieuw type tussenstedelijke autobus



Slopingen

Vervoer over de weg

Autobussen	101
Allerlei voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz...)	15

Vervoer per spoor

Stoomlocomotief	1
Spoorauto's en tractoren	6
Motorwagens « reizigers »	8
(waarvan 5 tot bijwagens verbouwd - cfr. hiervoren)	
Motorwagen « dienst »	1
Bijwagens	10
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, enz.)	17

Effectief op 31.12.1973

Vervoer over de weg

Autobussen	2.173
Wegtrein	1
Allerlei voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz.)	170

Vervoer per spoor

Locomotieven	5
Spoorauto's en tractoren	9
Elektrische bogiemotorwagens « reizigers »	192
Elektrische motorwagens « dienst »	8
Bogiebijwagens	159
Allerlei wagens (met schutborden, platte, gesloten, speciale, enz.)	197

VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1974

VASTE INSTALLATIES

Sporen

De navermelde spoorwijzigingswerken worden voorzien :

verplaatsen van sporen aan de lus van het Rogierplein, te Brussel	0 km 100
wijzigingen aan het station te Strombeek-Bever	0 km 100

in het midden van de straat leggen te Marchienne-au-Pont en te Monceau-sur-Sambre (werk in uitvoering)	0 km 835
voorlopig verplaatsen van de sporen, ingevolge de autowegwerken, te Charleroi (Viaduc) en te Lodelinsart (Ouest)	0 km 260
verplaatsen van sporen, te Westende Bad	0 km 250

In het kader van de verwezenlijking van het semi-metronet van de agglomeratie van Charleroi, worden bovendien de volgende werken voorzien om in 1974 volledig, of althans gedeeltelijk, uitgevoerd te 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
aanleggen van sporen voor de gedeeltelijke verwezenlijking van de semi-metroantenne Charleroi — Fontaine-L'Évêque, tussen Monceau-sur-Sambre (rue du Moulin) en Fontaine-L'Évêque (rue de Leernes)	3 km 000

In 1973 goedgekeurde opbrekingen

Brussel — Leerbeek	19 km 826
Molenbeek — Anderlecht	3 km 996
La Louvière — Familleureux	8 km 773
Bois-d'Haine — Fayt-lez-Manage	1 km 077
Manage — Jolimont	3 km 395
4 reelsspoor te Mol (Donk)	0 km 230
Bergen : lijnen van de ringlanen	5 km 007
Bergen — Bray — Binche	15 km 886
Bergen — Frameries — Eugies — Wasmes	11 km 033

Gebouwen

Gebouwen en parkeerpleinen

Navermelde werken zullen eerlang aangevat worden :

nieuwe schouwputten voor het onderhoud van de autobussen, te Jumet, Genk en Lanaken ;

inrichten van de kantoren voor de werkdienst en van de sociale en sanitaire installaties, te Luik-St.-Gilles ;

parkeerpleinen voor autobussen, te Leuven, Eupen, Forges, Rumst, Nijvel, Overijse en Saint-Hubert ;

gebouw voor woningen, sociale installaties, magazijnen en garages, te Oostende ;

modernisering van de kantoren, te Leuven ;

parkeerplaats voor autobussen en inrichten van de werkplaatsen, te Mechelen-Racing ;

inrichten van de autobusgarages, van de werkplaatsen en van de kantoren, te La Louvière ;

inrichten van nieuwe werkplaatsen, te Hasselt ;

inrichten van de autobusgarage en van de werkplaats, te Salzinnes ;

gebouw voor woning, te Florennes ;
inrichten van de garage en van de piste 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, in de stelplaats Het Rad en te Westerlo ;
inrichten van wasstations voor autobussen, te Asse, Grimbergen, Nijvel, Leerbeek, Sint-Truiden, Het Rad, Maaseik, Oostmalle, Eugies en Ukkel ;
inrichten van de woning en de sociale installaties, te Hamme en te Diegem ;
inrichten van de autobusgarage en de sociale installaties, te Kessel-Lo ;
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 ;
autobusstation, te Brussel (Stalingradlaan) ;
optrekken van een gebouw voor woning en kantoren, te Chastre ;
verscheidene aanpassingswerken, in de stelplaats te Knokke.

Verwarmingsinstallaties

Navermelde verwarmingsinstallaties zullen in 1974 tot stand gebracht worden :

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

Forges, Mechelen-Racing, Destelbergen, Hamme, Herzele, Rupelmonde, Nalinnes, Roisin, Frasnes, Vloesberg, Lesve, Morville, Oignies, Pussemange, Wellin, Leerbeek, Diegem, Tielt, Kuregem en Oostende ;

verwarmingsinstallatie met warme lucht in de werkplaatsen te La Louvière, Jumet, Salzinnes en Anderlues.

ROLLEND MATERIEEL

Vervoer over de weg

Volgens de thans in uitvoering zijnde bestellingen zullen er in de loop van het jaar 1974 in dienst gesteld worden :

8 autobussen van het stedelijk type met onderstel Van Hool — Fiat (motor Fiat OM — Diesel 145 pk achteraan) ;

- 161 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool — Fiat (motor Fiat — Diesel 170 pk achteraan). De carrosseries van 86 van die voertuigen zullen door Jonckheere worden gebouwd ; de 75 andere zullen met een carrosserie Van Hool worden uitgerust. Die voertuigen zullen dezelfde algemene kenmerken hebben als die van de autobussen die in de loop van het vorige dienstjaar in dienst zijn gesteld ;
- 85 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool — Daf (motor Daf — Diesel 170 pk achteraan) en
- 40 autobussen van het tussenstedelijk type Bus & Car met zelfdragende carrosserie, met motor Mercedes — Diesel van 180 pk achteraan.

Wij vermelden eveneens de in uitvoering zijnde bestellingen van :

- 100 autobussen van het tussenstedelijk type met onderstel Van Hool-Daf (motor Daf-Diesel 200 pk achteraan). De carrosseries 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 carrosseries van die voertuigen zullen door Jonckheere worden gebouwd ;
- 25 autobussen van het stedelijk type Bus & Car met zelfdragende carrosserie (motor Mercedes-Diesel 165 pk achteraan).

De indienststelling van de « prototype »-voertuigen van die drie reeksen is in de loop van dit jaar voorzien.

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

the fourth is the fact that the
the fifth is the fact that the
the sixth is the fact that the

the seventh is the fact that the
the eighth is the fact that the
the ninth is the fact that the

the tenth is the fact that the
the eleventh is the fact that the
the twelfth is the fact that the

the thirteenth is the fact that the
the fourteenth is the fact that the
the fifteenth is the fact that the

the sixteenth is the fact that the
the seventeenth is the fact that the
the eighteenth is the fact that the

the nineteenth is the fact that the
the twentieth is the fact that the
the twenty-first is the fact that the

the twenty-second is the fact that the
the twenty-third is the fact that the
the twenty-fourth is the fact that the

informatica

Daar de elektronische informatieverwerking zich op de drempel van een nieuwe etappe bevindt, lijkt het nuttig het bestek op te maken van de door aanwending van de computer verrichte bewerkingen.

De voornaamste toepassingen ervan zijn :

- Het beheer van de voorraden, omvattende het bijhouden van de magazijnen, het vaststellen van de behoeften, het automatisch drukken van de prijsaanvragen en bestellingen, het volgen van de leveringen, de controle van de facturen en het drukken van de betalingsdocumenten.
- De personeelsbezoldiging waarvan de berekening al maar ingewikkelder wordt als gevolg van de indexbewegingen, de opeenvolgende sociale programmaties en de sociale wetgeving. Het berekenen van de lonen geschiedt rechtstreeks, uitgaande van de werkopnemingsstaten. Deze laatste zullen weldra worden geautomatiseerd, waardoor het analytisch punteren van 11 miljoen uren per jaar mogelijk wordt gemaakt. Een gedetailleerde afrekening wordt bij elke betaling gevoegd, zowel voor de loon- als weddetrekkenden en de gepensioneerden.
- De geautomatiseerde opneming van de door het rollend materieel afgelegde kilometers, waardoor het mogelijk wordt de bedrijfsgeschiktheid van dat materieel van nabij te volgen en over de betrouwbaarheid van zijn organen te oordelen (motoren, gangwissels, banden, enz...), alsook exploitatiestatistieken en facturen betreffende dienstverrichtingen voor rekening van derden (bijzondere autobusdiensten) op te maken.
- Worden eveneens door de computer verwerkt : de gewone en de schoolabonnementen, de ongevallenstatistieken, de dienst der obligaties, de vergoedingen van de verpachte bijzondere autobusediensten, het bijhouden van inventarissen en enkele toepassingen van minder belang.

Ten slotte verstrekt de computer een overvloedige statistische documentatie in de vorm van lijsten, tabellen en diagrammen.

De uitbreiding van de aan de computer toevertrouwde bewerkingen en de noodzakelijkheid van een snellere overdracht van de gegevens door middel van teleprocessing hebben de Nationale Maatschappij ertoe gebracht haar uitrusting te vervolledigen en ze aan te vullen met eindposten in de zetels van de exploitatiegroepen, die aldus vlugger over de noodzakelijke elementen voor het beheer zullen beschikken.

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. It is expected that the system will improve the performance of the system.

The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system. The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system.

The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system. The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system.

The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system. The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system.

The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system. The system is designed to provide a more efficient and effective way of handling the data. It is expected that the system will improve the performance of the system.

ongevallen - voorzorgsmaatregelen en beheer

ARBEIDSONGEVALLEN

1973	Aantal	Doden	Bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid	Tijdelijke arbeidsongeschiktheid	Zonder werkverlet
Ongevallen in dienst . . .	351	—	13	184	154
— loontrekkenden . . .	337	—	13	177	147
— weddetrekkenden . . .	14	—	—	7	7
Ongevallen op de weg van het werk	79	2	6	56	15
Totalen	430	2	19	240	169

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedroeg 430, tegen 407 in 1972, zegge een vermeerdering met ongeveer 5,7 %.

Zoals in 1972 werden 2 dodelijke ongevallen opgetekend.

Het aantal ongevallen van de rubriek « Bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid » is vermeerderd (12 gevallen in 1972 — 19 gevallen in 1973) evenals het aantal ongevallen met tijdelijke arbeidsongeschiktheid (228 gevallen in 1972 — 240 gevallen in 1973) en het aantal ongevallen zonder werkverlet (165 gevallen in 1972 — 169 gevallen in 1973).

A. Ongevallen in dienst

1. Aantal ongevallen en hun lichamelijke gevolgen

Het aantal ongevallen in dienst bedroeg 351, tegenover 343 in 1972. Tijdens het jaar 1973 deden er zich 13 ongevallen met bestendige gedeeltelijke ongeschiktheid voor, tegen 1 dodelijk ongeval en 7 ongevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid in 1972.

2. Ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkenden

Het aantal ongevallen met werkverlet, overkomen aan de loontrekkende personeelsleden van de exploitatiegroepen, bedroeg 190 in 1973, tegen 181 in 1972, d.i. een vermeerdering met ongeveer 5 %.

ARBEIDSONGEVALLEN

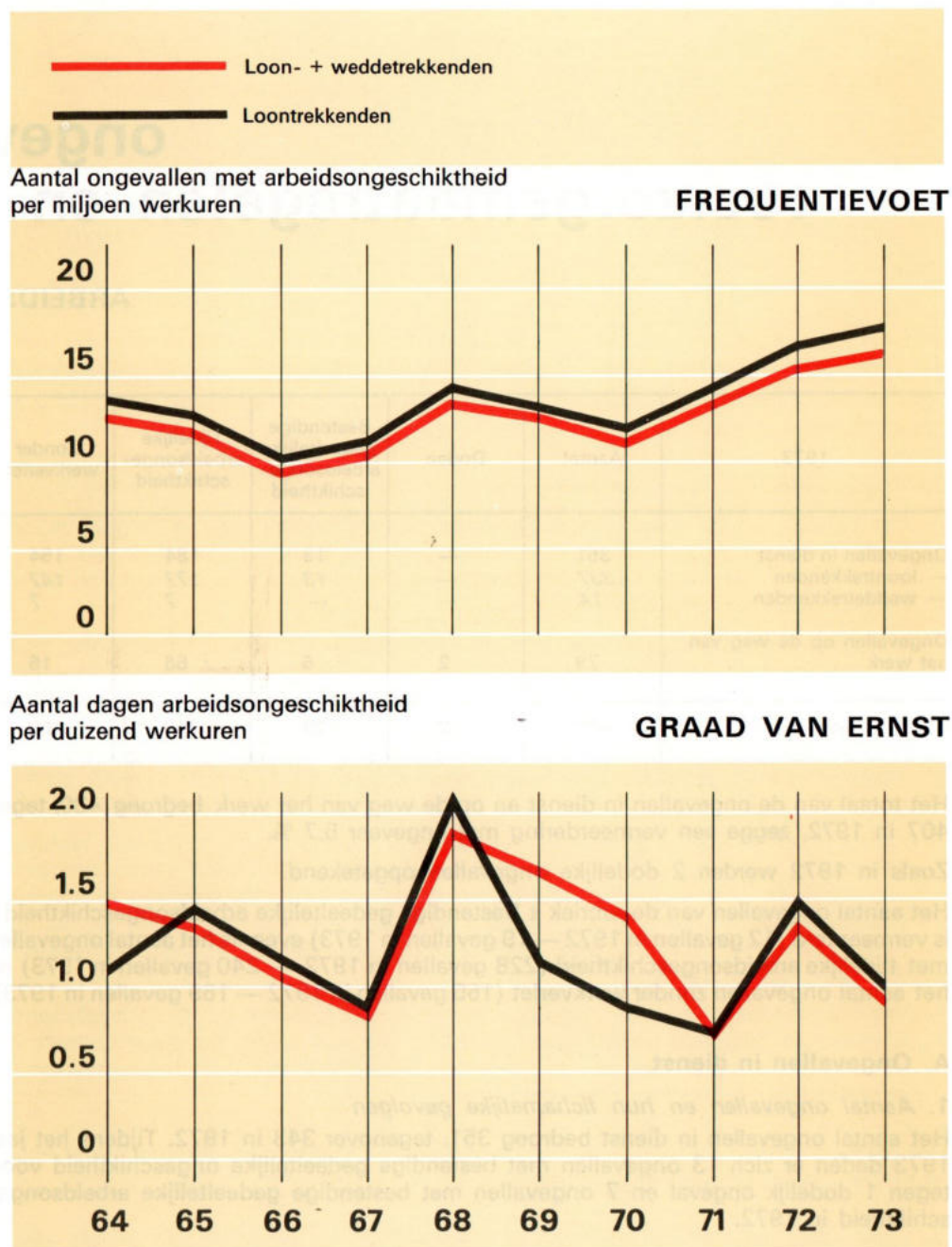


Diagram 6

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	1971	1972	1973
Antwerpen	8	15	11
Oost-Vlaanderen	7	8	14
Hene gouwen	80	81	90
Namen-Luxemburg	4	2	11
Luik	4	2	6
Brabant	35	45	35
Limburg	3	6	8
West-Vlaanderen	17	22	15
Net	158	181	190
Voor 100 loontrekkenden	2,7	3	3,2

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 Tjalkstraat — Antwerpen (135 arbeiders)
- ploeg van de Beweging Tussen-Samber-en-Maas — Namen-Luxemburg (75 arbeiders)
- ploeg van de Beweging Luik — St-Gilles (113 arbeiders)
- ploeg van de Beweging Bressoux — Rocourt (99 arbeiders)
- ploeg van de werkplaats Luik — St-Gilles (46 arbeiders).

4.000 dagen zonder ongeval met werkverlet

- ploeg van de Beweging Eupen — Warzée (60 arbeiders)
- ploeg van de werkplaats Kuregem (40 arbeiders).

B. Ongevallen op de weg van het werk

Er hebben zich, in 1973, 79 ongevallen op de weg van het werk voorgedaan, tegen 64 in 1972.

Tijdens het jaar 1973 werden er 2 dodelijke gevallen en 6 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid geregistreerd, tegen 1 dodelijk geval en 5 gevallen met bestendige gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid in 1972.

C. Rijscholen

Tijdens het jaar 1973 hebben onze rijscholen 266 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 : 6.073.859)

	Schadegeval- len	Frequentie (1.000.000 km)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Ontsporingen	40	6,6	—	—	2
Aanrijdingen tussen spoorvoertuigen .	8	1,3	—	—	2
Aanrijdingen met weggebruikers . .	720	118,5	2	12	46
— auto's	685	112,7	1	8	31
— moto's en rijwielen	9	1,5	—	—	4
— voetgangers	17	2,8	1	4	11
— andere weggebruikers	9	1,5	—	—	—
Ongevallen overkomen aan reizigers .	94	15,5	—	6	73
Ongevallen aan het materieel en aan de installaties	142	23,4	—	—	2
Andere ongevallen	49	8,1	—	1	6
Totalen	1.053	173,4	2	19	131

Bovenstaande tabel vermeldt niet meer de dienstonderbrekingen met ontvangstverlies, waarmee er in de verslagen over de voorgaande dienstjaren rekening werd gehouden. Indien men die post op de overeenstemmende tabel voor het dienstjaar 1972 verwaarloost, stelt men vast dat het aantal in 1973 opgetekende schadegevallen 141 eenheden

ongevallen - voorzorgsmaatregelen en beheer

lager is dan dat van het voorgaand dienstjaar. Daar het aantal afgelegde kilometers een vermindering met ongeveer 800.000 km heeft ondergaan, blijft de frequentievoet per miljoen km praktisch onveranderd (173,4 tegen 173,9 in 1972).

Er zijn 2 dodelijke ongevallen geregistreerd (geen enkel in 1971 en 4 in 1972).

Het aantal zwaargewonden beliep 19 (tegenover 24 in 1971 en 31 in 1972).

Het aantal lichtgewonden bedroeg 131 (222 in 1971 en 249 in 1972).

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

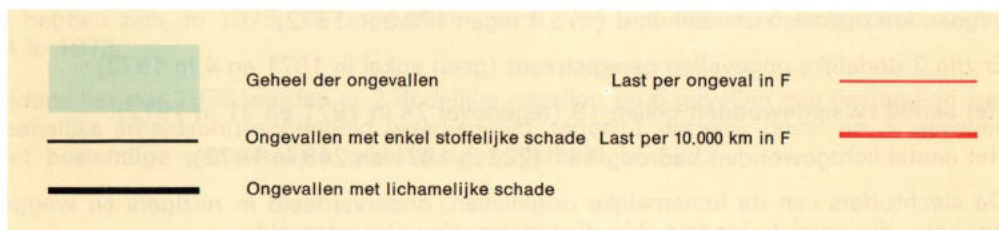
	Reizigers			Weggebruikers		
	1971	1972	1973	1971	1972	1973
Doden	—	—	—	—	4	2
Zwaargewonden	9	14	6	15	17	13
Lichtgewonden	125	174	84	97	75	47
Totalen	134	188	90	112	96	62

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 : 104.493.858)

	Schade-gevalen	Frequentie (1.000.000 km)	Doden	Gewonden	
				zwaar	licht
Exploitatieongevallen (slippen, enz.) .	153	1,5	—	4	50
Aanrijdingen met andere weggebruikers	3.619	34,6	15	75	398
— auto's	3.312	31,7	7	45	298
— moto's en rijwielen	131	1,3	3	16	55
— voetgangers	57	0,5	5	14	37
— voertuigen op sporen	29	0,3	—	—	7
— andere weggebruikers	90	0,8	—	—	1
Ongevallen overkomen aan reizigers .	462	4,4	—	47	402
Ongevallen aan het materieel van de Nationale Maatschappij	815	7,8	—	—	7
Andere verkeersongevallen	320	3,1	1	9	34
Totalen	5.369	51,4	16	135	891

ONGEVALLEN DERDEN-SPOOR



Frequentievoet per miljoen km

Financiële last in F

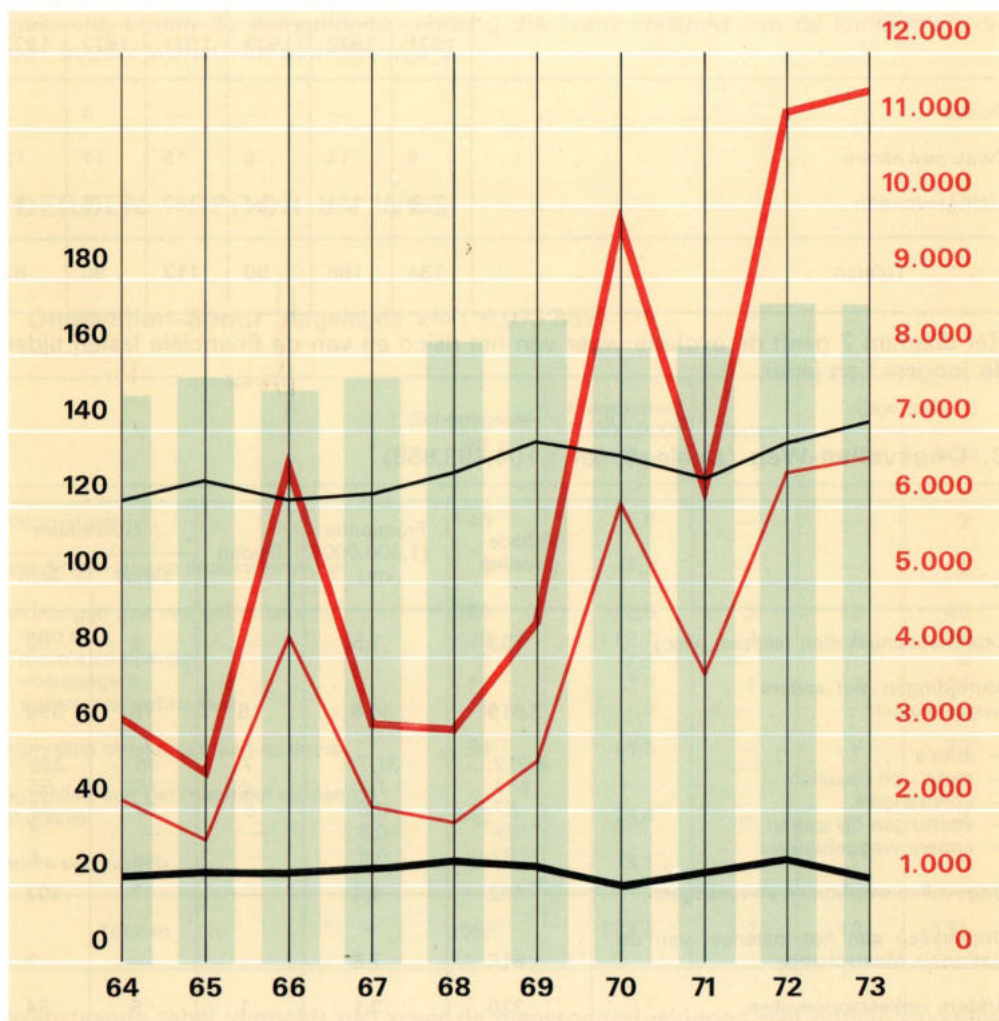


Diagram 7

Indien men op de overeenstemmende tabel voor het dienstjaar 1972 de dienstonderbrekingen met ontvangstverlies, die niet meer op vorenstaande tabel voorkomen, verwaarloost, stelt men vast dat het aantal schadegevallen 168 eenheden lager is dan dat van het verlopen dienstjaar, ondanks een verhoging van het aantal afgelegde kilometers met ongeveer 1.800.000 km. De frequentievoet per 1 miljoen afgelegde km is dan ook van 53,9 tot 51,4 teruggelopen.

Er zijn 16 dodelijke ongevallen geregistreerd (tegenover 26 in 1971 en 17 in 1972).

Het aantal zwaargewonden bleef vrijwel stationair (135 tegenover 138 in 1971 en 130 in 1972).

Het aantal lichtgewonden is teruggelopen tot 891 (1.233 in 1971 en 919 in 1972).

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

	Reizigers			Weggebruikers		
	1971	1972	1973	1971	1972	1973
Doden	3	—	—	23	17	16
Zwaargewonden	58	53	60	80	77	75
Lichtgewonden	716	642	599	517	277	292
Totalen	777	695	659	620	371	383

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		
	1971	1972	1973
Gebouwen en installaties	3	4	5
Spoorvoertuigen	46	22	17
Autobussen en andere wegvoertuigen . . .	30	20	28
Aanwonenden	—	—	—
Totalen	79	46	50

ONGEVALLEN DERDEN-AUTO

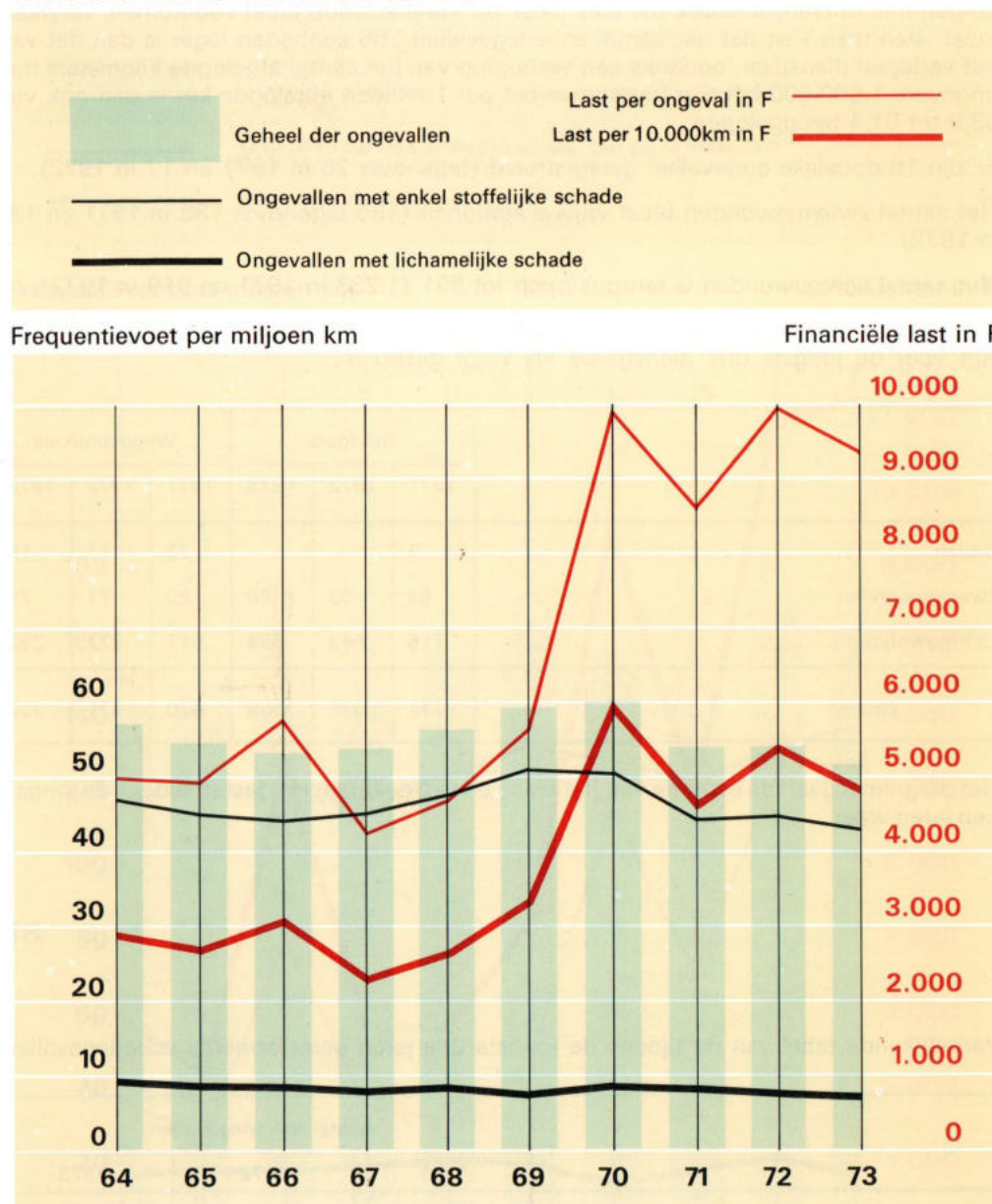


Diagram 8

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 1973 (in F)

	Betaald in 1973	Raming van de nog te vereffenen schadegevallen	Vermoede- lijke to- tale last
Arbeidsongevallen	4.380.586	9.500.000	13.880.586
Ongevallen Derden-Spoor	668.051	6.250.000	6.918.051
Ongevallen Derden-Weg	10.480.049	39.000.000	49.480.049
Schadegevallen-Brand	200.036	250.000	450.036
Totalen	15.728.722	55.000.000	70.728.722

2. Balans en verzekeringsfonds

Overdracht op 31.12.1972 :

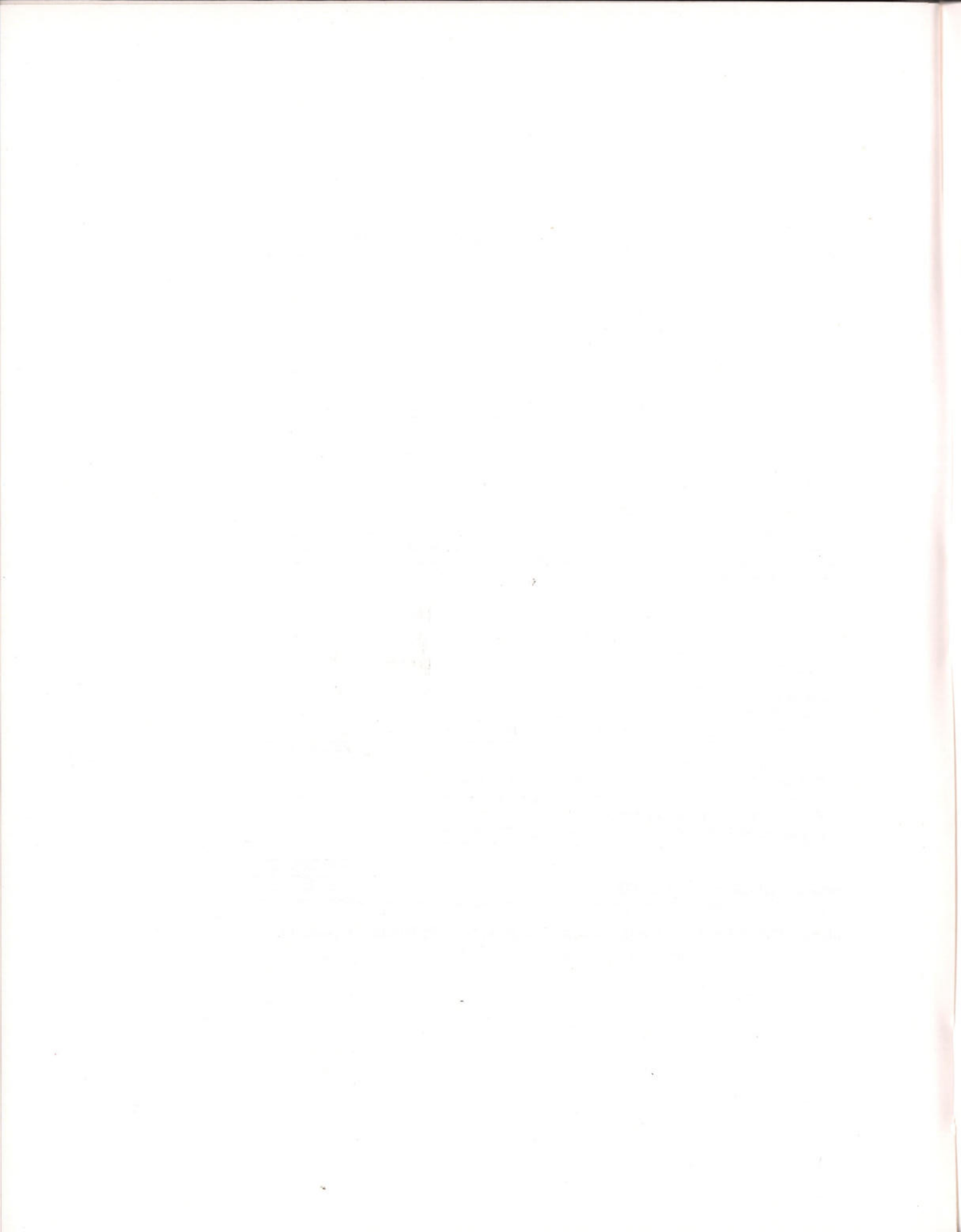
Verzekeringsfonds	:	82.275.147 F	
Nog te vereffenen schadegevallen	:	181.000.000 F	263.275.147 F

Verrichtingen 1973 :

Dotatie	:	+ 62.762.344 F	
Uitgaven	:	— 59.990.949 F	
Raming van de nog te vereffenen schadegevallen per 31.12.1973	:	— 181.000.000 F	— 178.228.605 F

Verzekeringsfonds per 31.12.1973	:		85.046.542 F
----------------------------------	---	--	--------------

Van 82.275.147 F in 1972, wordt het verzekeringsfonds op 85.046.542 F gebracht.



financiële en bedrijfsresultaten

Voor het dienstjaar 1973 zijn de ongunstige bedrijfsresultaten verergerd (zie diagram 9).

Terwijl de ontvangsten een tamelijk gevoelige verhoging (109,9 miljoen F) ondergingen, was de stijging van de uitgaven aanzienlijk (634,8 miljoen F), inzonderheid betreffende de bezoldigingen, de sociale lasten en de afschrijvingsdotaties.

Het dienstjaar 1973 sluit dan ook met een tekort van 1.607,7 miljoen F tegenover 1.079,0 miljoen F in 1972 en 758,9 miljoen F in 1971.

Deze toestand wordt hierna in zijn diverse aspecten ontleed.

FINANCIËLE UITSLAGEN VOLGENS DE REGELS VAN DE BEDRIJFSECONOMIE

De tabel I verstrekt, voor de dienstjaren 1972 en 1973, 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 : 109,9 miljoen F.

De netto-verkeersontvangsten overtreffen die van 1972 met 87,5 miljoen F, zijnde een vermeerdering van 4,9 %.

De aangroei is nogal belangrijk wat betreft de ontvangsten voortkomende van de gewone reizigers (62,4 miljoen F en 4,70 %), van de gewone abonnementen (8,7 miljoen F en

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN EN-ONTVANGSTEN

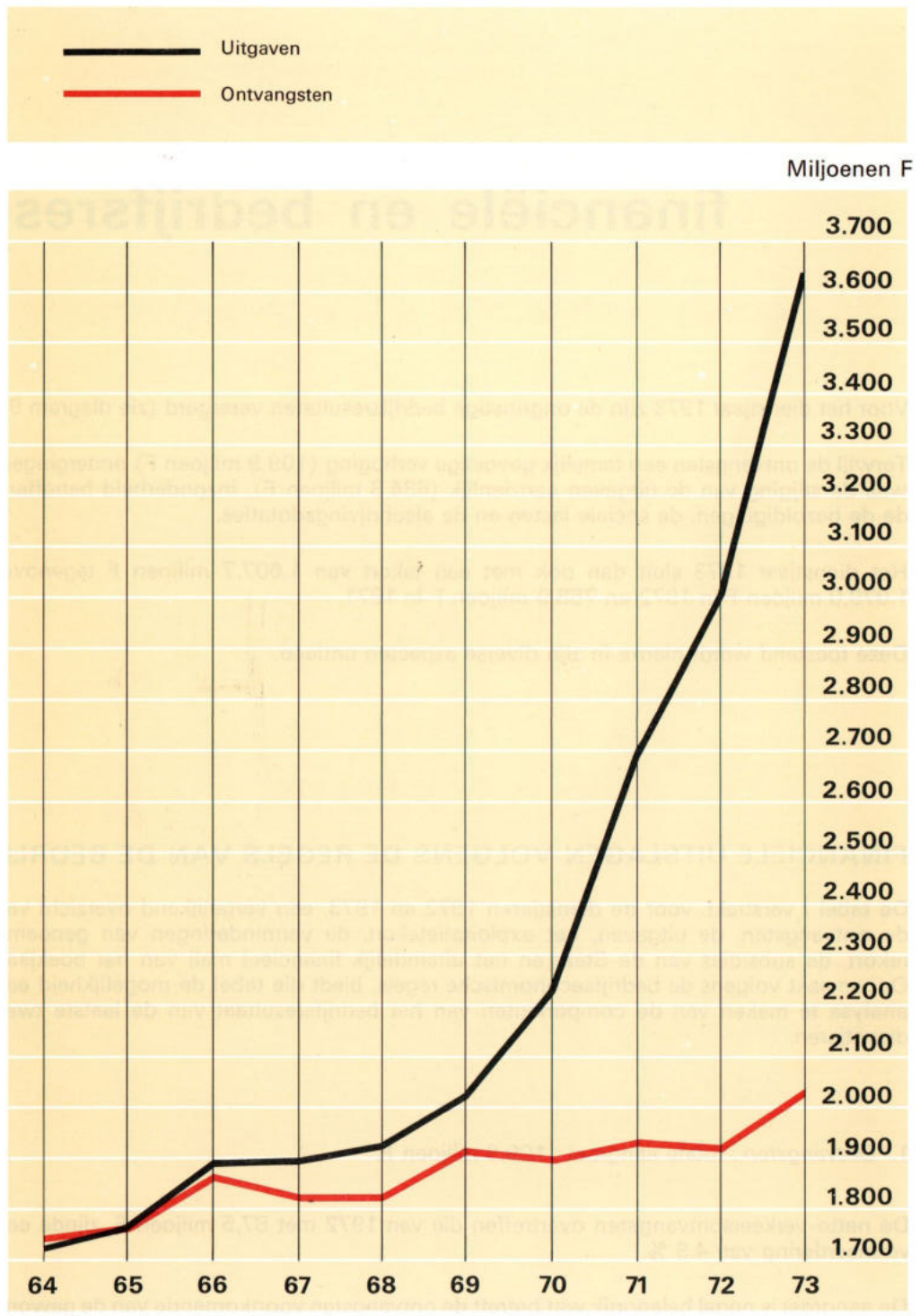


Diagram 9

10,4 %) en van de schoolabonnementen (13,6 miljoen F en 7,2 %), maar zeer zwak voor die afkomstig van de weekabonnementen (2,9 miljoen F en 1,6 %).

Er werden belangrijker compensatievergoedingen toegekend door de Staat ter neutralisering van de inkomstenderving voortvloeiend uit bedrijfsvreemde verplichtingen van vervoer tegen verminderde prijs ten gunste van sommige categorieën van niet geabonneerde reizigers. De verhoging van die vergoedingen bedraagt 18,0 miljoen F t.o.v. het dienstjaar 1972 (+ 15,4 %).

De « diverse bedrijfsontvangsten » zijn met 4,4 miljoen F gestegen.

2. *Uitgaven* : totale vermeerdering : 634,8 miljoen F.

De loonfactor blijft steeds het hoofdelement in de stijging van de exploitatiekosten. Drie verhogingen van de bezoldigingen te wijten aan de beweging van het indexcijfer van de consumptieprijzen, de in 1973 toegestane sociale programmatie en een lichte stijging van het personeelseffectief (28 eenheden) hebben een belangrijke verhoging met 298 miljoen F van de personeelsuitgaven met zich gebracht, of 13,6 % t.o.v. het dienstjaar 1972.

Dotaties aan de hernieuwingsfondsen van een ongewone omvang (417 miljoen F), zijn nodig geweest wegens de opgetreden vertraging bij de toekenning van de mogelijkheid aan onze maatschappij leningen aan te gaan om nieuwe investeringen te financieren (men noteert dat die mogelijkheid haar maar is toegekend met uitwerking op 1 januari 1974, bij de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974).

De uitgave voor brandstoffen en tractiestroom is met 25 miljoen F (+ 16,0 %) aangegroeid, en die voor vervangstukken en onderhoudsmaterieel met 15 miljoen F (+ 6,6 %).

Andere belangrijke elementen, die de evolutie der lasten hebben beïnvloed, zijn :

- de aanvullende bezoldiging toegekend aan de privé-exploitanten : 78 miljoen F, zegge 13 miljoen F, d.i. 20,0 % meer dan in 1972 ;
- het niet aftrekbaar bedrag van de BTW op de investeringen : 19,3 miljoen F.

3. *Overschot van de uitgaven* : 1.636,9 miljoen F.

Het exploitatietekort dat in 1972 1.112 miljoen F bedroeg is opgelopen, in 1973, tot 1.636,9 miljoen F.

Financiële uitslagen volgens de regels van de bedrijfseconomie

TABEL I

In F

	1973		1972		Verschillen 1973-1972
Ontvangsten					
Netto-ontvangsten van het verkeer		1.866.338.907		1.778.804.179	+ 87.534.728
Compensatievergoeding		135.252.435		117.206.055	+ 18.046.380
Diverse bedrijfsontvangsten :					
— publiciteit	4.844.957		5.304.683		
— huur en andere domaniale vergoedingen	9.298.003		8.083.476		
— vergoedingen bijzondere autobusdiensten	9.650.293		8.756.393		
— diverse tussenkomsten	7.115.461		4.388.325		
		30.908.714		26.532.877	+ 4.375.837
Totaal van de ontvangsten (A)		2.032.500.056		1.922.543.111	+ 109.956.945
Uitgaven					
Exploitatieuitgaven inclusief het geheel van de algemene beheerskosten	3.591.170.336		2.969.355.583		
Aanvullende bezoldiging toegekend aan privé-exploitanten	78.242.867		65.220.742		
Totaal van de uitgaven (B)		3.669.413.203		3.034.576.325	+ 634.836.878
Overschot van uitgaven (B)—(A)=(C)		1.636.913.147		1.112.033.214	+ 524.879.933
Vermindering van het overschot der uitgaven (D)					
Financiële inkomsten + saldo van diverse lasten en baten		— 29.230.069		— 33.076.449	— 3.846.380
Tekort op de exploitatierekening (C)—(D)=(E)		1.607.683.078		1.078.956.765	+ 528.726.313
Staatstussenkomst (F)		1.588.247.966		1.061.752.034	+ 526.495.932
Financieel tekort van het dienstjaar (E)—(F)		* 19.435.112		* 17.204.731	+ 2.230.381

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

4. *Financieel tekort* : 19,4 miljoen F.

Het uitgavenexcedent, dat enigszins gemilderd werd door de financiële opbrengsten en door het gunstig saldo van diverse lasten en baten (29,2 miljoen F), werd ten belope van 1.588,2 miljoen F opgevangen door een Staatstussenkomst bestemd tot het neutraliseren van het gebrek aan 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 (19,4 miljoen) uitmaken, moet door de aandeelhouders van die diensten worden aangezuiverd.

Het bedrag van de voorschotten aan de lijnen met verlies blijft ongewijzigd, namelijk 1.325.778.274 F.

ALGEMENE EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIECOËFFICIËNTEN

Aan de hand van tabel II kan men de bedrijfsresultaten van de dienstjaren 1972 en 1973 vergelijken.

BEDRIJFSRESULTATEN PER VERVOERWIJZE

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

Zoals voor de voorgaande dienstjaren, zijn de resultaten van de elektrische spoorlijnen heel wat ongunstiger dan die van de autobusdiensten :

- 122,1 % verlies voor de elektrische spoorlijnen (101,4 % in 1972) : het verlies overtreft in ruime mate het bedrag van de ontvangsten ;
- 74,3 % verlies voor de autobusdiensten (50,4 % in 1972).

TABEL II

Algemene exploitatierekening en exploitatiecoëfficiënten

In duizend F

	1973	1972	Verschillen 1973-1972
1) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)			
Ontvangsten	1.965.730	1.845.510	+ 120.220
Uitgaven	3.529.014	2.885.424	+ 643.590
Exploitatiecoëfficiënt	179,53 %	156,4 %	
Exploitiemali	— 1.563.284	— 1.039.914	— 523.370
Staatstussenkomst	1.563.284	1.039.914	+ 523.370
Eindresultaat	—	—	—
2) Autobusdiensten (regime 1924) Hoge kapitalen			
Ontvangsten	23.270	33.869	— 10.599
Uitgaven	42.705	51.074	— 8.369
Exploitatiecoëfficiënt	183,52 %	150,8 %	
Exploitiemali	— 19.435	— 17.205	— 2.230
Staatstussenkomst	—	—	—
Eindresultaat	— 19.435	— 17.205	— 2.230
3) Autobusdiensten (regime 1924) Lage kapitalen			
Ontvangsten	43.500	43.164	+ 336
Uitgaven	68.464	65.002	+ 3.462
Exploitatiecoëfficiënt	157,39 %	150,6 %	
Exploitiemali	— 24.964	— 21.838	— 3.126
Staatstussenkomst	24.964	21.838	+ 3.126
Eindresultaat	—	—	—
4) Totaal voor het net			
Ontvangsten	2.032.500	1.922.543	+ 109.957
Uitgaven	3.640.183	3.001.500	+ 638.683
Exploitatiecoëfficiënt	179,10 %	156,1 %	
Exploitiemali	— 1.607.683	— 1.078.957	— 528.726
Staatstussenkomst	1.588.248	1.061.752	+ 526.496
Eindresultaat	— 19.435	— 17.205	— 2.230

TABEL III

Bedrijfsresultaten per vervoerwijze

In miljoen F

	1973			1972		
	Ont- vangsten	Uit- gaven	Exploi- tatie- tekort	Ont- vangsten	Uit- gaven	Exploi- tatie- tekort
Spoorlijnen :						
Geëlektrificeerd	206,6	458,9	— 252,3	217,8	438,6	— 220,8
Niet geëlektrificeerd (Toeristische lijn)	2,9	2,9	—	2,5	2,5	—
Totalen	209,5	461,8	— 252,3	220,3	441,1	— 220,8
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.756,2	3.067,2	—1.311,0	1.625,2	2.444,3	— 819,1
Diensten met eigen kapitaal (re- gime 1924)	66,8	111,2	— 44,4	77,0	116,1	— 39,1
Totalen	1.823,0	3.178,4	—1.355,4	1.702,2	2.560,4	— 858,2
Algemene totalen	2.032,5	3.640,2	—1.607,7	1.922,5	3.001,5	— 1.079,0

BEDRIJFSRESULTATEN PER PROVINCIE

Op tabel IV komen de bedrijfsresultaten van 1973 voor, verdeeld per provincie, alsmede de vergelijking met die van 1972.

EXPLOITATIEKOSTEN EN OVERSCHOT VAN UITGAVEN

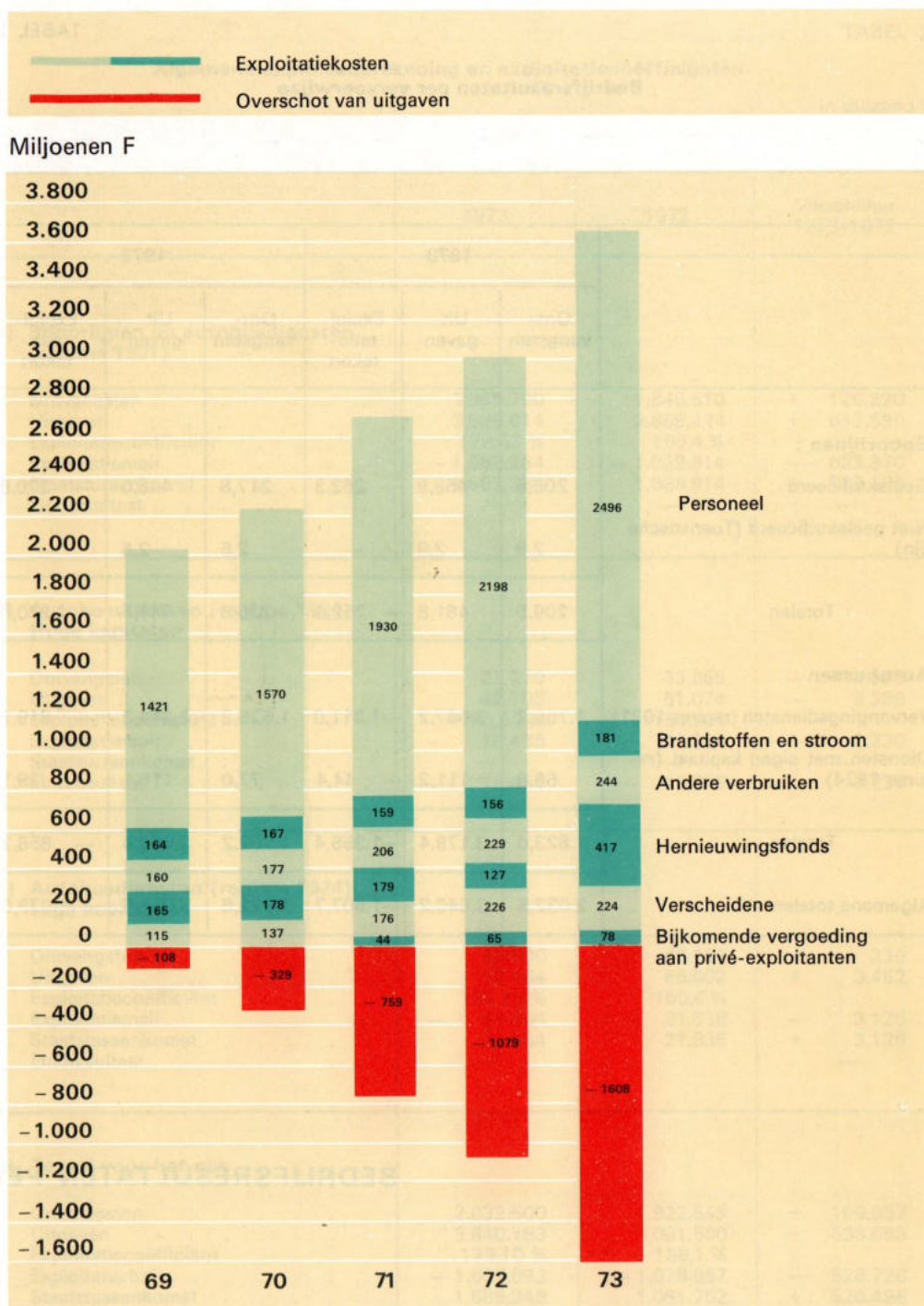


Diagram 10

TABEL IV

Bedrijfsresultaten per provincie

In F

PROVINCIE	1973			Tekort in 1972
	Ontvangsten	Uitgaven	Exploitatie- tekort	
Antwerpen	331.788.157	527.219.640	195.431.483	129.447.704
Oost-Vlaanderen	100.863.867	177.910.516	77.046.649	42.030.772
West-Vlaanderen	207.965.189	367.505.068	159.539.879	100.841.476
Henegouwen	409.475.040	856.358.889	446.883.849	327.193.540
Namen	119.051.021	199.860.122	80.809.101	50.231.835
Luxemburg	40.307.662	79.012.188	38.704.526	29.454.737
Luik	209.396.679	363.193.452	153.796.773	101.208.313
Limburg	180.115.173	291.883.050	111.767.877	64.629.289
Brabant	433.537.268	777.240.209	343.702.941	233.919.099
Totalen	2.032.500.056	3.640.183.134	1.607.683.078	1.078.956.765

EVOLUTIE VAN DE EXPLOITATIEUITGAVEN PER AARD VAN LASTEN

Vergeleken bij 1972, zijn de totale exploitatieuitgaven in 1973 met 639 miljoen F gestegen, d.i. een verhoging met 21,3 %.

Het bedrag van die uitgaven per aard van lasten komt voor op diagram 10.

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

De verhoging van de dotaties voor de hernieuwingsfondsen (ze vertegenwoordigen, in 1973, 11,5 % van de uitgaven, tegenover 4,2 % in 1972) heeft de teruggang in percentage van al de andere posten tot gevolg gehad : de uitgaven voor het personeel (68,6 % in 1973, tegenover 73,3 % in 1972), die van brandstoffen en tractiestroom (5,— % in 1973, tegen 5,2 % in 1972), die van andere verbruiken (6,7 % in 1973, tegen 7,6 % in 1972), de bijkomende vergoeding aan de privé-exploitanten (2,1 % in 1973, tegenover 2,2 % in 1972) en verscheidene uitgaven (6,1 % in 1973, tegen 7,5 % in 1972).

VERDELING IN % VAN DE EXPLOITATIEKOSTEN

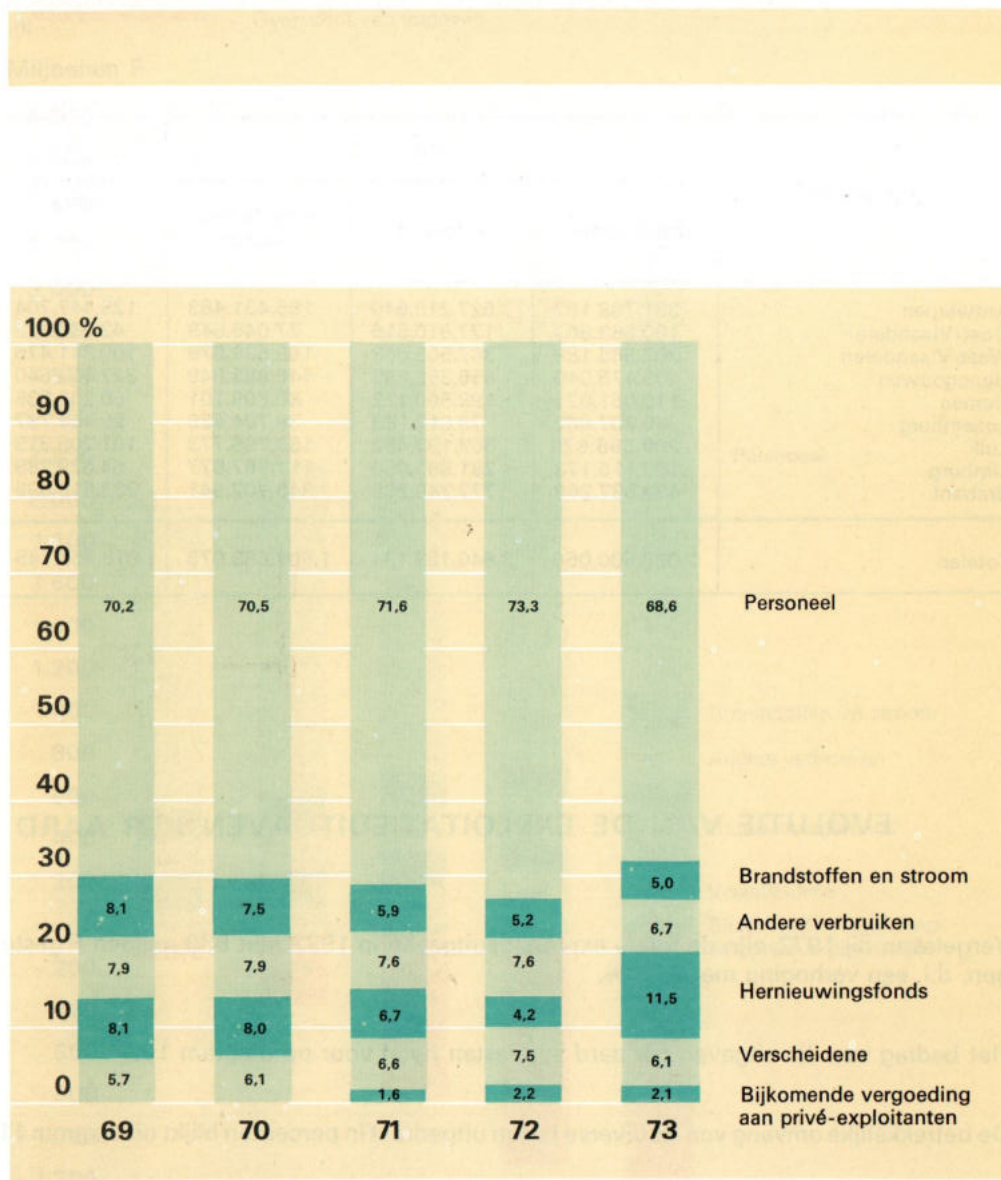


Diagram 11

Wat de fiscale lasten betreft, is er voor het dienstjaar 1973 een BTW-bedrag van 19,3 miljoen F ten laste van de N.M.V.B. gebleven, ten gevolge van de overgangsmaatregelen die de aftrekbaarheid van de belasting voor de investeringsgoederen beperken.

Ten slotte wijzen wij erop dat het speciaal accijnsrecht op de gasolie (140 F per hectoliter) in 1973 door de N.M.V.B. gedragen werd ; dit vertegenwoordigt een bedrag van 57,9 miljoen F. Dient eraan herinnerd te worden, dat de andere instellingen voor secundair gemeenschappelijk vervoer van dit speciaal accijnsrecht vrijgesteld zijn ten belope van 100 F per hectoliter voor een verbruik gelijk aan dat van 1968 ?

1870

1870

1870

1870

1870

financiën

KAPITALEN

Ingeschreven

Op 31 december 1973 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 1973	KAPITAAL	SOMMEN				Gemiddelde quota's %			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) .	1.169.997.000	562.984.000	333.995.000	266.860.000	6.158.000	48,1	28,6	22,8	0,5
Autobusdiensten (regime 1924) . . .	16.256.000	8.126.000	4.087.000	4.038.000	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

Opgegeven

De Raad van beheer van de N.M.V.B. heeft, in zitting van 2 oktober 1973, beslist de kapitalen van de hiernavolgende autobusdiensten niet meer in de jaarverslagen op te nemen en tot hun liquidatie over te gaan :

Lage kapitalen :

Wellin — Beauraing — Franse grens	2.000,— F
Gedinne — Willerzie — Bourseigne-Neuve	4.000,— F

ALGEMENE BEHEERSKOSTEN

Het gezamenlijk bedrag van de algemene beheerskosten over het dienstjaar 1973 beloopt 212.458.688 F. Dat bedrag werd, na te zijn verminderd met de financiële opbrengsten en met de kosten die rechtstreeks aan de groepen geïmputeerd werden voor

de prestaties die voor hun rekening waargenomen werden, gespreid over de exploitatierekeningen van de spoorlijnen en van de autobusdiensten, alsmede over het verzekeringsfonds.

Het op de exploitatierekeningen geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 151.228.619 F, zegge 8 % van de ontvangsten van de spoorlijnen en van de in regie geëxploiteerde autobusdiensten. In 1972 was het 7,87 %.

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 :**
1.178.300.518 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 :**
8.374.511 F

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

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

Uitgaven van eerste aanleg gedaan voor de autobusdiensten waarvoor machtiging is verleend tegen de voorwaarden van het statutair stelsel ingevoerd krachtens de wet van 11 augustus 1924. De bijlage C (kolom 4) geeft deze uitgaven per autobusdienst.

Hoofdbestuur en exploitatieregies

Gebouwen :
83.634.544 F
**Mobilair,
gereedschap en
rijdend materieel :**
10.274.003 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 : Waarde, na afschrijving, van de gebouwen en de uitrusting van de sociale en culturele inrichtingen.
18.467.646 F

**Investerings-
vanaf 1.1.1972 :** Waarde, na afschrijving, van de sedert 1.1.1972 geboekte investeringsgoederen, die normalerwijze door leningen moesten gefinancierd worden.
147.247.194 F

Beschikbaar en realiseerbaar

Kas en financiële organismen : Kasvoorraad en bij financiële organismen beschikbare middelen van het hoofdbestuur en van de exploitatieregies.
53.748.953 F

Effectenportefeuille : Bezit in effecten.
14.356.450 F

Vorraden : 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.
203.348.711 F

**Belgische Staat :
nog verschuldigde
bijdrage tot het
evenwicht van de
exploitatierkening :** Nog verschuldigde bijdrage voor het dienstjaar 1973.
295.000.000. F

**Verschillende
debiteuren :** 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 zomede de tegenwaarde van de op de rekening « Leveranciers » ingeschreven facturen in afwachting van hun definitieve aanrekening.
290.022.425 F

Borgtochten en in pand gegeven effecten

Borgtochten : Allerlei borgtochten door de Nationale Maatschappij neergelegd als waarborg van haar verplichtingen.
230.982 F

**In pand gegeven
effecten :** 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.
166.540.662 F

Rekeningen van financieel beheer

Te vervallen annuïteiten : 2.524.731.461 F	Annuïteiten die na 30 juni 1973 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 : 567.000 F	Nominaal bedrag van de door derden nog om te ruilen hercouponeerde N.M.V.B.-obligaties.
---	---

Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam : 616.828.880 F	Nominaal bedrag van de door derden ter bewaring neergelegde N.M.V.B.-obligaties.
---	--

Neerleggingen van borgtochten : 8.414.330 F	Bedrag der door derden neergelegde borgtochten.
--	---

Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons : 31.754.947 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 : 27.935.193 F	Fondsen aangehouden tot dekking van het patrimonium van op rust gestelde agenten.
--	---

Fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen : 96.090.248 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 : 19.435.112 F

Deficit in 1973 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 : 247.877.427 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) : 1.280.352.080 F

Afschrijvingsdotaties van het vóór 1.1.1972 in dienst gesteld voertuigenpark der autobusdiensten (regime 1931).

Autobusdiensten (regime 1924) : 26.794.081 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 : Fonds aangelegd om de Nationale Maatschappij te dekken tegen de risico's van brand, ongevallen aan derden en aan het personeel.
85.046.542 F

Fonds voor arbeidsongevallen : 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.
12.316.244 F

Creditrekeningen : Provisies bestemd om zekere waardeverliezen op te vangen, of om latere uitgaven van de exploitatieregies te dekken.
93.284.059 F

Opvraagbaar

Gemeentekrediet van België : Voorschotten verleend door het Gemeentekrediet van België op de kredietopening die dit organisme aan de Nationale Maatschappij heeft toegestaan.
voorschotten in kredietopening :
78.042.979 F

Verschillende crediteuren : Deze post omvat hoofdzakelijk de sommen verschuldigd door het hoofdbestuur en de exploitatieregies aan leveranciers en aan andere derden.
606.706.065 F

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

Rekeningen van financieel beheer

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

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

Orderekeningen

Houders van nog om te ruilen N.M.V.B.-obligaties : 567.000 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 : 616.828.880 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 : 8.414.330 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 : 31.754.947 F	Bedrag van de terugbetaalbare obligaties en van de vervallen coupons die niet ter inning aangeboden werden of die van 1 januari 1974 af mogen aangeboden worden.
Patrimonium van de gepensioneerde agenten : 27.935.193 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.
Voorzorgsinstellingen : 96.090.248 F	Beschikbaar saldo van de voorzorgsinstellingen. Dit bezit wordt vertegenwoordigd door fondsen, voorkomend op de overeenstemmende post van de activa

De Raad van beheer.

balans

per 31 december 1973

ACTIVA

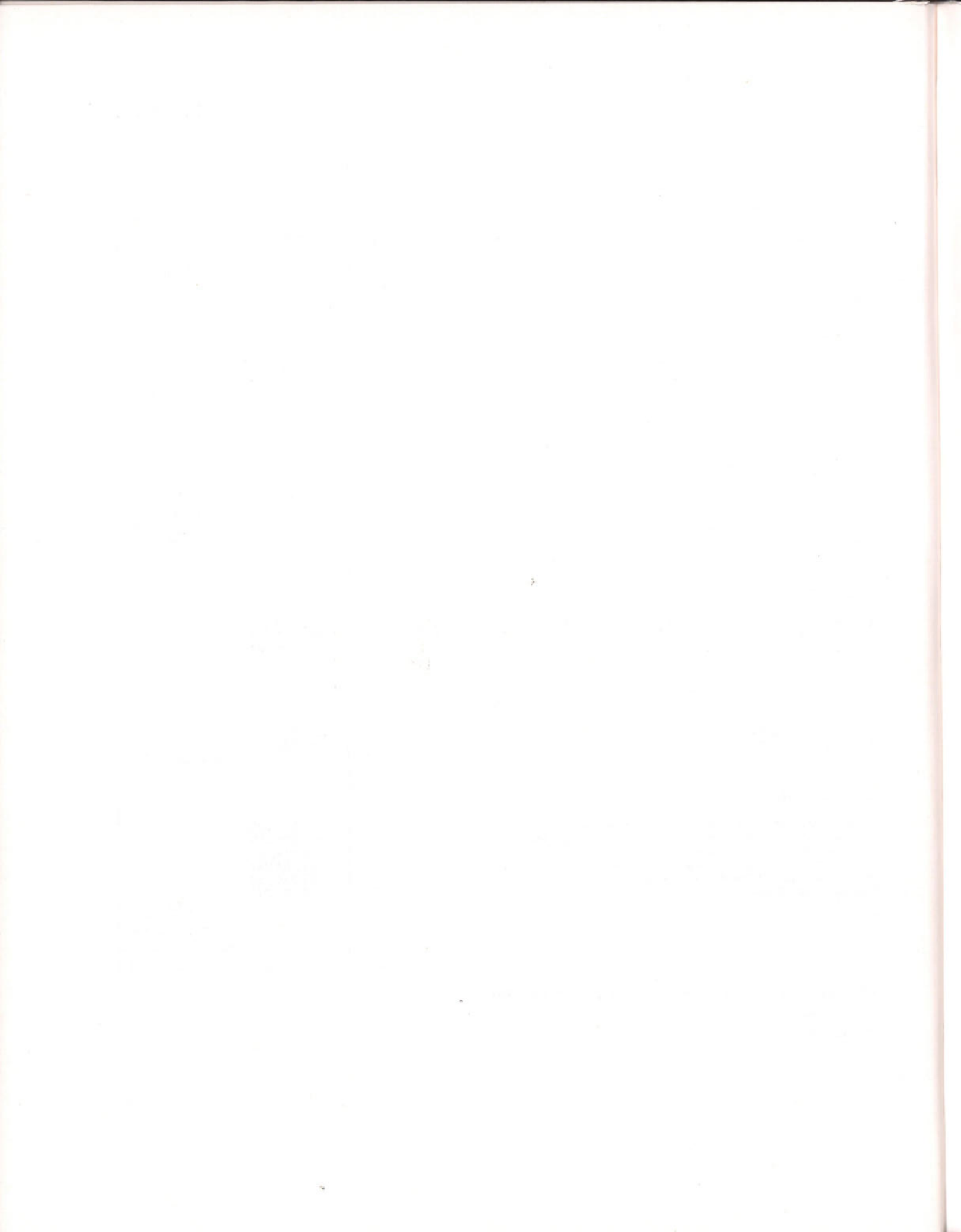
VASTLIGGEND			
Eerste aanleg van de lijnen :			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.178.300.518	1.215.667.522	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.374.511		
Autobusdiensten (regime 1924)	28.992.493		
Hoofdbestuur en exploitatieregies :			
Gebouwen (na afschrijving)	83.634.544	93.908.547 18.467.646 147.247.194	
Mobilair, gereedschap en rijdend materieel (na afschrijving)	10.274.003		
Sociale en culturele inrichtingen en hun uitrusting (na afschrijving)			
Investerings vanaf 1.1.1972 (na afschrijving)			
BESCHIKBAAR EN OMZETBAAR			
Kas en financiële organismen	53.748.953	856.476.539	
Effectenportefeuille	14.356.450		
Voorraden	203.348.711		
Belgische Staat : nog verschuldigde bijdrage tot het evenwicht van de exploitatie-rekening	295.000.000	166.771.644	
Verschillende debiteuren	290.022.425		
BORGTOCHTEN EN IN PAND GEGEVEN EFFECTEN			
Borgtochten	230.982	2.524.731.461	
In pand gegeven effecten	166.540.662		
REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art. 2)			
Te vervallen annuïteiten			
ORDEREKENINGEN			
Nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties	567.000	781.590.598	
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam	616.828.880		
Neerleggingen van borgtochten	8.414.330		
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	31.754.947	1.369.319.495 19.435.112	
Fondsen ter verzekering van het patrimonium der gepensioneerde agenten	27.935.193		
Fondsen ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	96.090.248		
RESULTATENREKENINGEN			
Verliezen der voorgaande dienstjaren op exploitatie van de spoorlijnen en de autobus-diensten (regime 1931)	1.325.778.274	7.193.615.758	
Aanvullende bezoldiging in 1971 toegekend aan privé-exploitanten	43.541.221		
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen			

Opgemaakt te Brussel, op 12 februari 1974.
De Directeur-generaal,
L. VAN AUTGAERDEN
Nagezien door het Comité van toezicht in zitting van 24 april 1974.
De Voorzitter,
A. LONCKE

PASSIVA

NIET OPVRAAGBAAR			
Kapitaal van aanleg:			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.169.997.000	1.196.548.000	130.806.677
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000		
Autobusdiensten (regime 1924)	16.256.000		
Reservefonds			
Voorzieningsfonds:			
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)	247.877.427	1.555.023.588	85.046.542
Autobussen (regime 1931)	1.280.352.080		
Autobusdiensten (regime 1924)	26.794.081		
Verzekeringsfonds			12.316.244
Fonds voor arbeidsongevallen			93.284.059
Creditrekeningen			
OPVRAAGBAAR			
Gemeentekrediet van België : voorschotten in kredietopening	78.042.979	865.749.044	
Verschillende crediteuren	606.706.065		
Nog te vereffenen schadegevallen	181.000.000		
REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6.7.1885, art.2)			
Te vervallen obligaties	1.309.778.920	2.467.325.020	
Te vervallen interesten	1.157.546.100		
ORDEREKENINGEN			
Houders van nog om te ruilen N.M.V.B. - obligaties	567.000	781.590.598	
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	616.828.880		
Bewaargevers van borgtochten	8.414.330		
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	31.754.947	7.193.615.758	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	27.935.193		
Voorzorgsinstellingen	96.090.248		

Afgesloten door de Raad van beheer in zitting van 5 maart 1974.
De Voorzitter,
J. STORME



verslag

uitgebracht door het comité van toezicht



VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

In overeenstemming met de wettelijke en statutaire voorschriften brengt het Comité van toezicht verslag uit over de uitvoering van zijn mandaat gedurende het dienstjaar 1973.

Tijdens zijn periodieke zittingen werd het Comité ingelicht over de essentiële feiten die de activiteiten van de Nationale Maatschappij hebben gekenmerkt. Met voldoening mag het verklaren dat deze activiteiten geen aanleiding geven tot enige bijzondere aanmerking van zijnentwege.

Om tot de verificaties over te gaan werd ruim gebruik gemaakt van het individuele recht van toezicht dat bij artikel 25, par. 3, van de statuten is voorzien.

In de exploitatiegroepen werd steekproefsgewijze overgegaan tot de controle op de juistheid van de voorraadinventarissen.

Bij het Hoofdbestuur had het onderzoek betrekking op de gelden in kas en de in de safe van de maatschappij gedeponeerde effecten. De boekhoudkundige documenten en inschrijvingen werden geregeld nagezien.

De activa- en passivatoestandsopgave per 30 juni 1973 werd geverifieerd en in overeenstemming bevonden met de boekhoudkundige geschriften.

Met betrekking tot de toestand per 31 december 1973 werd de controletaak omtrent de verschillende balansposten en de bijlagen aan de balans onderling verdeeld.

Op grond van voormelde controles is het Comité van oordeel dat de Balans volkomen aansluit met de gegevens van de boekhouding en dat ze een oprecht beeld geeft van de Nationale Maatschappij. Derhalve stelt het de aandeelhouders voor de Balans en haar bijlagen goed te keuren, zoals ze werden voorgesteld door de Raad van beheer.

Met genoegen erkent het Comité dat de uitvoering van zijn mandaat werd vergemakkelijkt ingevolge de doeltreffende medewerking die het mocht ondervinden vanwege de directie ; het stelt er prijs op haar hiervoor zijn welgemeende dank te betuigen. Tevens brengt het Comité hulde aan alle personeelsleden van de Nationale Maatschappij voor de ijver en de toewijding waarvan blijkt wordt gegeven bij de uitoefening van hun taak.

Brussel, 24 april 1974.

Het Comité van toezicht.

bijlagen

BIJLAGE A
1973

**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	Voorziens- 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	71.133.321	—	607.321	—	33.024.850
2	Lijnen van het oosten van de provin- cie Antwerpen	71.818.000	72.106.561	—	288.561	—	67.654.798
	Totalen F	142.344.000	143.239.882	—	895.882	—	100.679.648
	PROVINCIE BRABANT						
3	Lijnen van de groep Brussel	152.521.000	153.519.259	—	998.259	—	240.791.316
4	Lijnen van de groep Leuven	51.569.000	52.002.637	—	433.637	17.876	100.684.691
	Totalen F	204.090.000	205.521.896	—	1.431.896	17.876	341.476.007
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
5	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	38.597.684	—	537.684	—	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	161.099.415	—	1.362.415	1.976.282	109.557.704
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
8	Lijnen van de provincie Oost-Vlaan- deren F	76.376.000	77.062.467	—	686.467	—	34.933.132
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
9	Buurtlijnen van de groep Char- leroi	113.738.000	113.934.304	—	196.304	965.877	233.214.518
10	Buurtlijnen van de groep Cen- trum	37.078.000	37.838.245	—	760.245	467.453	51.159.273
11	Buurtlijnen van de groep Door- nik	35.747.000	35.984.465	—	237.465	—	14.581.371
12	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	100.985.130	—	823.130	904.469	142.739.542
13	Lijnen van de streek Chimay en Couvin	4.486.000	4.655.810	—	169.810	—	12.780.910
	Totalen F	291.211.000	293.397.954	—	2.186.954	2.337.799	454.475.614

BIJLAGE A
1973

**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	10.618.976	—	240.976	—	23.602.125
15	Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	34.012.000	34.066.586	—	54.586	—	25.002.819
16	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	80.655.083	—	266.083	—	62.992.736
	Totalen F	124.779.000	125.340.645	—	561.645	—	111.597.680
	PROVINCIE LIMBURG						
17	Lijnen van de provincie Limburg F	75.268.000	75.289.387	—	21.387	—	59.229.450
	PROVINCIE LUXEMBURG						
18	Lijnen van de provincie Luxemburg F	37.953.000	38.061.271	—	108.271	—	80.828.289
	PROVINCIE NAMEN						
19	Lijnen van het Naamse F	58.239.000	59.287.601	—	1.048.601	—	33.000.750
	Algemene totalen F	1.169.997.000	1.178.300.518	—	8.303.518	4.331.957	1.325.778.274

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	—	5.955.729 131.990*	—	108.615.740 2.542.395*	16.906.916	2.049.421
Lijnen van het oosten van de provincie { Antwerpen	—	9.152.133 2.981.567*	—	146.742.907 43.626.213*	8.953.067	2.351.498
Totalen {	—	15.107.862 3.113.557*	—	255.358.647 46.168.608*	25.859.983	4.400.919
PROVINCIE BRABANT						
Lijnen van de groep Brussel {	1.040.500	12.415.540 726.172*	33.493.456	237.182.674 16.415.654*	14.415.063	3.144.846
Lijnen van de groep Leuven	—	5.160.780	—	78.028.978	5.539.713	1.081.026
Totalen {	1.040.500	17.576.320 726.172*	33.493.456	315.211.652 16.415.654*	19.954.776	4.225.872
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Lijnen van het Kortrijkse {	—	2.516.310 26.456*	—	34.626.490 566.181*	3.191.883	571.968
Lijnen van de Kust {	918.594	3.489.313 60.847*	46.296.259	50.909.383 783.274*	7.623.722	1.146.337
Lijnen van het centrum der provincie { West-Vlaanderen	—	3.720.792 648.973*	—	45.932.201 7.307.455*	7.896.694	1.113.342
Totalen {	918.594	9.726.415 736.276*	46.296.259	131.468.074 8.656.910*	18.712.299	2.831.647
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Lijnen van de provincie Oost-Vlaanderen {	—	6.782.961 84.691*	—	86.948.207 1.186.571*	7.097.246	2.351.014

* Afgelegde kilometers en ontvangsten betreffende de verpachte diensten.
In kolom (13) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

UITGAVEN				Coëfficiënten (12) = $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- uitslagen (13) = (8) — (11)	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)				
130.114.472	181.161.923	10.205.766	191.367.689	147,08	— 61.253.217	61.253.217	—
201.673.685	323.208.153	12.643.798	335.851.951	166,53	— 134.178.266	134.178.266	—
331.788.157	504.370.076	22.849.564	527.219.640	158,90	— 195.431.483	195.431.483	—
304.651.693	516.597.445	23.930.837	540.528.282	177,43	— 235.876.589	235.876.589	—
84.649.717	155.397.937	6.771.977	162.169.914	191,58	— 77.520.197	77.520.197	—
389.301.410	671.995.382	30.702.814	702.698.196	180,50	— 313.396.786	313.396.786	—
38.956.522	66.572.634	3.071.227	69.643.861	178,77	— 30.687.339	30.687.339	—
106.758.975	173.946.821	8.498.564	182.445.385	170,89	— 75.686.410	75.686.410	—
62.249.692	111.020.443	4.395.379	115.415.822	185,41	— 53.166.130	53.166.130	—
207.965.189	351.539.898	15.965.170	367.505.068	176,71	— 159.539.879	159.539.879	—
97.583.038	164.794.296	7.711.717	172.506.013	176,78	— 74.922.975	74.922.975	—

SPOORLIJNEN 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 HENEGOUWEN						
Buurtlijnen van de groep Charleroi . . . {	2.910.592	6.660.033 277.280*	76.792.725	111.092.137 4.343.959*	9.289.633	1.614.434
Buurtlijnen van de groep Centrum . . .	965.472	2.320.548	31.780.092	42.388.742	2.608.702	679.706
Buurtlijnen van de groep Doornik . . .	—	1.092.451	—	16.401.194	1.502.321	194.984
Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage {	238.701	5.473.959 235.789*	6.319.227	92.686.586 3.107.410*	2.489.460	981.325
Lijnen der streek van Chimay en Couvin .	—	355.724	—	4.587.563	562.658	52.182
Totalen {	4.114.765	15.902.715 513.069*	114.892.044	267.156.222 7.451.369*	16.452.774	3.522.631
PROVINCIE LUIK						
Lijnen van de Condroz	—	1.180.242	—	14.575.696	935.696	222.216
Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik {	—	2.363.954 49.501*	—	43.050.387 2.017.948*	3.173.589	556.530
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik {	—	6.456.907 485.513*	—	111.726.554 6.198.550*	8.315.110	961.177
Totalen {		10.001.103 535.014*	—	169.352.637 8.216.498*	12.424.395	1.739.923
PROVINCIE LIMBURG						
Lijnen van de provincie Limburg {	—	10.635.444 427.434*	—	149.754.039 6.192.032*	20.324.783	3.844.319
PROVINCIE LUXEMBURG						
Lijnen van de provincie Luxemburg . . . {	—	1.969.267 772.119*	—	21.428.101 9.462.233*	4.742.235	3.085.151
PROVINCIE NAMEN						
Lijnen van het Naamse {	— 33.296*	5.117.678 731.142*	— 2.921.033*	94.897.587 8.394.000*	8.282.186	4.556.215
Algemene totalen {	6.073.859 33.296*	92.819.765 7.639.474*	194.681.759 2.921.033*	1.491.575.166 112.143.875*	133.850.677	30.557.691

* Afgelegde kilometers en ontvangsten betreffende de verpachte diensten.
In kolom (13) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (vervolg)

	UITGAVEN			Coëfficiënten $(12) = \frac{(11) \times 100}{(8)}$	Exploitatie- uitslagen $(13) = (8) - (11)$	Staats- tussen- komst (14)	Financiële uitslagen $(15) = (13) + (14)$
Totalen $(8) = (4) + (5) + (6) + (7)$	Exploitatie- kosten (9)	Algemene beheers- kosten (10)	Totalen $(11) = (9) + (10)$				
203.132.888	436.175.897	15.903.114	452.079.011	222,55	— 248.946.123	248.946.123	—
77.457.242	146.914.862	6.196.580	153.111.442	197,67	— 75.654.200	75.654.200	—
18.098.499	32.285.168	1.447.880	33.733.048	186,39	— 15.634.549	15.634.549	—
105.584.008	198.299.963	8.198.128	206.498.091	195,58	— 100.914.083	100.914.083	—
5.202.403	10.521.105	416.192	10.937.297	210,24	— 5.734.894	5.734.894	—
409.475.040	824.196.995	32.161.894	856.358.889	209,14	— 446.883.849	446.883.849	—
15.733.608 48.798.454	34.063.441 76.529.973	1.258.688 3.891.435	35.322.129 80.421.408	224,50 164,80	— 19.588.521 — 31.622.954	19.588.521 31.622.954	— —
127.201.391	210.725.090	9.710.227	220.435.317	173,30	— 93.233.926	93.233.926	—
191.733.453	321.318.504	14.860.350	336.178.854	175,34	— 144.445.401	144.445.401	—
180.115.173	277.967.150	13.915.900	291.883.050	162,05	— 111.767.877	111.767.877	—
38.717.720	72.463.388	2.341.059	74.804.447	193,20	— 36.086.727	36.086.727	—
119.051.021	191.095.191	8.764.931	199.860.122	166,88	— 80.809.101	80.809.101	—
1.965.730.201	3.379.740.880	149.273.399	3.529.014.279	179,53	-1.563.284.078 ..	1.563.284.078	—

** waarvan :
— aanvullende bezoldiging toegekend aan privé-exploitanten : 53.278.979 F
— exploitatie in eigen beheer : 1.510.005.099 F

BIJLAGE C
1973

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

Volg- nummers	DIENSTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6) = (4) - (3)	(7)	(8)
	Hoge kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
1	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . .	835.000	11.555.964	—	10.720.964	—	11.726.132
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglom- eratie	10.000.000	10.796.425	—	796.425	—	8.069.111
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbreidingen	5.000.000	5.469.000	—	469.000	—	5.724.562
	PROVINCIE LUXEMBURG						
4	Streek van Houffalize	380.000	1.130.104	—	750.104	—	1.239.276
	Totaal F	16.215.000	28.951.493	—	12.736.493	—	26.759.081
	Lage kapitalen						
	PROVINCIE BRABANT						
5	Streek van Leuven	4.000	4.000	—	—	34.103	4.000
6	Perwijs - Waver - Overijse en uitbreiding	2.000	2.000	—	—	438.301	2.000
7	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.000	2.000	—	—	124.282	2.000
8	Leuven - Overijse - Terhulpen (sta- tion)	2.000	2.000	—	—	4.015	2.000

BIJLAGE C
1973

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
9	Streek van Nijvel	3.000	3.000	—	—	39.029	3.000
10	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	—	—	279.140	4.000
11	Hannuit - Waver en uitbreiding . . .	2.000	2.000	—	—	25.731	2.000
	Totalen F	19.000	19.000	—	—	944.601	19.000
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
12	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	—	—	20.557	2.000
13	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	—	—	571	2.000
	Totalen F	4.000	4.000	—	—	21.128	4.000
	PROVINCIE LUIK						
14	Streek van Verviers	9.000	9.000	—	—	62.558	9.000
15	Streek van Hoei	3.000	3.000	—	—	373.826	3.000
16	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	—	—	—	35.000
	Hoge en lage kapitalen F	16.256.000	28.992.493	—	12.736.493	1.594.029	26.794.081

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie-vergoe-dingen	Diverse ontvangsten	Totalen	Exploitatie-kosten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)	(7)
A. — Hoge kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	536.000	9.562.583	875.347	69.054	10.506.984	17.589.878
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	588.030	10.738.327	347.923	86.616	11.172.866	19.172.897
PROVINCIE LUXEMBURG						
Streek van Houffalize	149.579	1.216.101	178.488	195.353	1.589.942	4.080.546
Totalen	1.273.609	21.517.011	1.401.758	351.023	23.269.792	40.843.321

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

UITGAVEN			Exploitatie- uitslagen (11) = (6) — (10)	Staatstussenkomst (12)	Financiële uitslagen
Concurrentie- vergoedingen aan de N.M.B.S. verschuldigd (8)	Algemene beheers- kosten (9)	Totalen (10) = (7) + (8) + (9)			Door de aandeelhouders terug te betalen verliezen, volgens art. 38 der statuten (13) = (11) + (12)
—	840.559	18.430.437	— 7.923.453	—	7.923.453
—	893.829	20.066.726	— 8.893.860	—	8.893.860
—	127.195	4.207.741	— 2.617.799	—	2.617.799
—	1.861.583	42.704.904	— 19.435.112	—	19.435.112

In de kolom (11) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	ONTVANGSTEN				UITGAVEN
		Reizigers	Compensatie-vergoe-dingen	Diverse ontvangsten	Totalen	Exploitatie-kosten
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)	(7)
B. — Lage kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Streek van Leuven	112.900*	1.195.551*	—	—	1.195.551*	2.631.006
Perwijs - Waver - Overijse en uitbreidingen	505.560*	8.531.727*	—	—	8.531.727*	11.084.174
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	324.010*	4.606.374*	—	—	4.606.374*	8.009.854
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)	154.930*	2.640.880*	—	—	2.640.880*	3.797.313
Streek van Nijvel	287.090*	3.107.247*	—	—	3.107.247*	6.650.648
Streek van Eigenbrakel	98.650*	1.580.256*	—	—	1.580.256*	2.447.606
Hannuit - Waver en uitbreiding	56.000*	893.973*	—	—	893.973*	1.424.249
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Merelbeke - Zottegem	163.289*	2.614.812*	—	—	2.614.812*	3.716.819
Zottegem - Ninove	72.370*	666.017*	—	—	666.017*	1.687.684
PROVINCIE LUIK						
Streek van Verviers	166.888*	1.516.666*	—	—	1.516.666*	4.009.679
Streek van Hoei	198.075*	2.818.156*	—	—	2.818.156*	2.668.156
Streek van Luik	874.603*	13.328.404*	—	—	13.328.404*	20.186.763
Totalen	3.014.365*	43.500.063*	—	—	43.500.063*	68.313.951
Algemene totalen	{ 1.273.609 3.014.365*	21.517.011 43.500.063*	1.401.758 —	351.023 —	23.269.792 43.500.063*	109.157.272

* Afgelegde kilometers en ontvangsten betreffende verpachte diensten.
In de kolom (11) vertegenwoordigen de met een teken — gemerkte sommen het verlies op exploitatie.
** Verlies gelijk aan de aanvullende bezoldiging toegekend aan privé-exploitanten.

EXPLOITATIEREKENINGEN EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (vervolg).

UITGAVEN			Exploitatie- uitslagen (11) = (6) — (10)	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)			
—	—	2.631.006	— 1.435.455	1.435.455	—
—	—	11.084.174	— 2.552.447	2.552.447	—
—	—	8.009.854	— 3.403.480	3.403.480	—
—	—	3.797.313	— 1.156.433	1.156.433	—
—	—	6.650.648	— 3.543.401	3.543.401	—
—	—	2.447.606	— 867.350	867.350	—
—	—	1.424.249	— 530.276	530.276	—
—	—	3.716.819	— 1.102.007	1.102.007	—
—	—	1.687.684	— 1.021.667	1.021.667	—
—	—	4.009.679	— 2.493.013	2.493.013	—
56.363	93.637	2.818.156	—	—	—
—	—	20.186.763	— 6.858.359	6.858.359	—
56.363	93.637	68.463.951	— 24.963.888**	24.963.888	—
56.363	1.955.220	111.168.855	— 44.399.000	24.963.888	19.435.112

BIJLAGE E
1973

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN.

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

HOGE KAPITALEN	
PROVINCIE BRABANT	
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen	7.923.453*
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	8.893.860*
	16.817.313*
PROVINCIE LUXEMBURG	
Streek van Houffalize	2.617.799*
	19.435.112*

* Zie eveneens kolom (13) van bijlage D

AANDUIDING VAN DE LENINGEN	Nog terug te betalen nominaal bedrag
Lotenlening 1885, 2,5 % coupon juli	1.723.920
Lening 3 % mei-november	70.956.000
Lening 3 % januari-juli — 1e reeks	17.933.000
Lening 3 % januari-juli — 2e reeks	74.407.000
Lening 3 % januari-juli — 3e reeks	250.309.000
Lening 3 % januari-juli — 4e reeks	697.082.000
Lening 1956, 3 % — coupon juli (*)	197.368.000
	1.309.778.920

(*) Niet publiek uitgegeven lening.

