

KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

NEGEN EN ZESTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1953

UITTREKSEL

UIT HET

VERSLAG

UITGEBRACHT

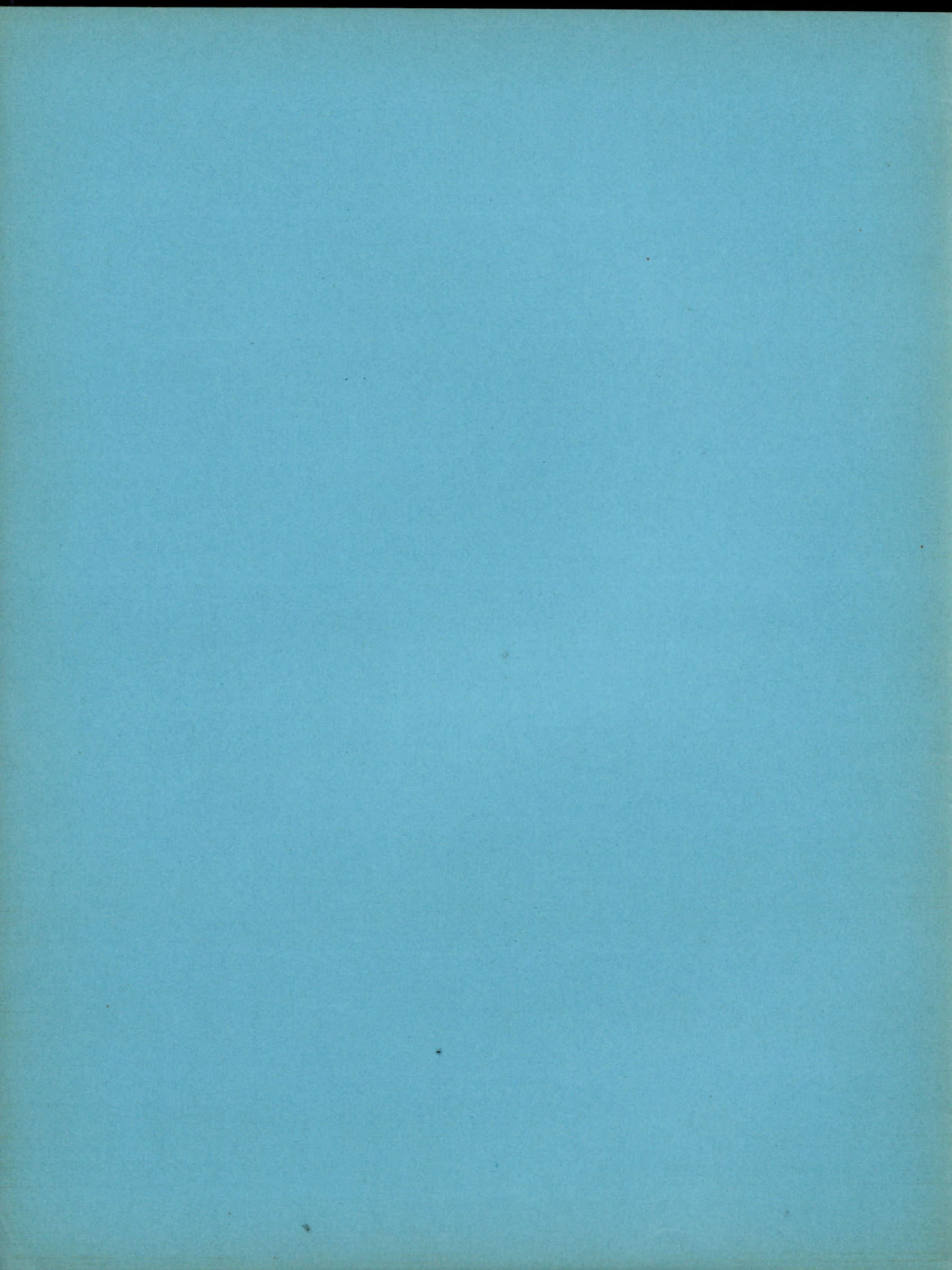
door de Raad van Beheer



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1954



KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

NEGEN EN ZESTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1953

UITTREKSEL

UIT HET

VERSLAG

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1954

COMMENTAAR

I. — ALGEMENE BESCHOUWINGEN

De aanhoudende pogingen tot rationalisatie, die sedert de bevrijding door de Nationale Maatschappij werden gedaan, blijven het rendement van haar activiteit gunstig beïnvloeden. De unitaire exploitatieuitgaven groeien steeds maar aan, terwijl de algemene tarieven op hun peil van 1951 zijn gebleven. Ondanks die ongunstige omstandigheden wijzen de gezamenlijke uitkomsten van de Nationale Maatschappij, alsmede de rekeningen van de meeste lijnen, op een bemoedigende verbetering.

Nevensstaand diagram fig. 14 geeft daarvan een sprekend beeld : de ontvangsten, die sedert 1947 aanhoudend waren gestegen, zijn nu gedaald. Maar deze daling wordt ruimschoots gecompenseerd door een sterkere inkrimping van de uitgaven, die een verhoging van de winstmarge en een verbetering van de exploitatie-

JAARLIJKSE EXPLOITATIEUITGAVEN &-ONTVANGSTEN

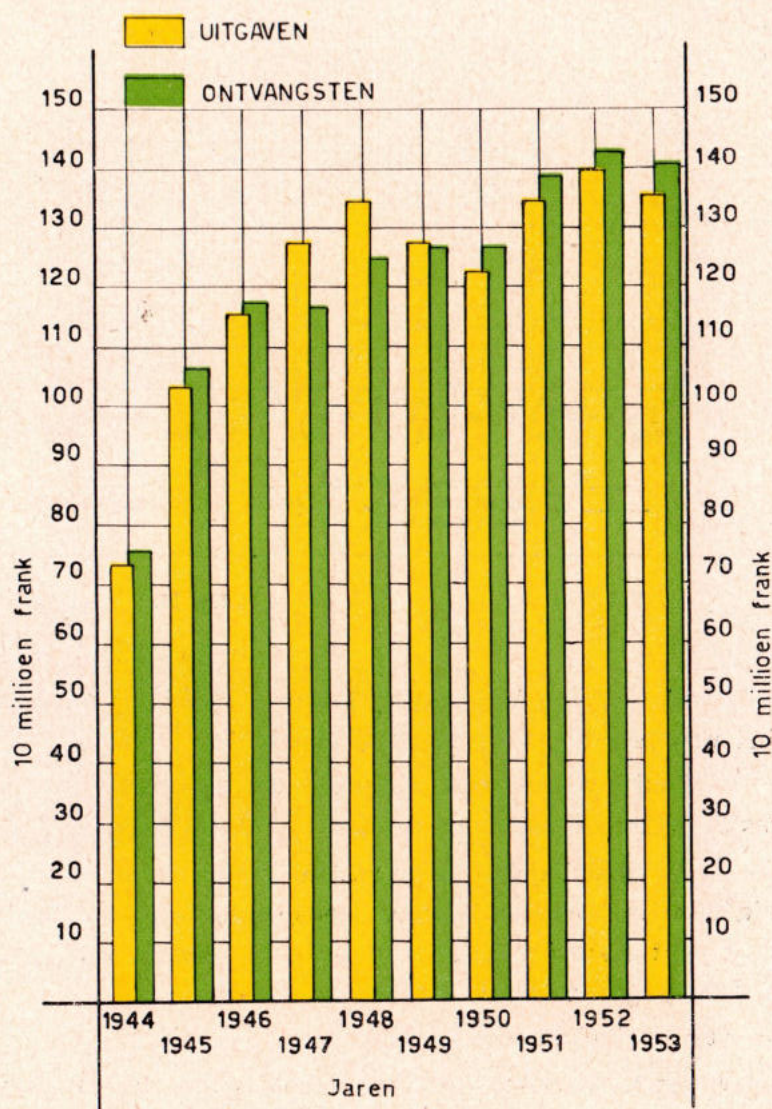


Fig. 14.

Onder dat opzicht is het buitengewoon interessant de evolutie van die kurven, sedert de tariefsverhoging van 3 Augustus 1951, na te gaan : bewegingen in verschillende richtingen van de kleinhandelsprijzen, met lichte neiging tot stijgen ; geleidelijke verhoging van de lonen ; stabiliteit van de tarieven.

Nu blijft, zoals grafiek fig. 16 aangeeft, het personeel de belangrijkste factor in de exploitatieuitgaven van een onderneming van gemeenschappelijk vervoer.

Om de zeer belangrijke weerslag er van nog beter te laten uitkomen hebben wij op een grafiek (fig. 17) de evolutie uitgebeeld van de loonindex van 1945 tot 1953 (basis 1936-1938 = 100) en hebben wij een kurve getrokken die van jaar tot jaar de verhouding weergeeft tussen onze exploitatieontvangsten en het dagloon van een ontvanger van categorie I, t.t.z. een kurve die de jaarlijkse ontvangst aangeeft, uitgedrukt in dagen-loon.

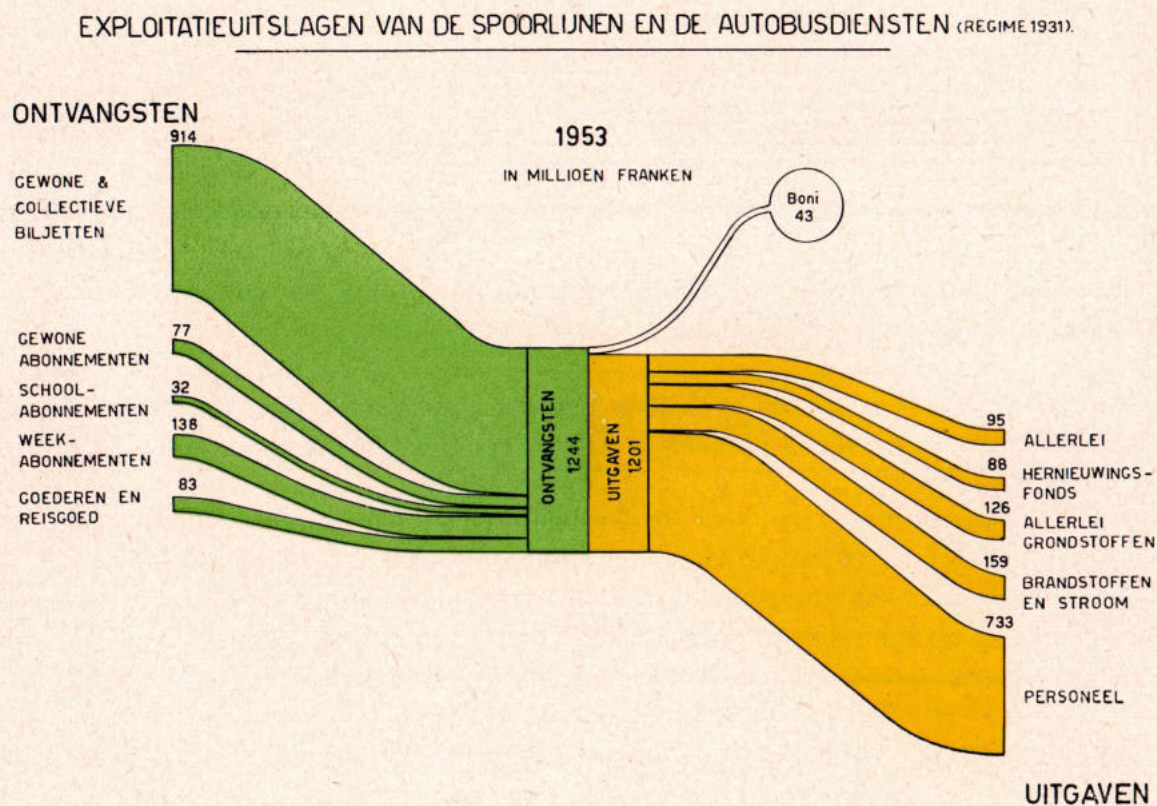


Fig. 16.

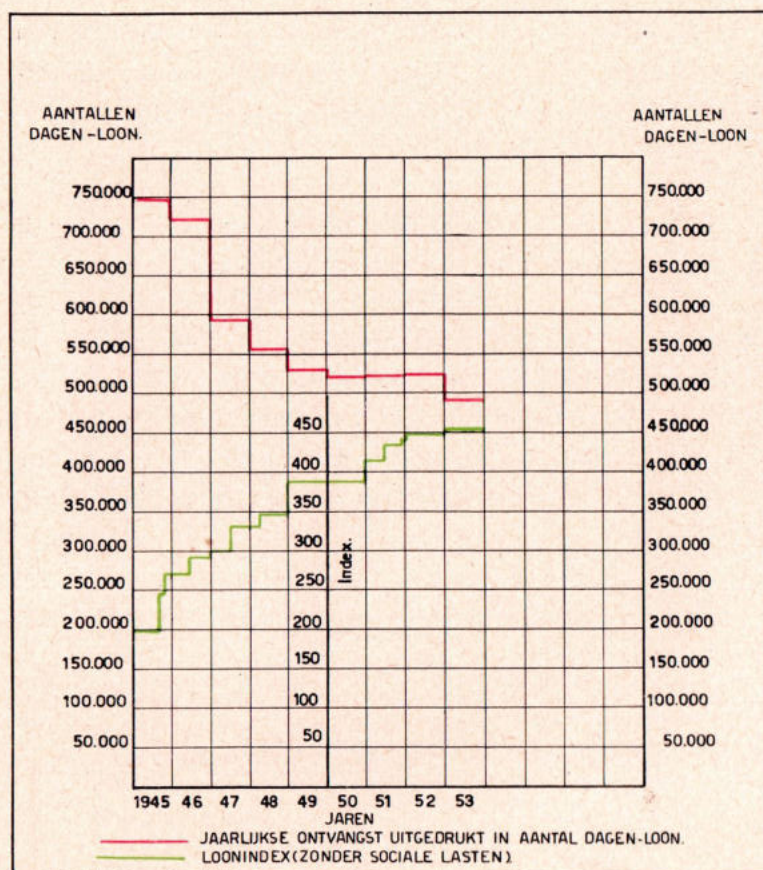


Fig. 17.

Die verhouding wordt hoe langer hoe kleiner, wil zeggen dat het aantal werkdagen, die door de exploitatieontvangsten gedekt kunnen worden, voortdurend afneemt en dat ons streven naar meer productiviteit een dwingende noodzakelijkheid is, wil de exploitatie kunnen voortbestaan en gedijen.

II. — UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.

De Nationale Maatschappij heeft voort haar krachten gewijd aan de uitvoering van haar programma tot vervanging door autobussen van het electrisch rollend materieel dat verschillende

plaatselijke netten bediende (zie blz. 17) en van de spoorauto's aangewend voor het reizigersvervoer op niet-electrische lijnen (zie eveneens blz. 17).

Dit verklaart de nieuwe verhoging met 39,2 t. h. van de door deze activiteitstak opgeleverde ontvangst (214,1 miljoen in 1953, tegen 153,8 miljoen in 1952).

Er dient opgemerkt dat, voor de diensten in eigen beheer geëxploiteerd, de verhoging zelfs 61,3 t. h. bedraagt, daar de ontvangsten van 107,3 miljoen in 1952 tot 173,1 miljoen in 1953 zijn gestegen, terwijl de ontvangsten van de verpachte autobusdiensten in daling zijn (41 miljoen in 1953 tegen 46,5 miljoen in 1952).

Deze laatste cijfers tonen aan dat d Nationale Maatschappij volhardt in haar inspanning om de autobusdiensten die spoorlijnen vervangen in eigen beheer te exploiteren.

Dat initiatief komt evenzeer aan de reizigers ten goede, die met comfortabel materieel worden vervoerd, als aan het personeel, dat in dienst kan worden gehouden na een periode van beroepsheraanpassing te hebben doorgemaakt.

De exploitatieuitslagen van onze gezamenlijke vervoerdiensten worden in de hiernavolgende twee tabellen in miljoen frank samengevat.

DIENSTEN	1952			1953		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
Spoorlijnen :						
Electrische lijnen	930,6	899,8	30,8	886,6	854,4	32,2
Vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	60,8	57,4	3,4	100,7	94,0	6,7
Totalen	991,4	957,2	34,2	987,3	948,4	38,9
Niet-electrische lijnen	190,0	195,7	— 5,7	143,5	149,8	— 6,3
Vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	93,0	89,8	3,2	113,4	102,8	10,6
Totalen	283,0	285,5	— 2,5	256,9	252,6	4,3
Autobussen (regime 1924) :						
Hoge kapitalen	84,1	83,2	0,9	90,5	88,9	1,6
Lage kapitalen	73,3	72,3	1,0	66,4	65,4	1,0
Totalen	157,4	155,5	1,9	156,9	154,3	2,6
Algemene totalen	1.431,8	1.398,2	33,6	1.401,1	1.355,3	45,8

DIENSTEN	1952			1953		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
Spoorlijnen :						
Electrische	930,6	899,8	30,8	886,6	854,4	32,2
Niet-electrische	190,0	195,7	— 5,7	143,5	149,8	— 6,3
Totalen	1.120,6	1.095,5	25,1	1.030,1	1.004,2	25,9
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	153,8	147,2	6,6	214,1	196,8	17,3
Met eigen kapitaal (regime 1924)	157,4	155,5	1,9	156,9	154,3	2,6
Totalen	311,2	302,7	8,5	371,0	351,1	19,9
Algemene totalen	1.431,8	1.398,2	33,6	1.401,1	1.355,3	45,8

Deze samenvattende tabellen tonen aan dat, voor een ontvangst van respectievelijk 1.030,1 miljoen en 371 miljoen, de winsten van de spoorlijnen en van de autobusdiensten 25,9 miljoen en 19,9 miljoen bedragen.

Met andere woorden : het batig saldo bedraagt voor het spoor 2,51 t. h. van de ontvangst, terwijl het voor de autobus 5,36 t. h. beloopt.

Deze cijfers zijn des te merkwaardiger, daar in de meeste gevallen de autobusdiensten spoorlijnen hebben vervangen waarvan de opbrengst ontoereikend was.

Zou die vaststelling de Nationale Maatschappij er moeten toe aansporen, de autobusdiensten te veralgemenen en geleidelijk heel haar spoornet op te geven? Door daarop bevestigend te antwoorden zou men voorzeker een grove fout begaan.

Gemotoriseerde wegdiensten laten weliswaar initiatieven toe, die voor spoorexplotaties uitgesloten zijn, in deze zin dat ze het mogelijk maken de reismwegen aan te passen aan de behoeften die zich voordoen.

Twée voorbeelden die, het eerste een stedelijk net, het tweede een complex van landelijke lijnen betreffen, zullen dit belangrijk voordeel meer bepaald in het licht stellen.

Het gaat namelijk over het stedelijk net van Brugge, waarvan in onze vorige verslagen reeds gewag werd gemaakt.

De twee schema's fig. 18 geven een beeld van de uitbreiding die het net van Brugge, dank zij de autobus, heeft kunnen nemen.

In de Condroz bood het bestaande spoornet, dat de lijnen Ougrée - Warzée en Clavier - Val-Saint-Lambert omvatte, aan de bewoners van die streek niet het modern vervoermiddel dat het hun mogelijk moest maken zich snel van hun woonplaats naar de voornaamste centra van de provincie te begeven.

Men heeft van de spoordienst af moeten zien en hem door een autobusnet vervangen dat in veel ruimere mate voldoening geeft, zo wat het vertrekpunt als de bestemming betreft (zie de twee schema's fig. 19).

Het doordringen van die lijnen in de stad Luik en de verlenging er van tot in de nijverheidscentra hebben de aan de reizigers verschaft diensten zeer merkkelijk verbeterd.

Zo te Brugge als in de Condroz hebben de heraanpassingen een aanzienlijke toeneming van onze activiteit voor gevolg gehad.

In de twee beschouwde gevallen — en het zijn natuurlijk niet de enige — heeft het aanwenden van wegvoertuigen het mogelijk gemaakt de diensten te rationaliseren, ze te verbeteren en door de vermenigvuldiging van de trajecten meer verscheidenheid te geven.

Wij willen hier terloops hulde brengen aan de Regeringsinstanties en -diensten voor het steeds groeiend vertrouwen dat ze de Nationale Maatschappij betuigen ter gelegenheid van de door haar genomen initiatieven.

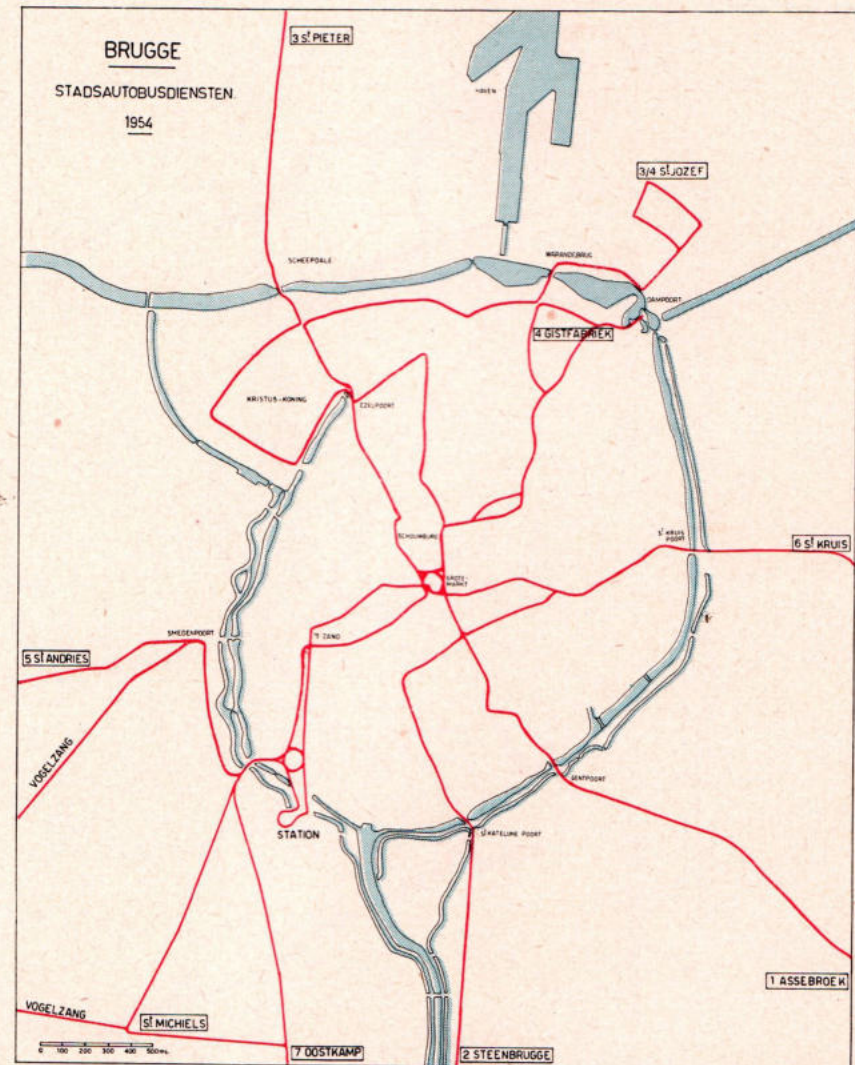
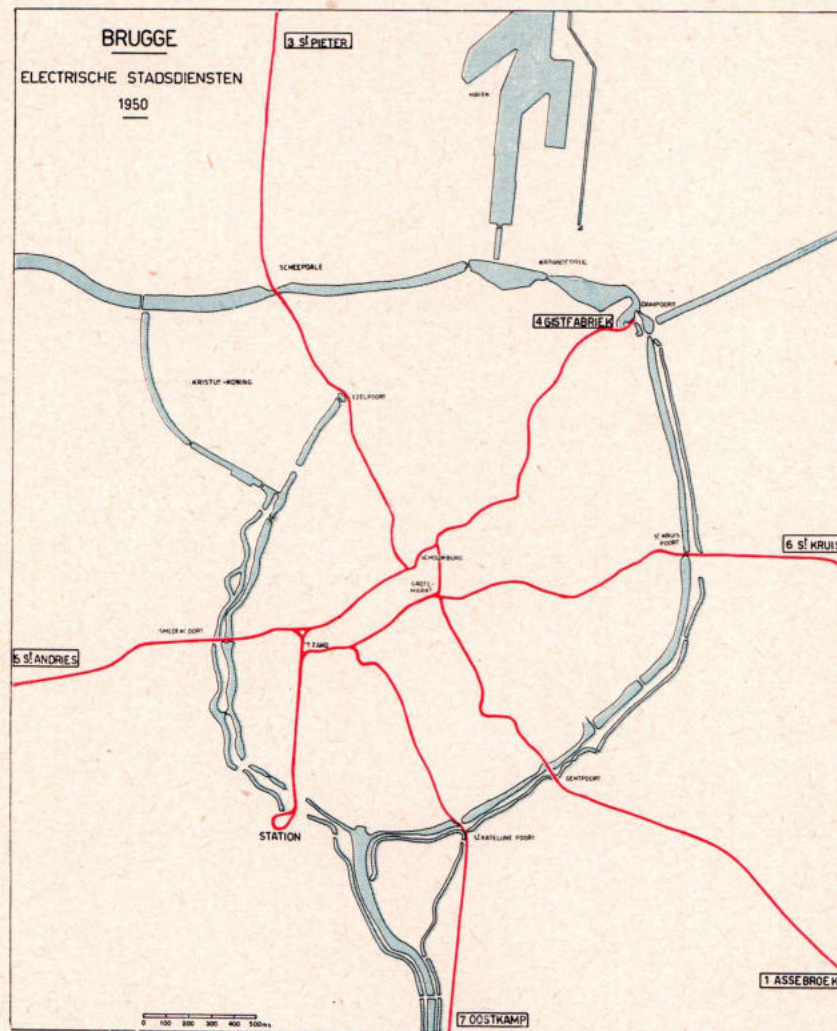


Fig. 18.



In dit geval was de vervanging van het spoor door de autobus dus financieel en economisch gerechtvaardigd.

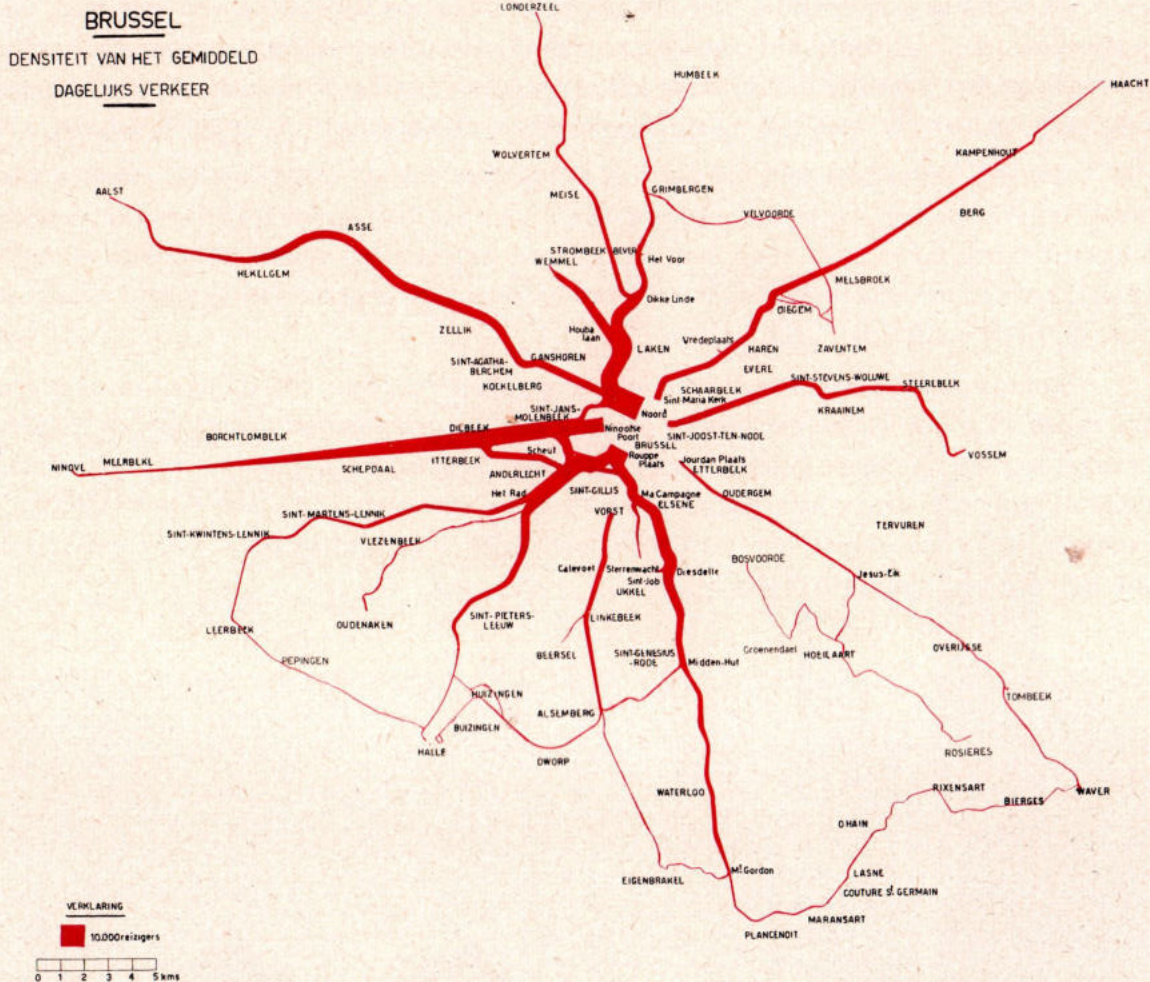


Fig. 20.

De kwestie krijgt een heel ander uitzicht waar het gaat over de lijnen die grote centra bedienen, zoals Brussel en Antwerpen, waar het verkeer op de spitsuren zeer druk is en zware trams met talrijke bijwagens vergt. Om zich hiervan te overtuigen volstaat het, diagram fig. 20 na te gaan, dat de omvang van het reizigersverkeer op de penetratielijnen van de Brusselse agglomeratie weergeeft, en de foto fig. 21, die een gedeeltelijk gezicht voorstelt van de stelplaats te Dilbeek op het ogenblik dat er een gedeelte van de bijwagens gestald staan, die op de spitsuren worden in omloop gebracht voor het bedienen van een gedeelte der lijnen ten Zuiden en ten Westen van Brussel. Men kan zich rekenschap geven van de belangrijkheid van het wegmaterieel dat zou dienen aangekocht te worden voor het dagelijks vervoer, in de beide richtingen van de trajecten, van de circa 40.000 reizigers die van de verbinding met Brussel gebruik maken.

Wegens de concentratie van dit vervoer binnen de tijdspanne van een paar uur 's morgens en 's avonds, zou het wegmaterieel niet rationeel genoeg kunnen worden gebruikt om het mogelijk te maken de uit een wegexploitatie voortvloeiende vaste kosten (afschrijving van de voertuigen, verzekeringen, verkeersbelasting, enz.), te dekken.

Andere beweegredenen kunnen het vervangen van de trein door de autobus verhinderen. Vermelden we in dit verband dat zekere ontwerpen tot inrichten van vervangingsautobusdiensten, die voor een renderende exploitatie wenselijk blijken te zijn, vaak geremd en zelfs onuitvoerbaar worden door het gebrek aan gepaste wegen of door de slechte staat van deze laatste.

Zo de oplossing « autobus » in zekere gevallen volstrekt van de hand te wijzen is om reden van het slecht gemiddeld gebruik van het groot aantal voertuigen die zouden moeten worden in dienst gesteld op de spitsuren, bestaan er andere, die wij tangenciaal zouden kunnen noemen, waar economisch de twee middelen — rail en bus — elkander evenaren en waar, moest het vervoermiddel nieuw ingericht worden, om 't even welk van de twee zou kunnen worden gekozen.



Fig. 21. — Stelplaats te Dilbeek, tussen de spitsuren.

In feite bestaat er één van de twee middelen : het geëlectriceerd spoor, dat met zijn stevig en comfortabel rollend bogiematerieel gedurende vele jaren nog, en zonder aanwending van nieuwe kapitalen, een gewaardeerd vervoermiddel kan uitmaken.

Daaruit blijkt dat zijn voorbarig verdwijnen soms een probleem van verlies aan activa stelt, dat geenszins te verwaarlozen is en de aandacht van de openbare machten, die practisch alleen aandeelhoudsters zijn van de N.M.V.B., dient gaande te houden.

III. — EVOLUTIE VAN HET VERKEER

Zoals in ons verslag over 1952 hebben wij thans ook van de belangrijkheid van ons verkeer een grafische voorstelling gemaakt (fig. 22 en 23).

Het diagram fig. 22 laat een verhoging van het aantal vervoerde reizigers uitschijnen. Diagram fig. 23 daarentegen wijst op een daling in de tak « goederen ».

Indien wij de inkrimping van onze ontvangst « reizigers » nagaan en ze stellen tegenover de voornoemde verhoging van het aantal vervoerde personen, vinden wij een nieuwe bevestiging van de conclusie die wij hebben getrokken uit de studie waarvan de nieuwe

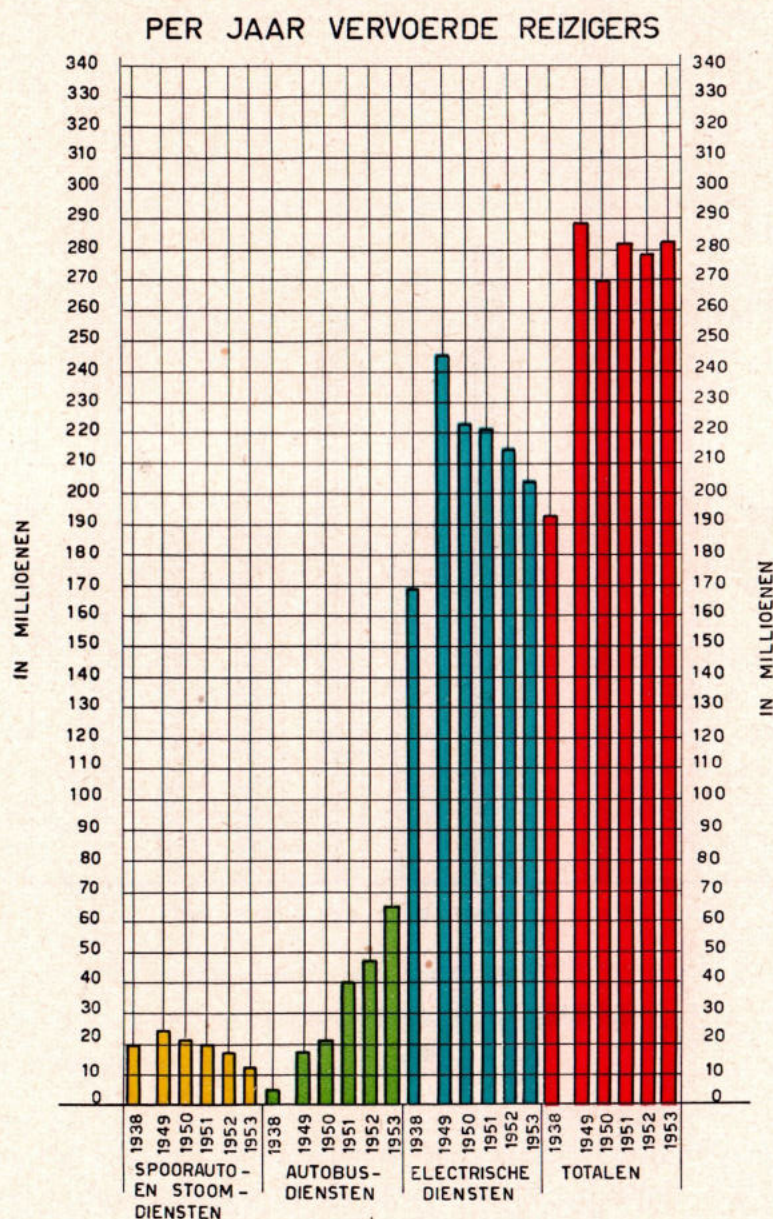


Fig. 22.

PER JAAR VERVOERDE GOEDEREN

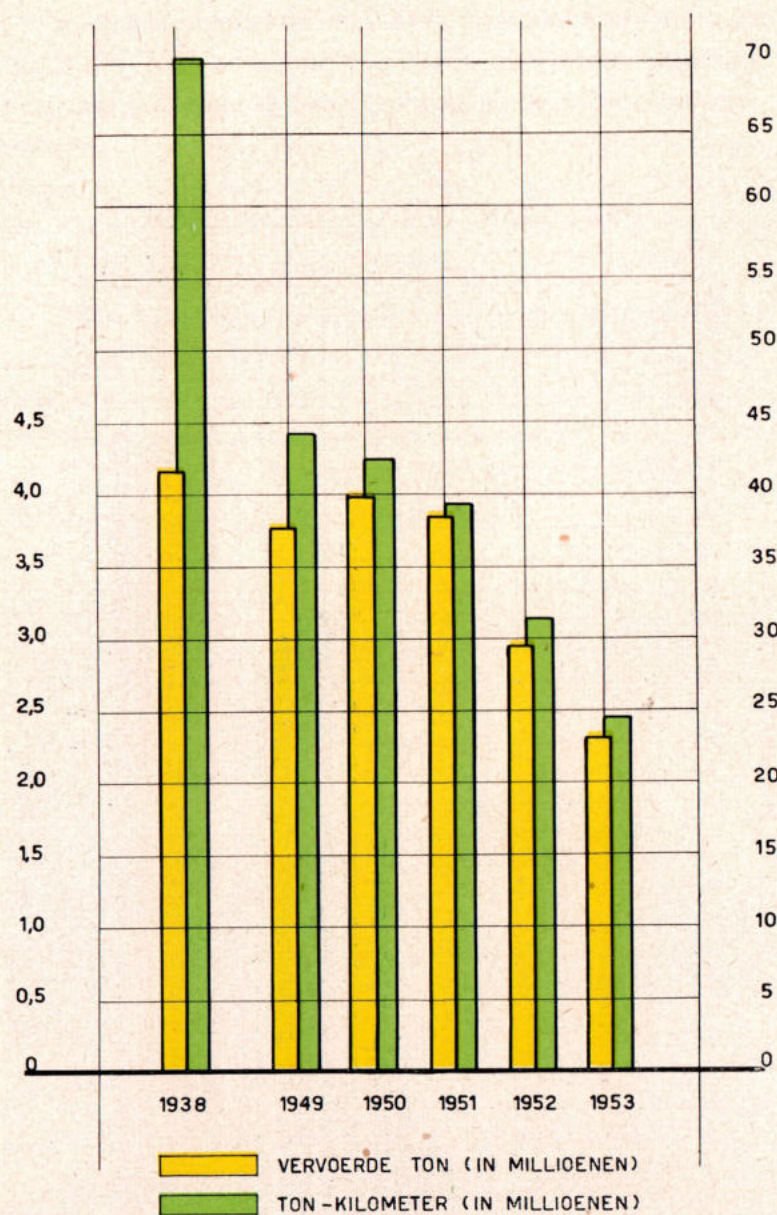


Fig. 23.

tenover 1938 bedraagt de vermindering 45 t. h. voor het vervoerde tongewicht en zelfs 65 t. h. indien de ton-kilometer als vergelijkingseenheid wordt genomen.

Vergeleken met hetzelfde jaar, bereiken onze tarieven nochtans met moeite de coëfficiënt 3,37 voor de wagenladingen.

exploitatievorm van onze stedelijke netten het voorwerp heeft uitgemaakt in localiteiten met gemiddelde belangrijkheid. Deze conclusie luidde, dat de inrichting van drukke, snelle en regelmatige diensten, het gebruik van comfortabele voertuigen en de toepassing van matige tarieven van zulke aard zijn, dat ze de aangroei van het verkeer bevorderen (zie verslag van 1951, blz. 39 en verslag van 1952, blz. 50).

In 1953 hebben wij een deel van onze cliëntele op lange afstand verloren, maar konden dit verlies gedeeltelijk compenseren door een aanwinst aan reizigers. Deze reizigers waren talrijker, maar legden kortere afstanden af.

Diagram 23 duidt dat de omvang van de goederen, waarvan het vervoer aan onze maatschappij wordt toevertrouwd, een trage maar onverbiddelijke inkrimping ondergaat. Te-

In de strijd tussen het spoor en de weg kan dit voordeel evenwel niet opwegen tegen de factor « gemak », die door de vrachtwagen aan het publiek wordt geboden.

Nu is het een feit dat per vrachtwagen de goederen ter plaats geladen en zonder tussenmanipulatie ter bestemming afgeleverd worden, en de vervoermiddelen over de weg zijn in overvloed voorhanden. Anderdeels zijn de gevraagde prijzen des te geringer daar de vervoerder over de weg in zijn verkeer, dat voor hem toevallig en facultatief is, alleen de mogelijkheid zoekt zijn veranderlijke kosten en een deel van zijn vaste uitgaven te dekken.

Die toestand komt vooral duidelijk aan het licht wanneer men in 't bijzonder het vervoer van bieten en pulp beschouwt.

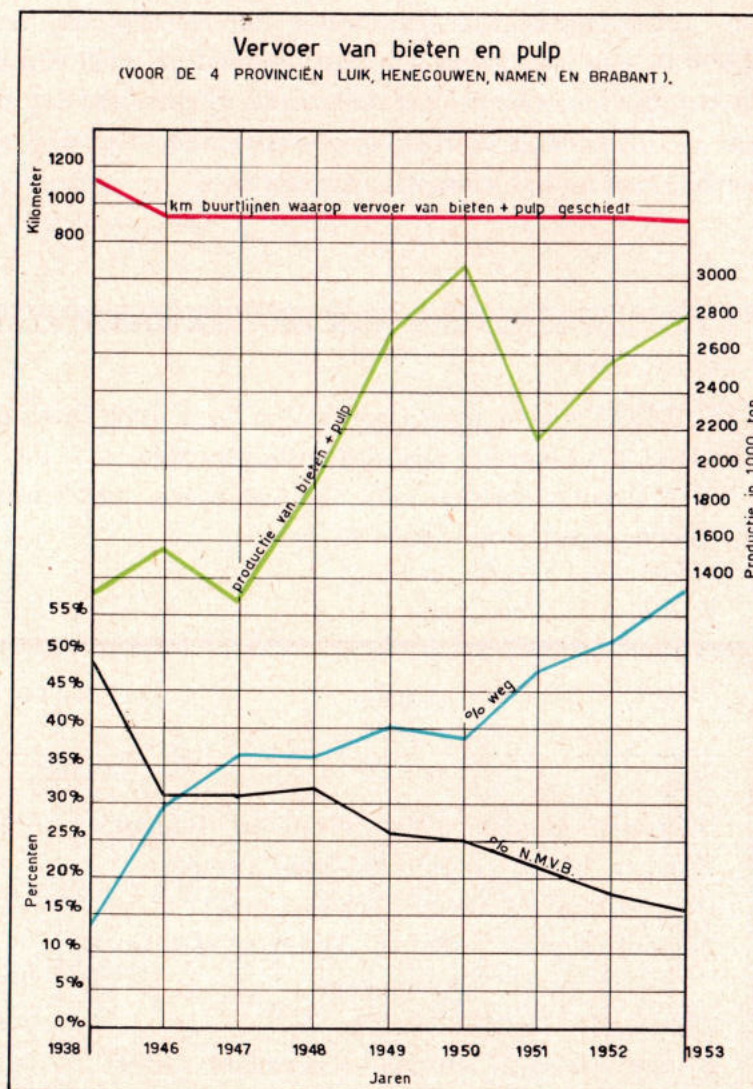


Fig. 24.

Het diagram fig. 24 toont aan dat, voor de vier provinciën waar de suikerbiet het meest verbouwd wordt, nl. Henegouwen, Luik, Namen en Brabant :

- de spoorlijnen, die voor het vervoer van bieten en pulp worden aangewend, behouden werden ;
- het percentage van deze producten, die aan de Nationale Maatschappij tot vervoer worden toevertrouwd, van jaar tot jaar afneemt ;
- het aan de vrachtwagens toevertrouwde deel in en versneld tempo toeneemt.

Dat diagram laat uitschijnen dat het afnemen van het goederenverkeer bij de N.M.V.B. een verschijnsel is, dat grotendeels onafhankelijk staat van de wijzigingen die de structuur van het net ondergaat, in deze zin dat het hoofdzakelijk te wijten is aan de uitbreiding van het goederenvervoer over de weg, vooral het vervoer waargenomen door niet-professionele vervoerders.

IV. — WIJZIGINGEN AAN DE VERVOERSTELSELS EN AAN HET NET

Zoals vermeld in het hoofdstuk « Technische Diensten » werden tijdens het dienstjaar 1953 138 kilometer spoorlijnen opgebroken.

Bovendien werden verschillende lijnen, met een lengte van 275 kilometer, voor het goederenvervoer gesloten, te weten :

LIJN	Lengte	Datum van aanschaffing
Veurne - Ieper	35 km. 225	30- 1-1953
Overmere - Hamme (Gent - Wetteren - Hamme).	16 km. 220	20- 3-1953
Nandrin (Quatre-Bras) - Val-Saint-Lambert .	14 km. 500	22- 6-1953
Ohey - Ciney (Andenne - Sorée - Ciney) . .	19 km. 900	22- 6-1953
Leuven - Hamme-Mille en Bevekom - Geldenaken (Leuven - Geldenaken)	18 km. 530	19- 7-1953
Diksmuide - Ieper - Poperinge	33 km. 925	20- 7-1953
Brugge - Oedelem (Brugge - Knesselare - Ursel) .	9 km. 800	20- 7-1953
Veurne - Roesbrugge (Poperinge - Veurne - De Panne)	23 km. 200	15-10-1953
Namen - Saint-Gérard	27 km. 100	15-10-1953
Aarschot - Westerlo	14 km. 950	15-10-1953
Haacht - Aarschot - O.L.Vr. Tielt (Haacht - Aarschot - Tienen)	26 km. 650	15-10-1953
Nevele - Ruiselede en Ruiselede - Tielt (Gent - Nevele - Ruiselede)	19 km. 200	28-12-1953
Jambes - Sclayn (Jambes - Samson - Andenne - Hoei)	15 km. 357	31-12-1953
	274 km. 557	

Wat het reizigersverkeer betreft, werden verschillende autobusdiensten, met een totale lengte van 25 kilometer, in bedrijf genomen in vervanging van stedelijke spoorlijnen, nl. op Mechelen-Neckerspoel, Kessel-Lo-Heverlee en Mechelen-Muizen. Deze laatste dienst vervangt een destijds ontworpen trolleybusdienst.

Ten slotte werden 537 kilometer vervangingsautobusdiensten op landelijke lijnen in bedrijf gesteld. Hierna volgt de lijst er van :

LIJN	Lengte van de vervangings- autobusdienst	Datum van in- bedrijfstelling
Leuven - Geldenaken	36 km. 600	8- 3-1953
Aarschot - Westerlo	15 km. 100	12- 4-1953
Eupen - Herbesthal	5 km. 100	13- 4-1953
Eupen - Bellmerin	2 km. 700	13- 4-1953
Wetteren - Hamme	25 km. 000	19- 4-1953
Namen - Lesves - Saint-Gérard	25 km. 880	17- 5-1953
Lesves - Warnant	15 km. 650	17- 5-1953
Namen - Jambes - Andenne - Hoei	33 km. 700	17- 5-1953
Brugge - Zomergem	26 km. 800	17- 5-1953
Aarschot - Tienen	32 km. 650	17- 5-1953
Doornik - Pecq - Kortrijk en uitbr. Toufflers .	37 km. 700	17- 5-1953
Borgworm - Oerle	10 km. 700	17- 5-1953
Couvin - Petite-Chapelle - Cul-des-Sarts . . .	20 km. 550	1- 6-1953
Oostvleteren - Diksmuide	20 km. 270	28- 6-1953
(St-Jans-Geest) - Geldenaken - Tienen . . .	30 km. 050	1- 7-1953
Uitbreiding van Moerkerke tot Middelburg .	6 km. 800	6- 7-1953
Binche - Beaumont - Bersillies - l'Abbaye en uitbr. Erquelinnes	47 km. 350	1- 8-1953
Tielt - Ruiselede en Ruiselede - Nevele . . .	19 km. 487	9- 8-1953
Quévy - Eugies - Jemappes	28 km. 700	23- 8-1953
Doornik - Peruwelz	37 km. 200	23- 8-1953
Gosselies - Chastre en uitbreiding	48 km. 850	1- 9-1953
Zaffelare - Oostakker	9 km. 994	4-10-1953
	536 km. 831	

Al die wijzigingen hebben de structuur van het buurtnet grondig veranderd.

Om zich van de omvang van gezegde wijzigingen rekenschap te kunnen geven hebben wij drie kaarten van het net opgemaakt (fig. 25, 26 en 27), waarop respectievelijk zijn weergegeven :

- a) het spoor- en het wegnet van de N.M.V.B. in 1937 ;
- b) het net van buurtspoorwegen die op 31 December 1953 nog voor het reizigersverkeer open waren ;
- c) de buurtautobusdiensten die op genoemde datum in bedrijf waren.

Bovendien, ten einde de relatieve belangrijkheid van de uitgestrektheid van onze lijnen in elk van de negen provinciën te laten uitschijnen, hebben wij een vierde kaart opgemaakt (fig. 28), die de densiteitscoëfficiënt van het net aangeeft. Die coëfficiënt drukt de verhouding uit tussen de lengte in meter van de verschillende buurtlijnen van een provincie en de oppervlakte van die provincie in km².

Uit deze laatste kaart blijkt dat het buurtnet in de provincie Henegouwen de grootste dichtheid bezit.

Brabant, Limburg, West-Vlaanderen en Luik hebben een densiteit die gevoelig deze van Henegouwen benadert.

In de provincie Oost-Vlaanderen is de densiteit van het net het kleinst. Deze toestand is te wijten aan de uitgestrektheid die de grote spoorweg reeds had op het ogenblik dat de N.M.V.B. werd opgericht.

V. — BELASTINGEN DIE OP DE EXPLOITATIE DRUKKEN

Zoals hiervoren is uiteengezet wordt de Nationale Maatschappij, bij het inleggen van vervangingsautobusdiensten, meestal geleid door de bekommernis deficitaire lijnen door wegdiensten met een beter rendement te vervangen. Op dergelijke diensten blijven de prijzentabellen en de algemene reglementsbepalingen van de spoorexplotatie van toepassing.

In de door de Regering goedgekeurde prijzen is de taxe op het vervoer begrepen, die 2,25 t. h. van de ontvangst voor het spoorvervoer en 4,5 t. h. voor de autobussen bedraagt. Hieruit vloeit voort dat de uitkomsten van de nieuwe wegdiensten al dadelijk met een nieuwe last van 2,25 t. h. van de ontvangsten bezwaard zijn.

Een dergelijke toestand schijnt weinig adequaat, indien men rekening houdt met het feit dat de vervangen spoorlijnen belangrijke terug te winnen bedragen nalaten, uit hoofde van vroegere verliezen. Het zou dus wenselijk zijn dat die toestand door de wetgeving zou rechtgezet worden, door de vervoertaxe voor de vervangingsautobusdiensten tot het peil van de op het spoorverkeer toepasselijke belasting te verlagen.



Fig. 25.



Fig. 27.

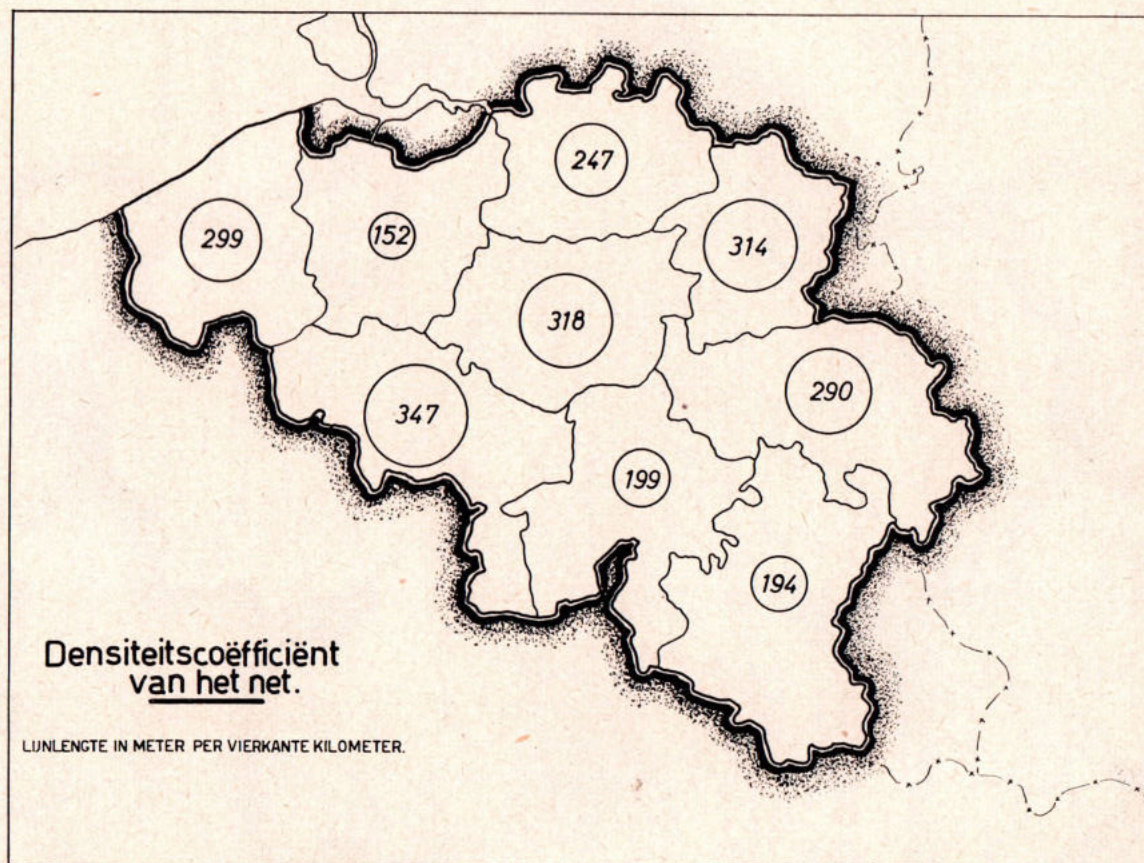


Fig. 28.

Laten we dienaangaande opmerken dat de belastingen die definitief door de Nationale Maatschappij worden gedragen, t.t.z. deze die ze niet ten laste van derden kan terugwinnen, voor het gehele net jaarlijks circa 40 miljoen bedragen, waarvan 33,2 miljoen vervoertaxe, 5,3 miljoen verkeerstaxe op automobiervoertuigen, 0,5 miljoen bedrijfsbelasting, enz...

VI. — CONCLUSIE.

Evenmin als gelijk welke andere economische onderneming, die om haar bestaan bekommerd is, mag de Nationale Maatschappij, alhoewel ze een openbare dienst verzekert, zich de zwakheid veroorloven werkeloos te blijven of in oude sleur en slenter te berusten.

Ze heeft tot plicht de wijzigingen waar te nemen, die de behoeften van de reizigers ondergaan, en haar diensten aan te passen aan de nieuwe vervoerstromingen die zich voordoen.

Ze moet de ontwikkeling van de technische middelen volgen en die, welke voor de goede gang van de exploitatie nuttig blijken te zijn, aannemen.

Ten slotte moet zij organisatiemethoden toepassen, die haar in staat stellen aan haar cliënten goedkoop, regelmatig, veilig, comfortabel en snel vervoer te bezorgen.

De Nationale Maatschappij meent de bevredigende resultaten, die door dit verslag in 't licht worden gesteld, aan het in acht nemen van die principes te mogen toeschrijven.

FINANCIEN

ONTLEDING VAN DE BALANS

De balans over het dienstjaar 1953 werd in een nieuwe vorm opgesteld. Ze omvat de rubrieken, die te dier zake algemeen gangbaar zijn :

ACTIEF.

*Vastliggend ;
Beschikbaar ;
Realiseerbaar ;
Bijzondere rekeningen ;
Rekeningen voor orde ;
Rekeningen van de uitslagen.*

PASSIEF.

*Van de Maatschappij tegenover zichzelf ;
Van de Maatschappij tegenover derden ;
Rekeningen voor orde ;
Rekeningen van de uitslagen.*

Die voorstelling benadert sterk de vorm die wordt aanvaard door de vennootschappen die een activiteit, gelijk aan de onze, uitoefenen. Daarom werd ze dan ook toegepast.

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

ACTIEF.

**SPOORLIJNEN
EN AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1931) :
fr. 1.128.151.410,80**

Bedrag der uitgaven van eerste aanleg, per 31 December 1953, van de spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten.

De bijlagen A en B geven er het bedrag per lijn van aan ; de verhoging, in vergelijking met 1952, spruit hoofdzakelijk voort uit de aanrekening — ten laste van de bediende lijnen — van een zeker aantal autobussen, die vroeger voorlopig ingeschreven werden op de rekeningen-courant van de exploitatiegroepen.

De derde post vertegenwoordigt het bedrag van de uitgaven die werden gedaan voor vergunde lijnen, die niet zullen aangelegd worden.

AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :
fr. 32.876.982,46

WERKPLAATSEN
EN GEREEDSCHAP
VAN DE
EXPLOITATIEGROEPEN :
fr. 45.053.711,72

GEBOUW, MOBILAIR,
MATERIEEL, AUTOMOBIELEN,
RUSTOORD TE WENDUINE :
fr. 34.550.987,30

STUDIEKOSTEN
VOOR AAN TE LEGGEN
LIJNEN :
fr. 257.754,19

KAS, POSTCHECKS
EN BANKEN :
fr. 26.269.256,65

PORTEFEUILLE-EFFECTEN :
a) beschikbare kapitalen :
fr. 40.956.687,25
b) verzekeringsfonds :
fr. 78.281.970,02
c) te vereffenen rampen :
fr. 45.000.000,00
d) allerlei andere rekeningen :
fr. 31.113.458,01

VOORRADEN
VAN HET HOOFDBESTUUR :
fr. 29.270.240,15

VOORRADEN
VAN DE
EXPLOITATIEREGIES :
fr. 166.524.686,12

IN AANBOUW ZIJNDE
ROLLEND MATERIEEL
EN ALLERLEI :
fr. 28.873.333,12

Bedrag der uitgaven voor aanschaffing van het materieel, van de installaties en allerlei der autobusdiensten waarvoor, op 31 December 1953, nog machtiging verleend was bij toepassing van de statutaire bepalingen, goedgekeurd krachtens de wet van 11 Augustus 1924 (bijlage N).

Waarde per 31 December 1953 van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de exploitatiegroepen, rekening houdend met de afschrijvingen.

Waarde, na aftrek van de afschrijving, van het gebouw, Wetenschapstraat, 14, alsook van het mobilair, het materieel, de automobielen, enz., bestaande te Brussel en in de provincie.

De studiekosten hebben betrekking op de nog niet vergunde lijnen ; zij zullen overgedragen worden naar de uitgaven van eerste aanleg op het ogenblik dat de desbetreffende vergunningen verleend zullen worden.

Speciën in kas, in banken en op postrekening, einde December 1953.

Dekking, in effecten, van het niet geïnvesteerde deel van de ingeschreven kapitalen, van het verzekeringsfonds, van de nog te vereffenen rampen en van enkele andere rekeningen.

Prijs van de verbruiksmaterialen, die in de werkplaatsen en op de werven in voorraad zijn.

Waarde van de wisselstukken en materialen, in voorraad in de werk- en stelplaatsen van de exploitatiegroepen, voor de lopende behoeften.

Prijs van de materialen en toebehoren, die in de werkplaatsen en op de werven in voorraad zijn, alsook in onze eigen werkplaatsmagazijnen met het oog op het bouwen of ombouwen van motrices en aanhangwagens.

VERBINDINGSSPOREN :

fr. 34,00

Waarde, einde December 1953, van de door de Nationale Maatschappij aangelegde verbindingen met de buurtlijnen.

VERSCHILLENDE

DEBITEUREN :

fr. 52.455.675,85

Komen er in voor, de particuliere rekeningen, de saldi verschuldigd door de exploitanten en allerlei.

Deze post omvat eveneens de rekeningen-courant van de inschrijvers van annuïteiten ten belope van fr. 705.648,21 ; dit bedrag vertegenwoordigt de sommen verschuldigd door de openbare besturen die ten achter staan met de vereffening, op hun vervalldag, van de aan de Nationale Maatschappij te betalen debetsaldi.

**UITGAVEN
VOOR WEDEROPBOUW**

(oorlogsschade) :

fr. 9.366.658,00

Deze post omvat de per 31 December 1953 vereffende uitgaven voor de herstelling van de wegens oorlogsfeiten vernielde installaties en materieel der Nationale Maatschappij, afgerekend de door het Ministerie van Verkeerswezen terugbetaalde oorlogsschade en gedane voorschotten.

INSCHRIJVINGEN

VAN DE AANDEELHOUDERS :

a) vertegenwoordigd door
te vervallen annuïteiten :

fr. 1.084.190.933,62

Actuele waarde van de nog te vervallen annuïteiten per 30 Juni 1954.

b) nog af te betalen
door annuïteiten :

fr. 5.960.000,00

Deze som vertegenwoordigt het kapitaal waarop voor de in bijlage C aangegeven spoorlijnen werd ingeschreven en dat nog per annuïteiten af te betalen is.

c) nog af te betalen in speciën :

fr. 241.000,00

Deze som vertegenwoordigt het nog niet afgeloste deel van het kapitaal waarop voor de in bijlage O aangegeven autobusdienst werd ingeschreven en dat nog in speciën af te betalen is.

REKENINGEN VOOR ORDE :

fr. 274.939.986,73

Bezit in effecten en waarden van de neerleggingen en fondsen vermeld onder elke der opgegeven rubrieken.

**VOORSCHOTTEN
AAN DE SPOORLIJNEN
EN AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1931) :**

fr. 233.277.573,27

Bedrag van het verlies op exploitatie, omschreven in bijlage A ; het beloop der voorschotten aan de lijnen met verlies zal van de latere winsten afgetrokken worden (artikel 27 van de statuten).

Op 31 December 1952 bedroegen de bedoelde voorschotten fr. 250.842.206,03.

VERLIES OP EXPLOITATIE
(autobusdiensten regime 1924) :
fr. 112.605,55

Deficitair bedrag, voor het dienstjaar 1953, op de exploitatie van een autobusdienst, regime 1924 (bijlage Q).

Overeenkomstig litt. d) van artikel 38 der statuten, is dit bedrag door de aandeelhouders van de bewuste dienst aan de Nationale Maatschappij terug te betalen.

PASSIEF.

KAPITAAL
VOOR AANLEG DER LIJNEN :
fr. 1.224.076.000,00

De bijlagen A, B, M en N vermelden omstandig :

- a) de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie en in aanleg ;
- b) de opgegeven spoorlijnen of die waarvan de vergunning werd ingetrokken ;
- c) de autobusdiensten (regime 1924).

RESERVEFONDS :
fr. 116.104.679,12

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire aanrekeningen ; de rekening Reservefonds, die de Nationale Maatschappij toegelaten heeft de op het actief voorkomende verliezen op exploitatie (fr. 233.277.573,27) voor te schieten, vormt een globale post (artikel 28 der statuten) (bijlage F).

VOORZIENINGSFONDS :
fr. 53.935.611,88

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane imputaties, na afhouding van de voorafnemingen voor de verbetering van zekere lijnen (artikel 28 der statuten). De bijlagen A en N geven de toestand per lijn op 31 December 1953 aan.

HERNIEUWINGSFONDS :
a) spoorlijnen :
fr. 318.996.607,01
b) autobusdiensten
(regime 1931) :
fr. 81.384.840,24

Bedrag van de provisies en dotaties, per 31 December 1953, aangelegd met het oog op de hernieuwing van de installaties en het materieel van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).

Op 31 December 1952 bedroeg het Hernieuwingsfonds fr. 397.203.661,93, zegge fr. 364.575.453,41 voor de spoorlijnen en fr. 32.627.208,52 voor de autobussen regime 1931.

De dotatie ten laste van de exploitatierekening bedraagt voor het dienstjaar 1953 fr. 52.909.941,— voor de spoorlijnen.

Buiten de uitgaven voor hernieuwing werd een bedrag van fr. 56.302.750,60 voor autobussen op het debet van genoemd fonds der spoorlijnen aangerekend (zie dienaangaande het verslag over 1952, blz. 57 en 58)

Tengevolge daarvan is het Hernieuwingsfonds der spoorlijnen met fr. 45.578.846,40 verminderd.

Voor de autobussen (regime 1931) bedroeg de dotatie ten laste van de exploitatierekening fr. 27.939.563,77. De uitgaven voor hernieuwing beliepen fr. 5.757.077,23, maar de dotaties in 1952 en vorige jaren aangelegd door de exploitatiegroepen (fr. 26.574.145,18) voor de autobussen, die voorlopig deze groepen aangerekend waren, werden overgedragen op het Hernieuwingsfonds van de autobusdiensten (regime 1931). Dit rechtvaardigt de verhoging met 48 miljoen 756.631 fr. 72 van deze rekening, in vergelijking met 1952.

**HERNIEUWINGSFONDS
AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :**

- a) hoge kapitalen :**
fr. 10.839.425,48
- b) lage kapitalen :**
fr. 184.626,65

Bedrag van de aangelegde provisies, per 31 December 1953, voor de hernieuwing van het materieel der autobuslijnen met hoog kapitaal (regime 1924) en van de dotatie voor hersamenstelling van het kapitaal der autobusdiensten met laag kapitaal (volgens artikel 38 der statuten, littera C) (bijlage N), rekening gehouden met de voorafnemingen die voor de afschrijving van de gedeeltelijk versleten voertuigen werden gedaan.

VERZEKERINGSFONDS :
fr. 78.281.970,02

Saldo, per 31 December 1953, van het fonds dat aangelegd werd om de Nationale Maatschappij tegen de risico's van brand, ongevallen aan derden en aan het personeel te dekken.

OBLIGATIELENINGEN :
fr. 898.259.282,64

Werkelijk beloop van de obligatiën, in omloop gebracht ter vertegenwoordiging van de annuïteiten waarvoor de openbare besturen ingeschreven hebben, de uitgelote obligaties afgerekend (bijlage G).

BELGISCHE STAAT
(rekening voorschotten) :
fr. 100.000.000,00

VERSCHILLENDE
CREDITEUREN :
fr. 156.459.456,90

NOG TE VEREFFENEN
RAMPEN :
fr. 45.000.000,00

REKENINGEN VOOR ORDE :
a) Neerleggers van obligaties
tegen bewijsschriften
op naam :
fr. 162.089.860,00

b) Neerleggers van borgtochten :
fr. 8.145.281,00

c) Terug te betalen obligaties
en te betalen coupons
van obligaties :
fr. 29.277.673,00

d) Patrimonium
van de gepensioneerde
agenten :
fr. 33.027.266,73

Bij overeenkomst van 27 December 1948 werd door de Staat een voorschot toegestaan van 200 miljoen frank, terug te betalen op 10 jaar. Vijf jaarlijkse terugbetalingen, elk van 20 miljoen frank, werden gedaan, de eerste in 1949.

Omvatten de saldi verschuldigd aan de leveranciers, de aannemers, alsook de particuliere rekeningen en allerlei.

Deze post omvat eveneens een bedrag van 1 miljoen 100.232 fr. 60, zijnde de bonificaties voor het dienstjaar 1953, ingeschreven op het credit van de rekeningen der openbare machten, voor tussentijdige interesten en interesten op beschikbare kapitalen vóór de volledige inbedrijfstelling van de betrokken lijnen.

De definitieve toestand van deze rekeningen zal tot uiting komen na aanrekening :

- a) op het debet, van de op 30 Juni 1954 te vervallen annuïteiten ;
- b) op het credit, van het bedrag der dividenden voor het dienstjaar 1953.

Schatting van nog uit te keren vergoedingen uit hoofde van de verzekeringen « Derden » en « Wet ».

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

Bedrag der terugbetaalbare obligaties en der vervallen maar niet ter incassering aangeboden coupons (3 miljoen 738.539 fr. 50) of van 1 Januari 1954 af aan te bieden obligaties en coupons (fr. 25.539.133,50).

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

e) Voorzorgsinstellingen :
fr. 42.399.906,00

Beschikbaar saldo van deze rekeningen op het einde van het dienstjaar. Het vermogen van genoemde instellingen wordt vertegenwoordigd door waarden, voorkomend op het actief van de balans.

UIT TE KEREN DIVIDENDEN :
a) Spoorlijnen
en autobusdiensten
(regime 1931) :
fr. 27.755.883,43

Uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten en particulieren) voor het dienstjaar 1953, en waarvan de uiteenzetting per lijn voorkomt in bijlage H. Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek van de mobiliënbelasting van 2,40 t. h.

b) Autobusdiensten
(regime 1924) :
fr. 1.824.931,32

Uit te keren aan de aandeelhouders der autobusdiensten (regime 1924) (bijlage Q).

Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek van de mobiliënbelasting van 2,40 t. h.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer, op 2 Maart 1954.

De Beheerders,
A. DE BRUYNE,
J. LECLERCQ,
A. ANDRE,
J. STORME,
A. ROBERTI,
K. VESTERS.

De Voorzitter,
Graaf Louis de LICHTERVELDE

BALANS

PER 31 DECEMBER 1953

ACTIEF
BALANS PER

1. VASTLIGGEND.			
<i>Eerste aanleg :</i>			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.128.125.330,29		
Spoorlijnen in aanleg	26.080,51		
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.850.056,39		
Autobusdiensten (regime 1924) hoge kapitalen	32.670.982,46		
Autobusdiensten (regime 1924) lage kapitalen	206.000,00		
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatiegroepen	45.053.711,72		
			1.214.932.161,37
<i>Hoofdbestuur :</i>			
Gebouw (na afschrijving)	29.882.927,91		
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.788.481,62		
Rustoord Wenduine (na afschrijving)	879.577,77		
			34.550.987,30
Studiekosten voor aan te leggen lijnen			257.754,19
2. BESCHIKBAAR.			
Kas	2.538.405,52		
Postchecks en banken	23.730.851,13		
			26.269.256,65
3. REALISEERBAAR.			
<i>Portefeuille-effecten :</i>			
beschikbaar deel van de tegenwaarde der ingeschreven kapitalen	40.956.687,25		
verzekeringsfonds	78.281.970,02		
nog te vereffenen rampen	45.000.000,00		
allerlei andere rekeningen	31.113.458,01		
Voorraden van het Hoofdbestuur (allerlei materialen)	29.270.240,15		
Voorraden van de exploitatieregies	166.524.686,12		
In aanbouw zijnde rollend materieel en allerlei	28.873.333,12		
Verbindingssporen (na afschrijving)	34,00		
Verschillende debiteuren	52.455.675,85		
Uitgaven voor wederopbouw (oorlogsschade)	9.366.658,00		
			481.842.742,52
4. BIJZONDERE REKENINGEN.			
<i>Inschrijvingen der aandeelhouders :</i>			
vertegenwoordigd door te vervallen annuïteiten	3.660.177.738,00		
min interesten begrepen in deze annuïteiten	2.575.986.804,38		
		1.084.190.933,62	
nog af te betalen door annuïteiten		5.960.000,00	
nog af te betalen in speciën (autobusdiensten regime 1924)		241.000,00	
Rekeningen-courant van de exploitatieregies		31.468.300,22	
			1.121.860.233,84
5. ORDEREKENINGEN.			
Neerleggingen van obligatiën tegen bewijsschriften op naam	162.089.860,00		
Neerleggingen van borgtochten	8.145.281,00		
<i>Provisie Nationale Bank :</i>			
voor betaling van obligatiën	9.376.570,00		
voor betaling van coupons van obligatiën	19.901.103,00		
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten	33.027.266,73		
Waarden ter verzekering van het bezit van de verzorgingsinstellingen	42.399.906,00		
			274.939.986,73
6. RESULTAATREKENINGEN.			
<i>Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) :</i>			
Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies op exploitatie (vorige dienstjaren)	250.842.206,03		
Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies op exploitatie (dienstjaar 1953)	2.521.554,89		
	253.363.760,83		
<i>Af te trekken :</i>			
teruggewonnen verliezen op exploitatie (dienstjaar 1953)	18.853.640,48		
verliezen het Reservefonds aangerekend (opgegeven lijnen)	1.232.547,02		
	20.086.187,53		
Nog op 31-12-1953 terug te krijgen verliezen		233.277.573,27	
Autobusdiensten (regime 1924) in exploitatie : verlies door de aandeelhouders terug te betalen		112.605,55	
			233.390.178,82
			3.388.043.301,42

Opgemaakt te Brussel, de 18^e Februari 1954.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het College van Commissarissen,
in zitting van 3 Maart 1954.

G. VAN DER LINDEN,
H. LHOMME, E. MANIGART, E. GRYSOEN, V. CORNEZ,
L. DUCAMP, A. LONCKE, R. NARTUS, E. DE WILDE.

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF.		
<i>Kapitaal van aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.172.463.000,00	
Spoorlijnen in aanleg	3.600.000,00	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000,00	
Spoorlijnen : opgegeven lijnen of lijnen waarvan de vergunning werd ingetrokken	8.222.000,00	
Autobusdiensten (regime 1924) hoge kapitalen	29.290.000,00	
Autobusdiensten (regime 1924) lage kapitalen	206.000,00	
		1.224.076.000,00
Reservefonds		116.104.679,12
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	50.776.837,99	
Autobusdiensten (regime 1924)	3.158.773,89	
		53.935.611,88
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	318.996.607,01	
Autobusdiensten (regime 1931)	81.384.840,24	
Autobusdiensten (regime 1924) hoge kapitalen	10.839.425,48	
Autobusdiensten (regime 1924) lage kapitalen	184.626,65	
		411.405.499,38
Verzekeringsfonds		78.281.970,02
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN.		
Obligatieleningen	898.259.282,64	
Belgische Staat (rekening voorschotten)	100.000.000,00	
Verschillende crediteuren	156.459.456,90	
Nog te vereffenen rampen	45.000.000,00	
		1.199.718.739,54
3. ORDEREKENINGEN.		
Bewaargevers van obligatiën tegen bewijsschriften op naam	162.089.860,00	
Bewaargevers van borgtochten	8.145.281,00	
Terug te betalen obligatiën	9.376.570,00	
Te betalen coupons van obligatiën	19.901.103,00	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	33.027.266,73	
Voorzorgsinstellingen	42.399.905,00	
		274.939.986,73
4. RESULTATTREKENINGEN.		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	27.755.883,43	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	1.824.931,32	
		29.580.814,75
		3.388.043.301,42

Gezien en afgesloten door de Raad van Beheer,
in zitting van 2 Maart 1954.

De Beheerders :

A. DE BRUYNE,
J. LECLERCQ,
A. ANDRE,
J. STORME,
A. ROBERTI,
K. VESTERS.

De Voorzitter,

Graaf Louis de LICHTERVELDE

