

KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

ZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1954

UITTREKSEL

UIT HET

VERSLAG

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1955

KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

ZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1954

UITTREKSEL

UIT HET

VERSLAG

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1955

RAAD VAN BEHEER

Voorzitter :

Graaf Louis de LICHTERVELDE.

Ondervoorzitter :

De h. A. ANDRE.

Leden :

De hh. J. LECLERCQ, J. STORME, Ridder A. ROBERTI, G. DECHAMP,
V. SABBE.

Regeringscommissarissen :

De hh. J.-J. VREBOS en V. RIJCKMANS.

RAAD VAN TOEZICHT

Leden :

De hh. E. MANIGART, E. GRYSOEN, L. DUCAMP, A. LONCKE, R. NARTUS,
E. DE WILDE, F. van PUT, J. PAINBLANC, J. POTIER.

HOOFDBESTUUR

Directeur-Generaal : De h. R. HOENS.

Technische Directie :	De h. W. VRIELYNCK, adjunct-directeur-generaal.
Algemene Inspectie :	De h. R. VAN LUL, inspecteur-generaal.
Exploitatie :	De h. F. VAN LIERDE, directeur.
Personeel :	De h. L. VAN HEMELDONCK, directeur.
Financiën :	De h. M. ROUSSEAU, directeur.
Secretariaat :	De h. E. LEGEIN, rechtskundig adviseur, diensthoofd

GEWESTELIJKE DIRECTIES

Groep Antwerpen :

Groepshoofd : de h. F. VERMEIRE, Gewestelijk Directeur.
Gewestelijke zetel : Italiëlei, 112, Antwerpen. Tel. 32.19.34.

Groep Brabant :

Groepshoofd : de h. J. CUVELIER, Directeur.
Gewestelijke zetel van Brussel : Barastraat, 105-107, Brussel. Tel. 21.00.07.
Gewestelijke zetel van Leuven : Diestsestraat, 307, Leuven. Tel. 250.98.

Groep Vlaanderen :

Groepshoofd : de h. L. COSYNS, Hoofdingenieur.
Gewestelijke zetel van West-Vlaanderen : Stelplaats Assebroek (Brugge). Tel. 331.43
Gewestelijke zetel van Oost-Vlaanderen : Dendermondsesteenweg, 185, Destelbergen
(Gent). Tel. 28.22.88.

Groep Henegouwen :

Groepshoofd : de h. Ch. KENNES, Directeur.
Gewestelijke zetel van Bergen : place Léopold, 9A, Bergen. Tel. 321.71.
Gewestelijke zetel van Charleroi : Stelplaats Charleroi, place des Tramways. Tel.
32.75.11.
Gewestelijke zetel van Doornik : Stelplaats Doornik. Tel. 117.88.

Groep Luik-Limburg :

Groepshoofd : de h. W. WILSENS, Directeur.
Gewestelijke zetel van Luik : rue Saint-Nicolas, 70, Luik. Tel. 23.97.20.
Gewestelijke zetel van Limburg : Grote Breemstraat, 2, Hasselt. Tel. 221.43.

Groep Namen-Luxemburg :

Groepshoofd : de h. H. DULIEU, Gewestelijk Directeur.
Gewestelijke zetel van Namen : avenue de Stassart, 12, Namen. Tel. 247.46.
Gewestelijke zetel van Luxemburg : Stelplaats Marloie (Waha). Tel. 310.66.

EXPLOITATIE

I. — GEEXPLOITEERDE LIJNEN.

A. Spoorlijnen.

Op 31 December 1954 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 2.401 kilometer, onderverdeeld in 1.178 km. met elektrische tractie en 1.223 km. met niet-electrische tractie (stoom of autorail).

De gezamenlijke lengte van de in 1954 door private maatschappijen geëxploiteerde verpachte spoorlijnen bedroeg 152 kilometer.

B. Openbare autobusdiensten.

a) *Aantal en totale lengte van de op 31 December 1954 in exploitatie zijnde openbare autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).*

PROVINCIE	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters		Totalen	
	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal
Antwerpen	136,024	5	354,734	11	490,758	16
Oost-Vlaanderen	232,689	9	70,377	2	303,066	11
West-Vlaanderen	482,700	16	297,492	11	780,192	27
Henegouwen	642,489	18	159,751	6	802,240	24
Namen	426,840	17	211,333	8	638,173	25
Luxemburg	617,159	16	92,486	6	709,645	22
Luik	622,268	17	349,264	14	971,532	31
Limburg	686,917	16	53,594	5	740,511	21
Brabant	355,134	13	348,363	13	703,497	26
Totalen	4 202,220	127	1.937,394	76	6.139,614	203

b) *Lengte en aantal van de openbare seizoenautobusdiensten :*

	Kilometer	Aantal
Geëxploiteerd in eigen beheer	343,7	5
Geëxploiteerd door pachters	70,5	3
	—	—
Totalen	414,2	8
	—	—

C. Speciale autobusdiensten.

Aantal en lengte van de op 31 December 1954 in bedrijf zijnde bijzondere autobusdiensten.

PROVINCIE	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters		Totalen	
	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal
Antwerpen	50,820	9	264,140	12	314,960	21
Oost-Vlaanderen	—	—	4,000	1	4,000	1
West-Vlaanderen	60,000	1	14,000	1	74,000	2
Henegouwen	416,260	19	5.901,300	51	6.317,560	70
Namen	37,800	3	117,000	4	154 800	7
Luxemburg	56,000	2	55,000	1	111,000	3
Luik	171,253	8	4.919 200	64	5.090 453	72
	122 000	2*	837,000	14	959,000	16*
Limburg	1.101,520	36	6.431,600	134	7.533,120	170
Brabant	173 000	14	116,700	7	289,700	21
Totalen	2.066,653	92	17.822,940	275	19.889,593	367

* Speciale autobusdiensten in de provincie Luik, die door onze Directie te Hasselt worden beheerd.

II. — STATISTIEKEN VAN HET VERVOER.

Jaren	ONTVANGSTEN " REIZIGERS " (in franken)	AANTAL VERVOERDE REIZIGERS						
		Electrische diensten	Stoom-diensten	Auto-motrice-diensten	Autobus-diensten met hoge kapitalen	Vervangings-autobus-diensten	Gecomb. diensten N.M.B.S.-N.M.V.B.	Al de diensten te zamen
1938	236.692.255,70	167.601.357	1.801.825	17.844.666	1.850.166	3.820.170	655.646	193.573.830
1950	1.043.862.179,02	222.342.464	575.450	20.584.428	3.555.220	19.118.461	714.201	266.890.224
1951	1.159.327.720,40	220.404.844	438.054	19.802.988	17.166.029	23.008.827	787.722	281.608.464
1952	1.214.530.905,50	213.195.633	122.863	17.167.669	16.731.564	31.112.066	839.124	279.168.925
1953	1.206.594.168,40	203.243.823	—	12.770.444	18.098.723	47.635.351	895.434	282.643.781
1954	1.215.647.281,20	202.836.106	—	8.862.797	19.610.112	55.440.173	1.015.628	287.764.816

**VERDELING VAN DE TOTALE ONTVANGST
ONDER DE DIENSTEN « REIZIGERS EN REISGOED »
EN « GOEDEREN EN ALLERLEI OPBRENGSTEN »**

Jaren	Reizigers en reisgoed	Goederen en allerlei opbrengsten
1938	84,37 %	15,63 %
1950	90,00 %	10,00 %
1951	91,00 %	9,00 %
1952	92,08 %	7,92 %
1953	93,36 %	6,64 %
1954	95,21 %	4,79 %

AFGELEGDE

AFSTANDEN IN KILOMETERS.

1913	35.494.537
1938	68.204.260
1950	67.020.760
1951	67.812.379
1952	70.006.093
1953	71.616.703
1954	73.647.423

PERSONEEL

De aanpassing van de getalsterkte van het personeel aan de huidige exploitatie voorwaarden werd voortgezet en zal in de loop van 1955 praktisch verwezenlijkt zijn.

Zo er tijdens het dienstjaar nog een vermindering met 238 eenheden werd geregistreerd, dient er opgemerkt dat zulks voortvloeit, enerzijds uit het vertrek van 437 agenten wegens normale oppensioenstelling, definitieve invaliditeit, ontslagneming, overlijden en afdanking om verschillende redenen en, anderzijds, 199 aanwervingen.

De 8.623 ambtenaars en agenten, in dienst op 31 December 1954, worden onderverdeeld als volgt :

- 260 ambtenaars en agenten bij het Hoofdbestuur, tegen 274 op 31 December 1953 ;
- 8.363 ambtenaars en agenten in de groepen, tegen 8.587 op 31 December 1953.

Tijdens het dienstjaar ondergingen de bases der bezoldigingen van het personeel geen enkele wijziging.

De N.M.V.B. had nochtans een verzwarende van lasten te dragen, ten gevolge van de verhoging der door de R.M.Z. opgelegde bijdragen en het toenemen van haar tussenkomst in de sociale kassen van het personeel ; voor de weddetrekkende agenten werd de door hen gedragen inhouding ten voordele van die kassen ook verhoogd.

Wat het geschil betreft, dat in 1953 was ontstaan tussen de Nationale Maatschappij en haar loontrekkende agenten, die aanspraak maakten op het cumuleren van het nieuw wettelijk anciënniteitsverlof met het sedert 1946 door de N.M.V.B. toegekend bijkomend verlof, het kreeg zijn beslag door het erkennen vóór de rechtbanken van de door de Directie verdedigde thesis. Nochtans heeft de Nationale Maatschappij, in een geest van verzoening en in overeenstemming met de door de Regering ten gunste van het Rijkspersoneel genomen maatregelen, aan haar loontrekkende agenten een nieuw regime toegestaan, dat het aantal verlofdagen op 15 per jaar brengt.

Dit nieuw voordeel, alsmede de verzwarende der sociale lasten, hadden voor gevolg dat de gemiddelde kostprijs van een werkelijk gepresteerde dag fr. 304,55 bereikte en het is zeker niet van belang ontbloot de evolutie er van gedurende de laatste vijf jaar te volgen.

In vier jaar, en in verhouding tot 1950, noteren wij een verhoging van 23,35 %, wat genoeg bewijst hoe dwingend noodzakelijk het is — tenzij men zich aan een te gemakkelijke en denkbeeldige politiek van tariefsverhoging zou houden — alles in het werk te stellen om de productiviteit te verhogen.

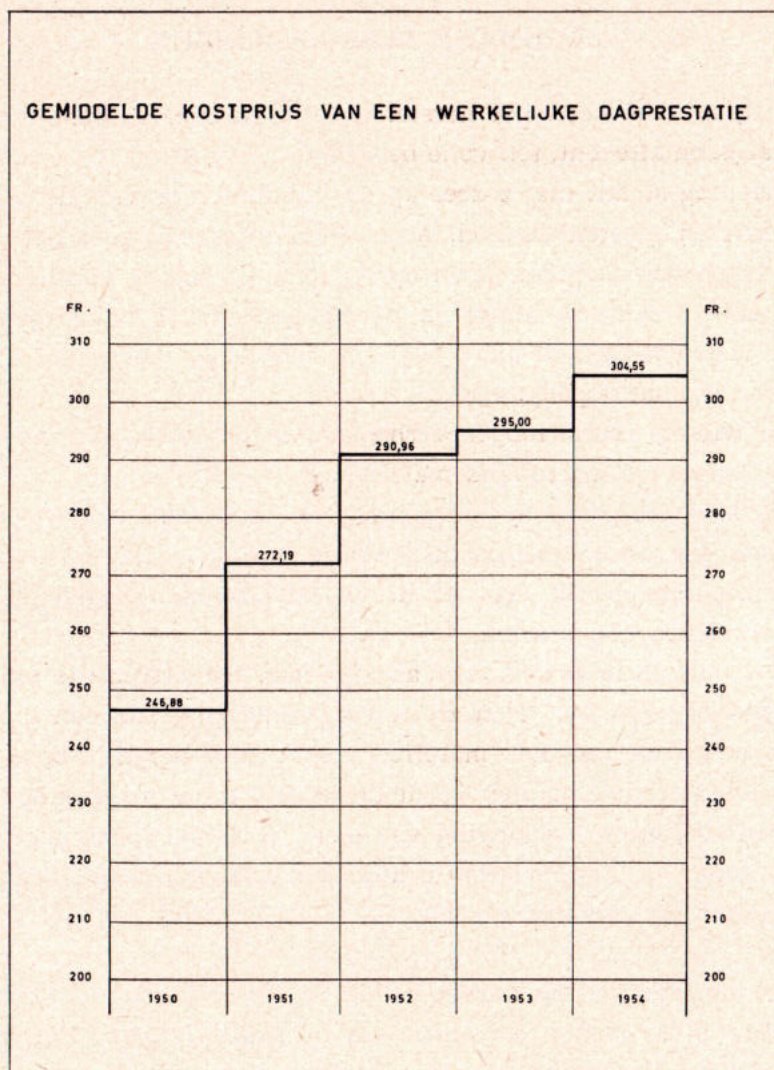


Fig. 7.

COMMENTAAR

I. — ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

Het dienstjaar 1954 heeft het herstel van de Nationale Maatschappij, dat zich sedert een vijftal jaren aftekent, ten volle bevestigd.

Die vaststelling steunt niet zozeer op de vermindering van de voorschotten die de vroegere verliezen moeten dekken, noch op de delging volgens het voorziene ritme van de schuld tegenover de Staat, noch op de lichte verhoging van het dividend waardoor het de openbare besturen mogelijk zal zijn gedeeltelijk, wil zeggen tot een beloop van 52,5 %, de lasten te dekken die zij op zich hebben genomen door bij te dragen tot het aanleggen van het buurtspoorwegnet.

Waarover wij ons vooral mogen verheugen, is de reeds zeer bevredigende toestand zo van het spoor als het rollend materieel, de stelpiaatsen en werkhuizen.

Het is op de eerste plaats op het gebied van het rollend materieel dat de Nationale Maatschappij een uitzonderlijke inspanning heeft gedaan. Zeer weinig ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer in het land kunnen bogen op een park dat met het hare vergeleken kan worden.

Ten einde, zo nu als in de toekomst, aan het haar toevertrouwde economisch werktuig zijn efficiëntie te behouden, heeft zij de verwezenlijking van een grootscheeps programma tot hernieuwing van het materieel voortgezet, hetgeen op een eenvoudige maar tevens op een getrouwe manier wordt uitgedrukt in de diagrammen fig. 13 en 14.

De hernieuwing en de verjonging van haar voertuigenpark legt aan de Maatschappij zware lasten op. Deze worden echter ten volle gewettigd door de verhoging van de productiviteit der diensten en door de vermeerdering van het comfort der reizigers.

De laatste motorwagens op 2 assen zullen in 1955 aan de exploitatie onttrokken worden, om definitief de plaats te ruimen aan de bogierijtuigen. Het kan nuttig zijn er op te wijzen dat het uitsluitend gebruik van die bogievoertuigen niet de eindpaal van een evolutie uitmaakt, doch enkel een schakel er van.

Een bogierijtuig met elastische wielen en gans uit rubber geconstrueerde ophanging zal weldra de werkplaatsen verlaten en zal een nieuwe stap op de weg naar verbetering uitmaken.

Dezelfde regels van modernisering en rationalisatie beheersen het programma betreffende de autobusvoertuigen. Het diagram fig. 15, dat de tarra per aangeboden

VERDELING VAN HET AANTAL ELECTRISCHE MOTORRIJTUIGEN MET BOGGIE VOLGENS HET CONSTRUCTIEJAAR

IEDERE AFBEELDING STELT 10 EENHEDEN VOOR



TOTAAL: 534 RIJTUIGEN

Fig. 13.

OUDERDOM VAN DE AUTOBUSRIJTUIGEN OP 1^{STE} JANUARI 1955.

IEDERE AFBEELDING STELT 10 EENHEDEN VOOR



TYPE STADSDIENST 8.50 M.



TYPE TUSSENSTEDELIJKE DIENST 9 M. EN MEER.



TOTAAL: 523 RIJTUIGEN.

Fig. 14.

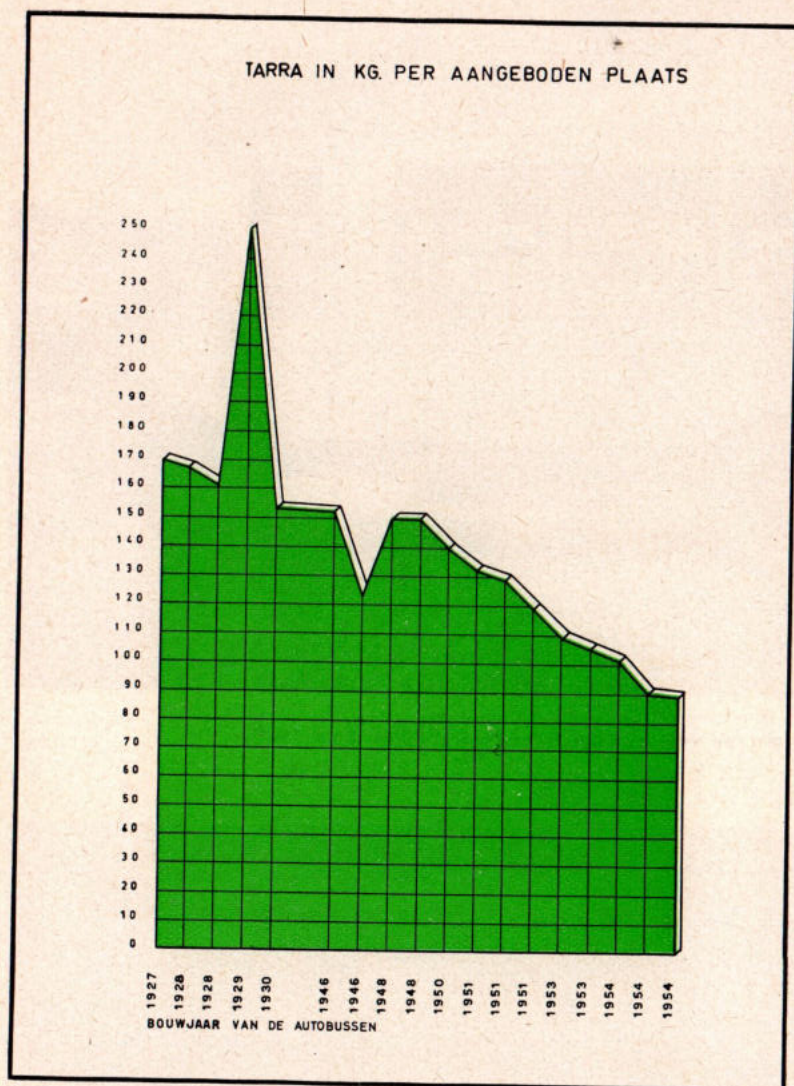


Fig. 15.

prijs van dat vervoerstelsel nauwkeurig te kunnen bepalen en de gunstige voorwaarden vast te stellen voor een eventuele proef op grote schaal.

De bevoegde overheid zal dan hebben uit te maken, van het standpunt uit van het nationale belang, welke onrechtstreekse voordelen dat vervoermiddel oplevert, welke de mogelijkheden zijn voor een constructie in eigen land en welke invloed zijn ontwikkeling op onze economie kan uitoefenen.

Door het afdrukken van de foto's van de eerste autobussen en motorrijtuigen, met er tegenover die van de jongstgeborenen uit de beide reeksen, hebben wij getracht in één oogopslag een treffend beeld te geven van de vrucht van een 50 jaar-lange evolutie (fig. 16 tot 19).

plaats aangeeft, is een sprekend bewijs van de aanhoudende inspanning van onze diensten met het oog op het verlichten van het rollend materieel.

Tegelijk met de bogievoertuigen wordt in onze werkplaatsen gewerkt aan een stadsautobus met rubberophanging en onafhankelijke wielen. Nu reeds worden in onze montages carrosserie-elementen uit plastische stof verwerkt.

Daar zij in functie tot de bijzondere gesteltenissen van de Belgische economie, van onze wegen, ons verkeer, zelf alle moderne vervoermiddelen wenst te beproeven, heeft de N.M.V.B. 3 gyrobussen besteld, die tegen begin 1956 zullen worden geleverd.

Door die praktische proef hopen wij de kost-



Fig. 16. — Oud type van autobus Bovy-Franco-Belge (jaar 1929).

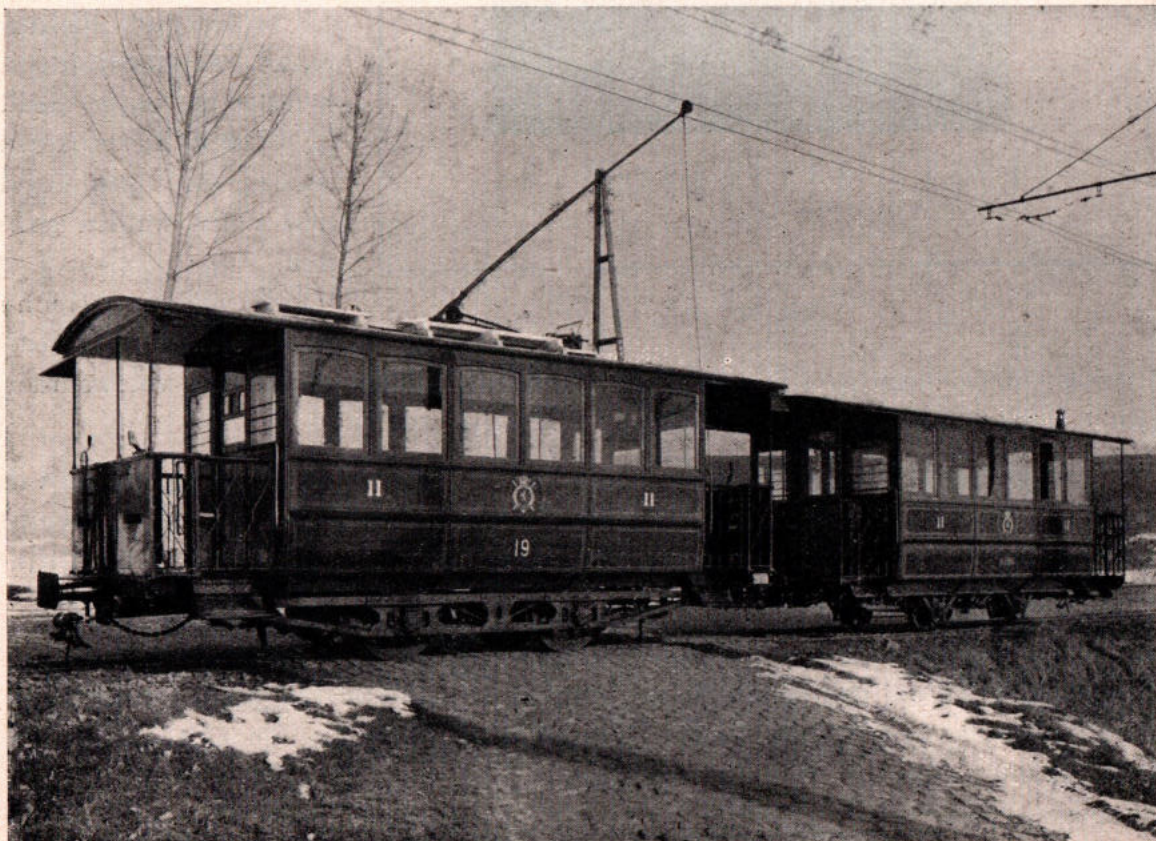


Fig. 18. — Oud type van motrice en bijwagen op 2 assen (jaar 1896).

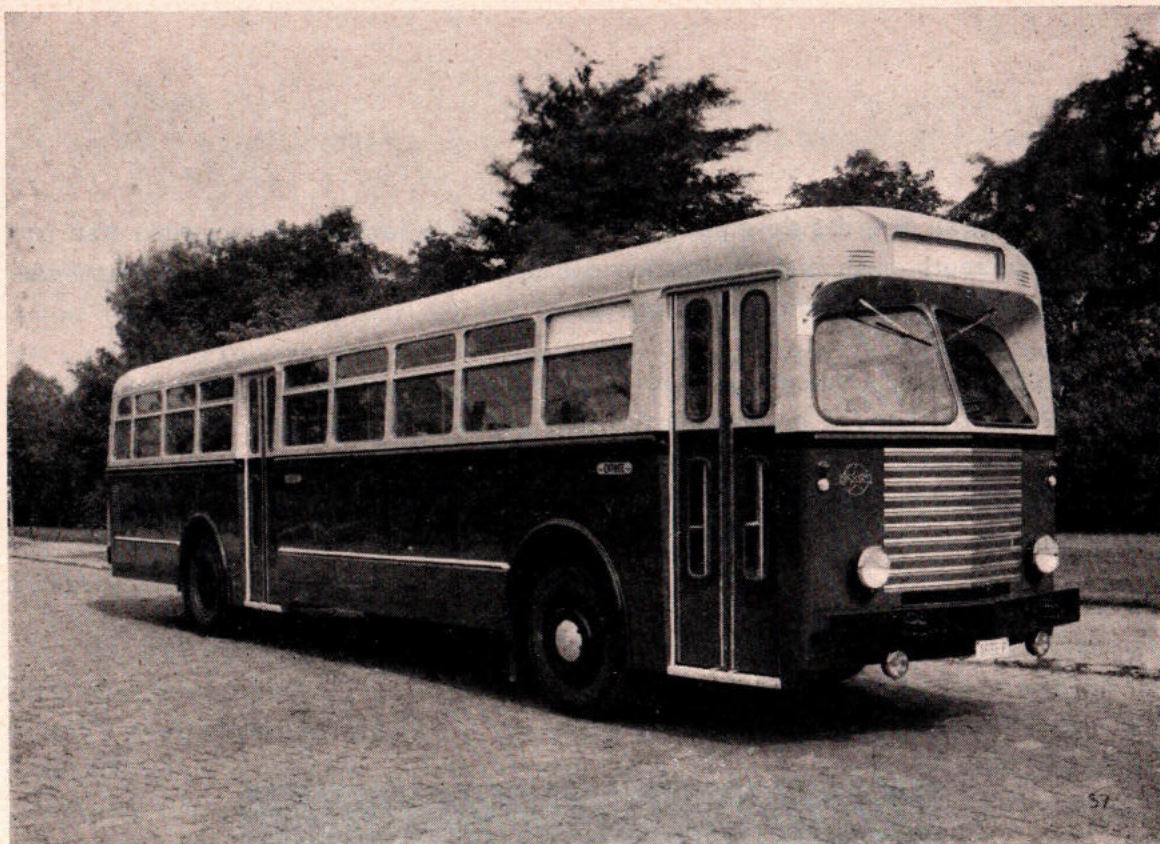


Fig. 17. — Tussenstedelijke autobus 89 plaatsen. Motor aan de achterkant.

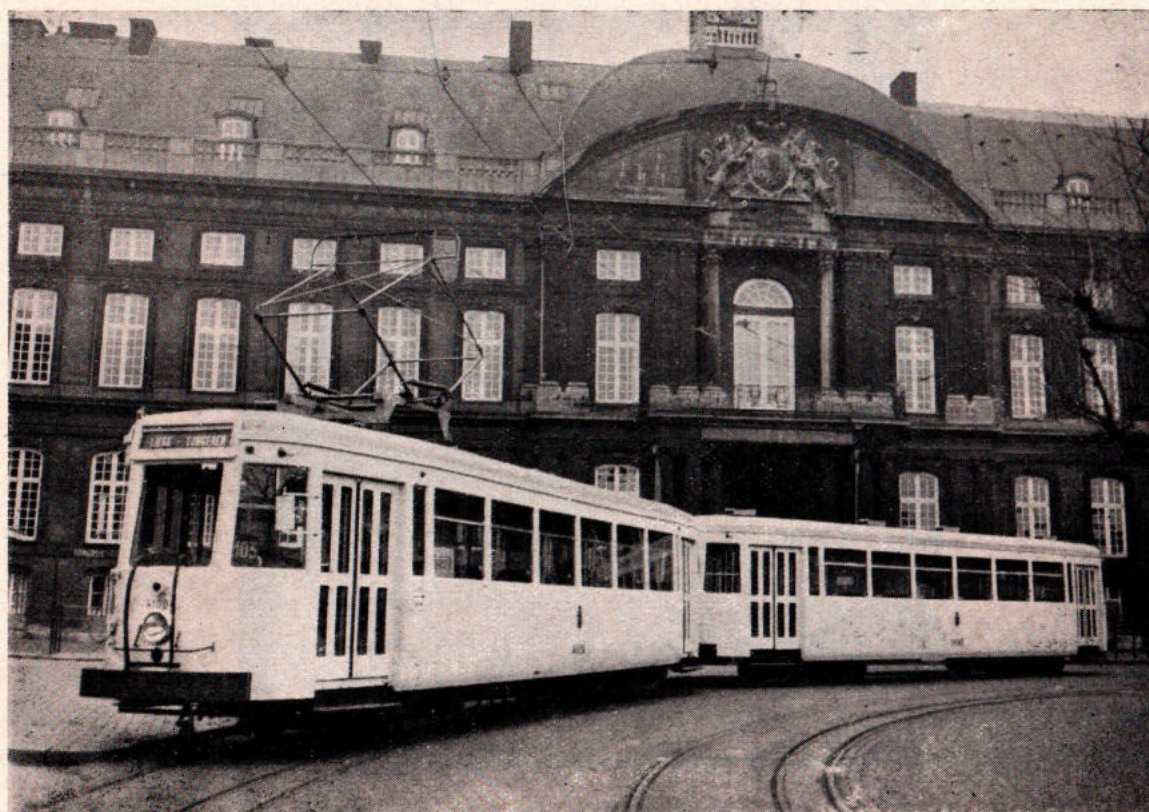


Fig. 19. — Trein type « S » vóór het Paleis der Prinsbisschoppen, te Luik.

Als typisch feit, dat de gunstige evolutie van de arbeidsvoorwaarden van ons personeel kenmerkt, kan men vaststellen dat op de oudste tramrijtuigen de geleider niet eens tegen weer en wind beschermd was.

Die toestand van vroeger treft ons des te meer wanneer we bedenken welk wisselvallig klimaat het onze is, en hoe schril steekt hij af bij de huidige werkvoorwaarden van onze bestuurder van een stadsautobus, gezeten aan zijn stuurpost en zijn ontvangsttafel (fig. 20). Het is verheugend vast te stellen welke vooruitgang op dit gebied werd gemaakt.



Fig. 20. — Stuurpost van autobus (one man car-dienst).

De economische vooruitgang, evenzeer als de sociale, is de vrucht van een collectieve inspanning waarvan de eenvoudigste uitdrukking te vinden is in het bedienen van de voertuigen als *one man car*, een stelsel dat werd ingevoerd om de frekwentie van de diensten te verhogen en tevens de kostprijs te verlagen en aldus de vervoertarieven op een matig peil te houden.

Dat systeem van de *one man car* maakt het mogelijk, door een verder doorgevoerde opleiding van de agent, door een vanwege de reizigers vrij aangenomen tucht, aan het openbaar vervoer de zo nodige hoedanigheden van frekwentie, soepelheid en goedkope prijzen te behouden.

In deze tijd van mechanisering, nu de particuliere auto, de grote concurrent van al de openbare diensten, op integrale wijze de ideale formule van de « reiziger-bestuurder » verwezenlijkt, zal het op een gegeven ogenblik niet meer mogelijk zijn het straatverkeer te verzekeren, indien de goede organisatie en de verhoogde frekwentie van de diensten een groot deel van de bevolking er niet toe aanzet van de gemeenschappelijke vervoermiddelen gebruik te maken.

II. — TECHNISCHE EN BESTUURLIJKE UITRUSTING.

Is de N.M.V.B. gekomen aan de grens van het gebruik der uitrusting waarvan ze geleidelijk werd voorzien ?

Ten einde die vraag met kennis van zaken te kunnen beantwoorden publiceren wij in dit verslag kaarten van onze exploitatiegroepen (fig. 21 tot 26). Op die kaarten worden de verdeling en de verspreiding van onze stelplaatsen, loodsen, werkplaatsen en administratieve centra aangegeven.

Er wordt doorgaans aangenomen dat de vervoernijverheid lijdt onder een erge wanverhouding tussen haar productiviteitspotentieel en de bestaande behoeften aan verplaatsing.

De N.M.V.B. maakt geen uitzondering op die regel. Ze zou, ten bate van de gemeenschap, de diensten die ze bewijst nog kunnen opvoeren : het volle gebruik van haar uitrusting is op verre na niet bereikt en de stoutste vooruitzichten, de meest onverwachte uitbreidingen mogen haar als gebied van nieuwe inspanningen opgelegd

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

GROEP ANTWERPEN

OPENBARE REIZIGERSDIENSTEN.

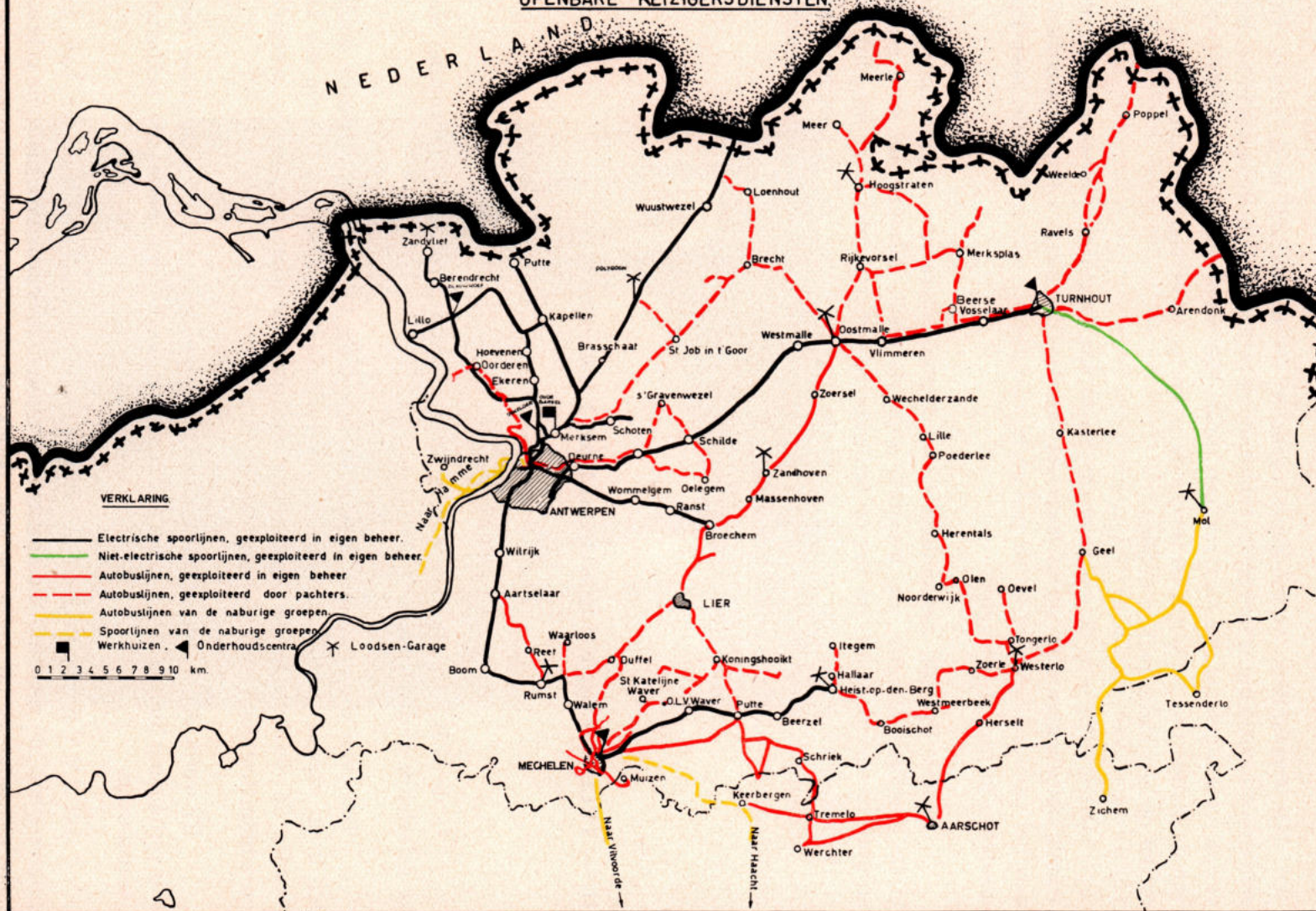


Fig. 21.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN
GROEP DER BEIDE VLAANDEREN.
OPENBARE REIZIGERSDIENSTEN.

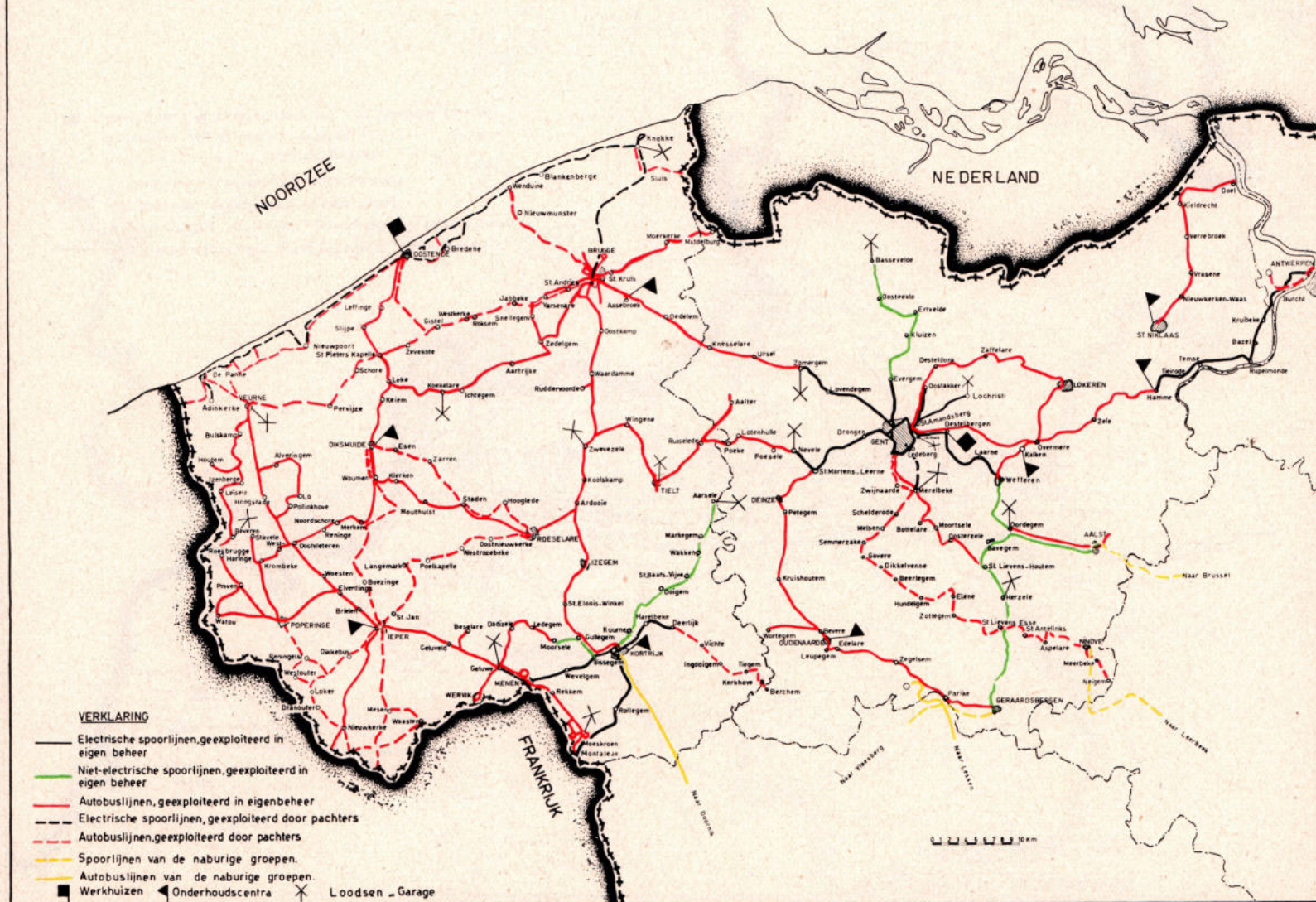


Fig. 22.



Fig. 23.

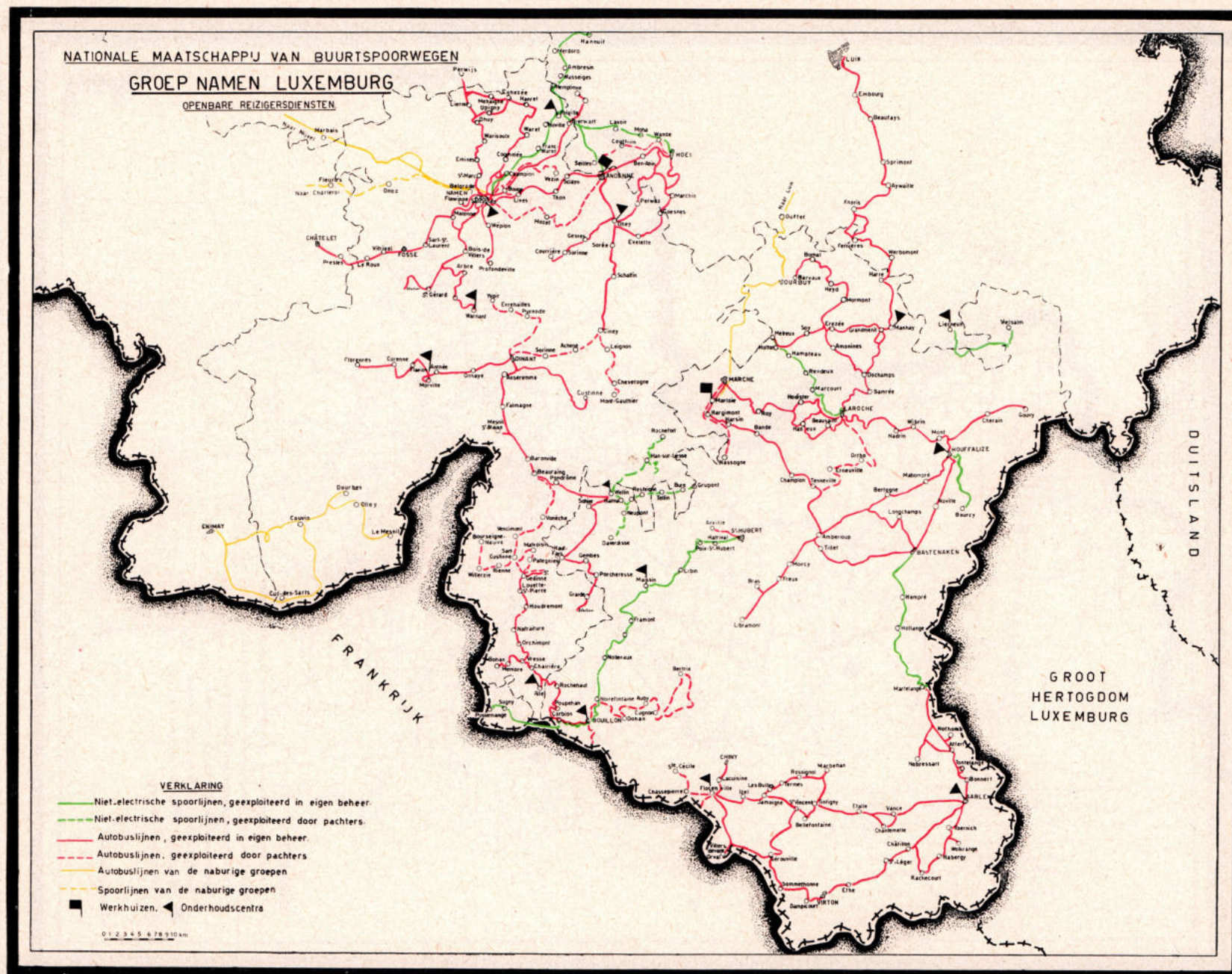


Fig. 24.

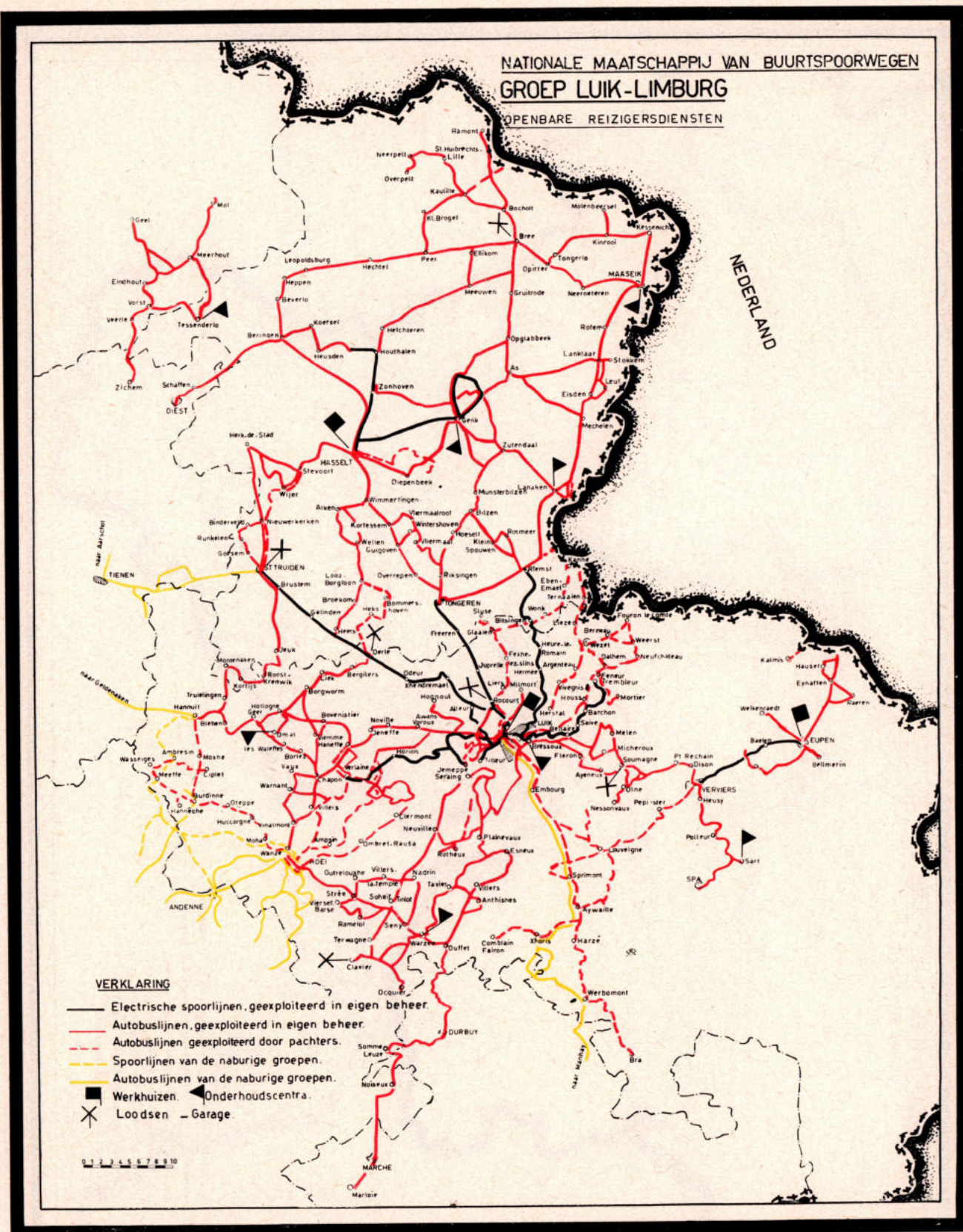


Fig. 25.

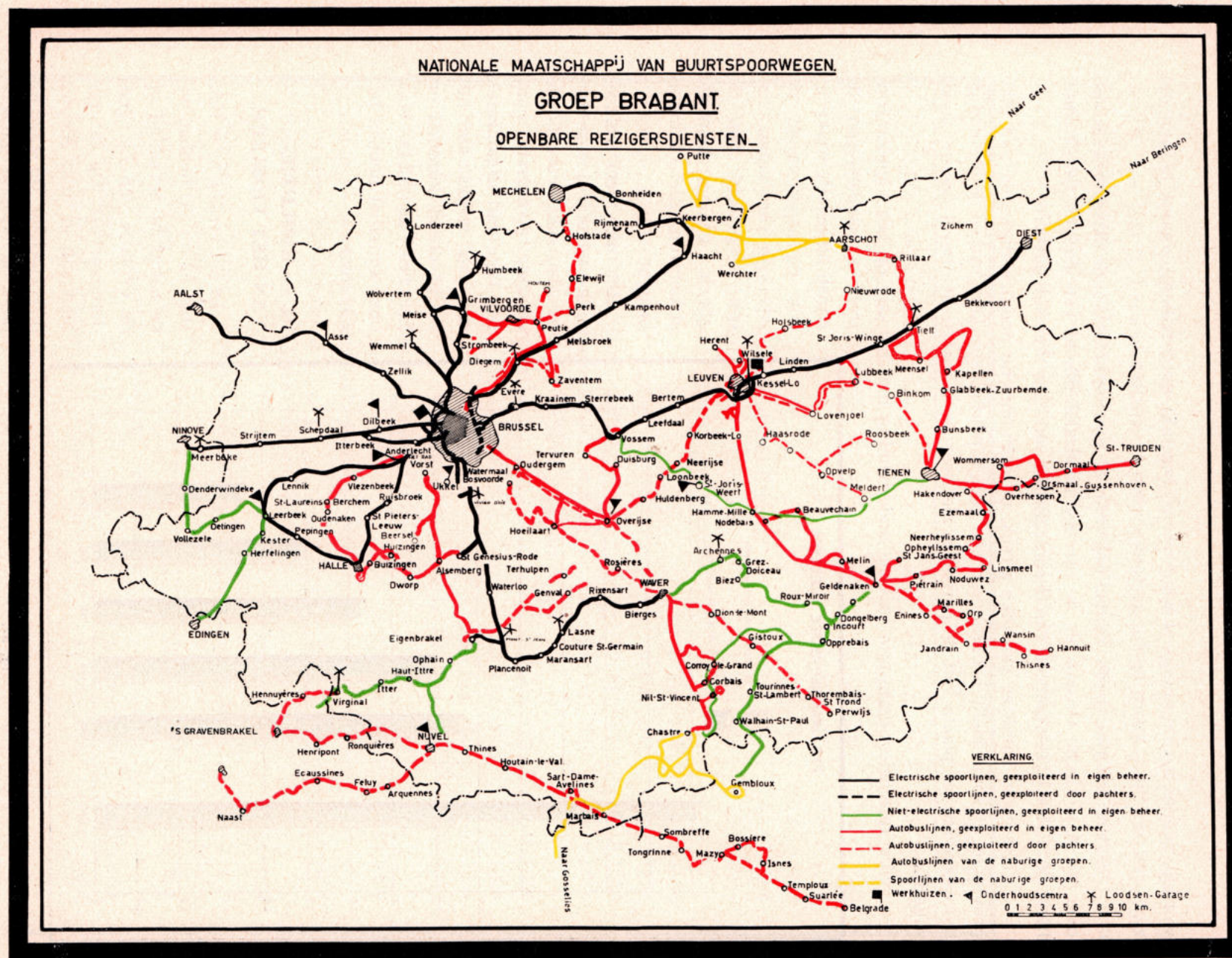


Fig. 26.

worden, zonder dat de middelen waarover ze beschikt ontoereikend zouden blijken om zich van de in 't vooruitzicht gestelde taken te kwijten.

Sedert ettelijke jaren reeds, nog vóór de soms ophefmakende experimenten van over de Atlantische Oceaan er de strenge noodzakelijkheid van hadden aangetoond, heeft de N.M.V.B. een politiek van decentralisatie van haar diensten gevoerd.

Het eigen karakter van elke streek, de economische noodwendigheden van elke provincie, de soms snelle evolutie van een gans nijverheidsbekken, maken de bestendige aanwezigheid ter plaats van de personen die over de diensten het bevel voeren noodzakelijk.

De rationele organisatie van de onderneming met het oog op het « onder con-

trole » houden van de ganse activiteit, welke er ook de aspecten en de weerslag van wezen, eist een soepelheid die de sterk gehiërarchiseerde structuren niet kunnen bieden.

Met zeer veel voldoening stellen wij vast dat, in de zakenwereld, de geesten evolueren naar het type van organisatie, dat wij steeds als het meest oordeelkundige en het best geschikte voor onze activiteit hebben beschouwd.

III. — EVOLUTIE VAN HET VERKEER.

In het verslag over 1953 (blz. 52 tot 54) hebben wij de aandacht gevestigd op de evolutie van het goederenvervoer. Op dit gebied valt er niets nieuws te vermelden. De trage en bijna onvermijdelijke ach-

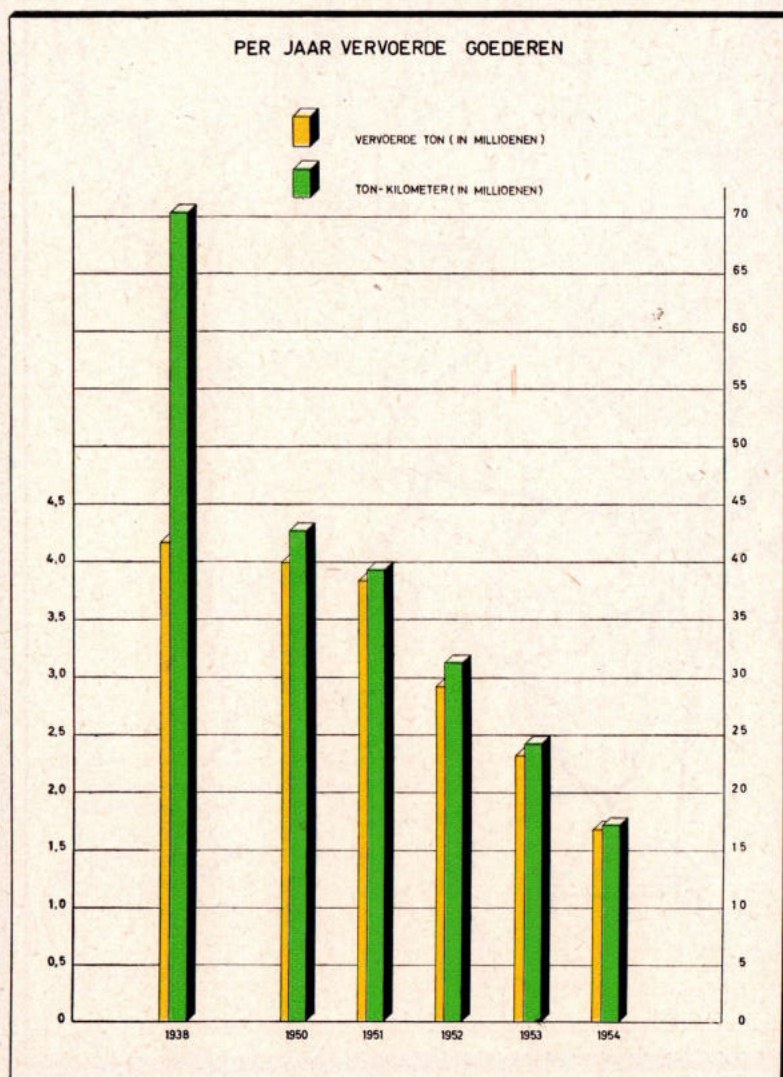


Fig. 27.

teruitgang houdt aan (zie diagram fig. 27), in zoverre dat het goederenverkeer nog slechts voor 4,79 % tussenbeide komt in de ontvangsten van de spoorlijnen (de vervangingsautobusdiensten inbegrepen). Die achteruitgang legt ons de taak op, het net aan de momentele noodwendigheden aan te passen.

Hierna vermelden wij de lijnen waarop in 1954 het goederenvervoer werd afgeschaft.

LIJN	Lengte	Datum van afschaffing
Doornik - Templeuve	13 km. 760	25- 3-1954
Doornik - Wez-Velvain	9 km. 450	25- 3-1954
Doornik - Hertain	9 km. 230	25- 3-1954
Doornik - Rumillies	5 km. 000	25- 3-1954
Diest - Beringen	15 km. 060	12- 7-1954
St-Hubert - Freux (Poix-St-Hubert - Freux) .	10 km. 660	12- 7-1954
Mol - Westerlo (Tunhout - Mol - Westerlo) .	21 km. 640	12- 7-1954
Poperinge - Roesbrugge (Poperinge - Veurne - De Panne)	16 km. 140	12- 7-1954
Lesve - Bioul (Warnant - Lesve)	9 km. 200	12- 7-1954
Oostakker - Zaffelare (Gent - Zaffelare) . . .	10 km. 300	30- 8-1954
Binche - Solre-sur-Sambre - Bersillies-l'Abbaye .	18 km. 700	30- 8-1954
Vresse - Alle-sur-Semois (Gedinne - Bohan - Vresse - Alle-sur-Semois)	7 km. 640	21-10-1954
Hasselt - Genk	19 km. 000	21-10-1954
Hasselt - Beringen	27 km. 650	21-10-1954
Doornik - Péruwelz	24 km. 000	21-10-1954
Houtain - St-Siméon - Liers (Genk - Luik - Vottem)	7 km. 010	21-10-1954
Aarsele - Kortrijk (Aarsele - Kortrijk - Moeskroen - Montaleux)	23 km. 460	21-10-1954
Broechem - Oostmalle (Antwerpen - Oostmalle - Lier)	16 km. 860	21-10-1954
Moeskroen - Menen (Aarsele - Kortrijk - Moeskroen - Montaleux)	10 km. 630	22-11-1954
Doornik - Pecq	10 km. 750	22-11-1954
Wetteren - St-Lievens - Houtem (Wetteren - Zottegem)	13 km. 130	18-12-1954
Aalst - Oordegem (Asse - Aalst - Oordegem) .	11 km. 290	18-12-1954
	310 km. 560	

Op het gebied van het personenvervoer, dat dus veruit het voornaamste element van onze activiteit uitmaakt, valt er een zekere verhoging van de ontvangsten waar te nemen, ondanks het behoud van onze tarieven op hun peil van de voorgaande jaren, en zulks na dat in 1953 een lichte achteruitgang was geboekt.

Sedert 1951 zijn onze tarieven voor het reizigersvervoer inderdaad stationair gebleven. Ze volgden niet de verhoging van onze personeelslasten waarvan hiervoren gewag werd gemaakt (zie blz. 8, rubriek « Personeel ») : de stadsdiensten kennen nog steeds het enig biljet van 3 frank en de kaarten tegen verminderde prijs ; op de buitenstedelijke diensten geldt als basistarief 0,83 frank-km.

Er weze trouwens aan herinnerd dat elke wijziging in de zin van een ver-

hoging spontane reacties uitlokt, die door het persoonlijk belang van de gebruikers worden ingegeven. Door met die reacties geen rekening te willen houden zou men zich blootstellen aan misrekeningen, waardoor de nederigsten onder diegenen die van de openbare vervoerondernemingen moeten leven, rechtstreeks in hun broodwinning zouden getroffen worden.

Terugkomend op de kwestie van het reizigersverkeer, kunnen wij aanstippen dat de ontvangsten van het verlopen jaar 0,75 % hoger zijn dan die van 1953, terwijl uit het diagram fig. 28 blijkt dat het aantal reizigers met 1,81 % is gestegen.

Die toenames kunnen worden toegeschreven aan de 2 miljoen km.-rijtuig die in 1954 méér werden afgelegd dan in 1953.

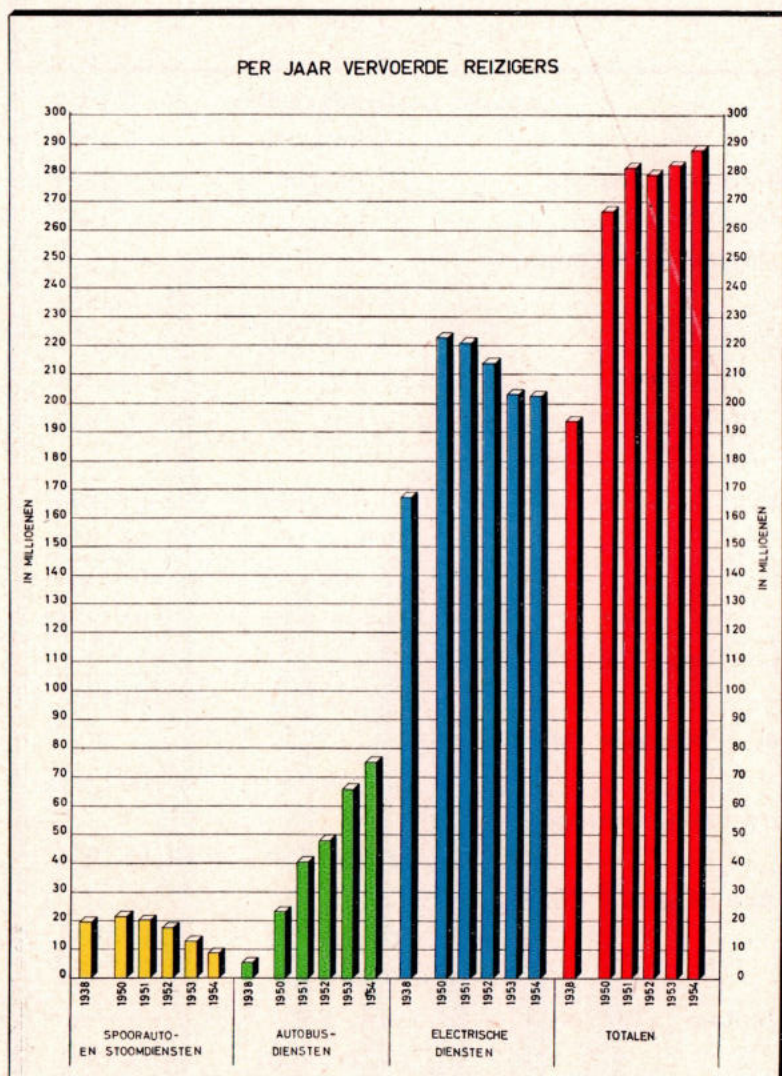


Fig. 28.

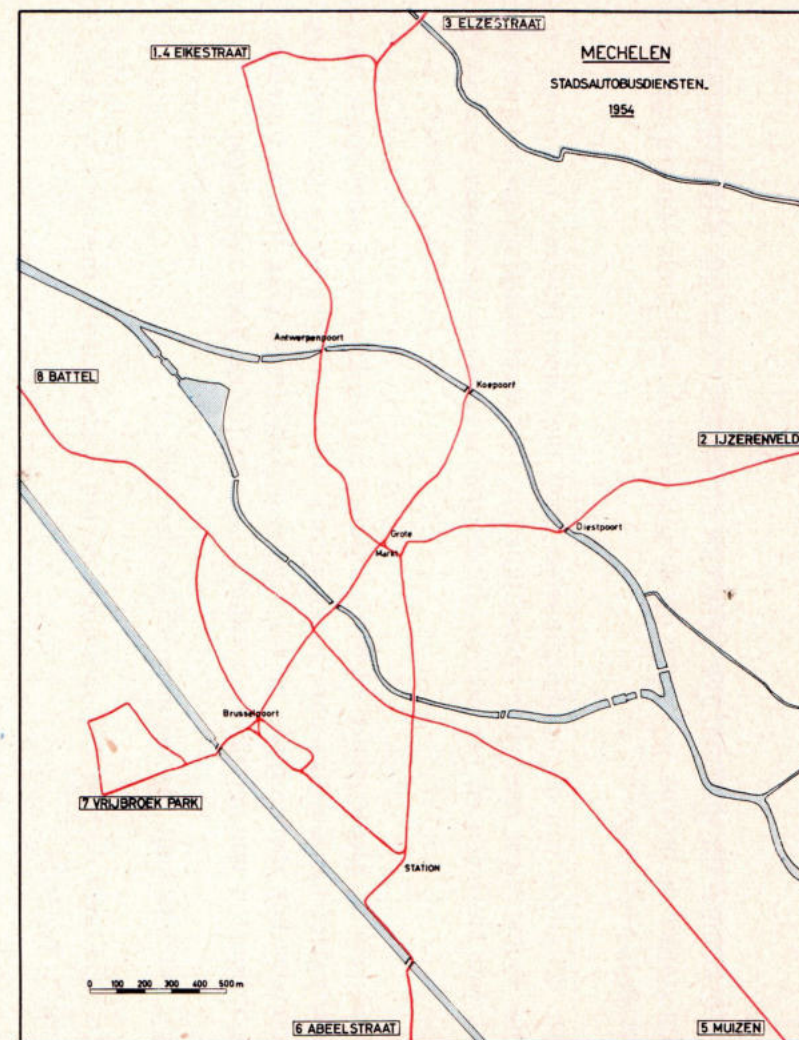
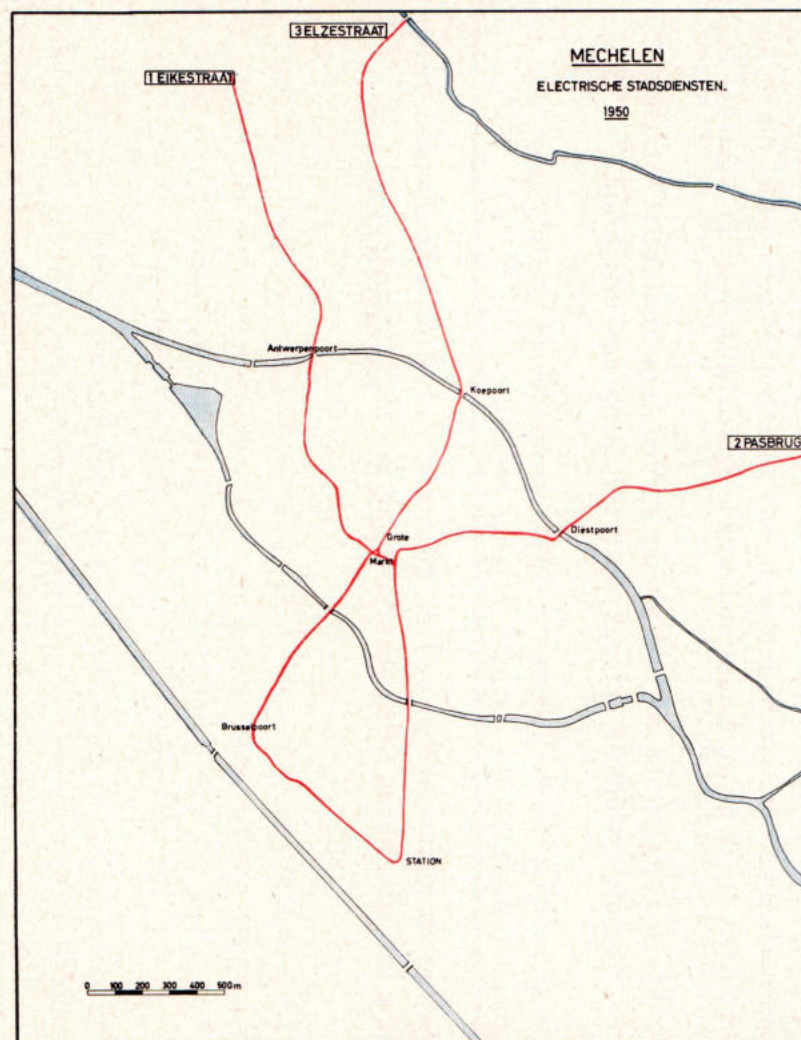


Fig. 29.

Wij kunnen dit beknopt overzicht van de evolutie van ons reizigersverkeer niet besluiten zonder de nadruk te leggen op de plaats die de Nationale Maatschappij aan de stadsdiensten heeft gegeven.

De mobiliteit van de autobusdiensten hoeft niet meer bewezen te worden en een dergelijke dienst biedt oneindige mogelijkheden. De vergelijking tussen het oude stadsspoornet van Mechelen en het nieuwe autobusnet is daarvan een nieuw voorbeeld (zie fig. 29).

Ook voor de kleine steden biedt de autobus mogelijkheden die het spoor niet kan verschaffen. Het aanzienlijke aanvangskapitaal, de uit te voeren wegeniswerken, de onderhoudswerken die er mede gepaard gaan maken elke poging tot het inrichten van stadsspoordiensten onmogelijk en zouden ze overmijdelijk doen mislukken.

De autobus kent die beginmoeilijkheden niet.

In 1954 heeft de N.M.V.B. met goed gevolg stadsdiensten ingericht te Aalst, Tienen, Bergen, Kortrijk.

Evenals die van de andere steden welke reeds een autobusnet bezitten (Brugge, Mechelen, Namen, Leuven, Doornik) zullen deze diensten zich ontwikkelen en grotere verkeersgemakkelijkheden verschaffen en tevens bijdragen tot de uitgroei van de handel en het welslagen van de artistieke en intellectuele gebeurtenissen in die stedelijke centra.

Andere ontwerpen, die in 1955 zullen worden verwezenlijkt te Oostende, Turnhout, enz., liggen ter studie of kregen reeds een begin van uitvoering.

De uitbreiding van de diensten in 1954, waaronder de stadsdiensten een goede plaats innemen, heeft 384 km. nieuwe trajecten bereikt.

Wij geven hierna de lijst van de nieuwe in bedrijf gestelde diensten, hetzij in vervanging van spoorlijnen, hetzij als uitbreiding van het bestaande net.

LIJN	Lengte	Datum van in- bedrijfstelling
Aartselaar - Reet - Rumst	9,100 km.	1- 1-1954
St-Ghislain - Hautrage - Quevaucamps	17,950 km.	1- 3-1954
Luik - Vottem - Milmort	9,620 km.	15- 3-1954
Vaux-Chavanne (Manhay) - Melreux	38,250 km.	11- 4-1954
Gent - St-Lievens-Houtem	23,400 km.	25- 4-1954
Beringen - Koersel - Zolder	12,400 km.	26- 4-1954
Chimay - Cul-des-Sarts en Olloy - Oignies	33,000 km.	23- 5-1954
Roisin - Quiévrain - Montrœul-sur-Haine	17,154 km.	23- 5-1954
Tervuren - Vossem	4,150 km.	1- 7-1954
St-Ghislain - Lens - Edingen	42,500 km.	1- 8-1954
Doornik - Aat	60,180 km.	9- 8-1954
Aat - Vloesberg	20,960 km.	9- 8-1954
Aat - Mainvault - Quevaucamps	32,640 km.	9- 8-1954
Tongeren - Lanaken - Maaseik	50,000 km.	1- 9-1954
Veurne - De Panne	7,600 km.	6- 9-1954
Marche - Amberloup - Bastenaken	60,320 km.	6- 9-1954
Stedelijke diensten van Moeskroen	8,100 km.	1-10-1954
Tienen - St-Truiden	28,230 km.	3-10-1954
Ruiselede - Aalter	7,270 km.	3-10-1954
Menen - Moeskroen	12,800 km.	26-10-1954
	495,625 km.	

IV. — HET MASSAVERVOER.

Ten einde een juist inzicht te geven in de door de N.M.V.B. geleverde prestaties op het gebied van het massaal vervoer op de spitsuren, hebben wij diagrammen opgemaakt met de verdeling van de weekabonnementen tijdens het jaar (fig. 30) en de door die categorie abonneuten dagelijks afgelegde afstanden (fig. 31).

Buiten de welbekende spitsmomenten 's morgens en 's avonds (zie verslag van verleden jaar), die het rendement van de voertuigen verminderen en de kostprijs doen stijgen komen ook de seizoensspitsen de exploitatie bemoeilijken.

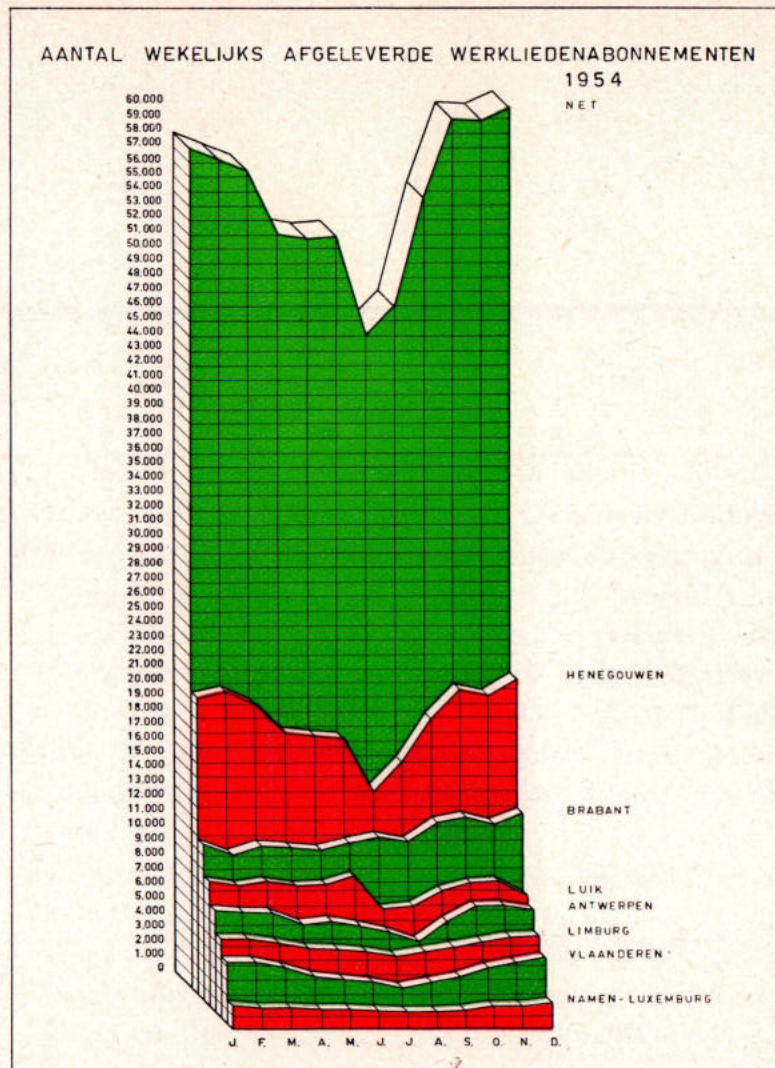


Fig. 30.

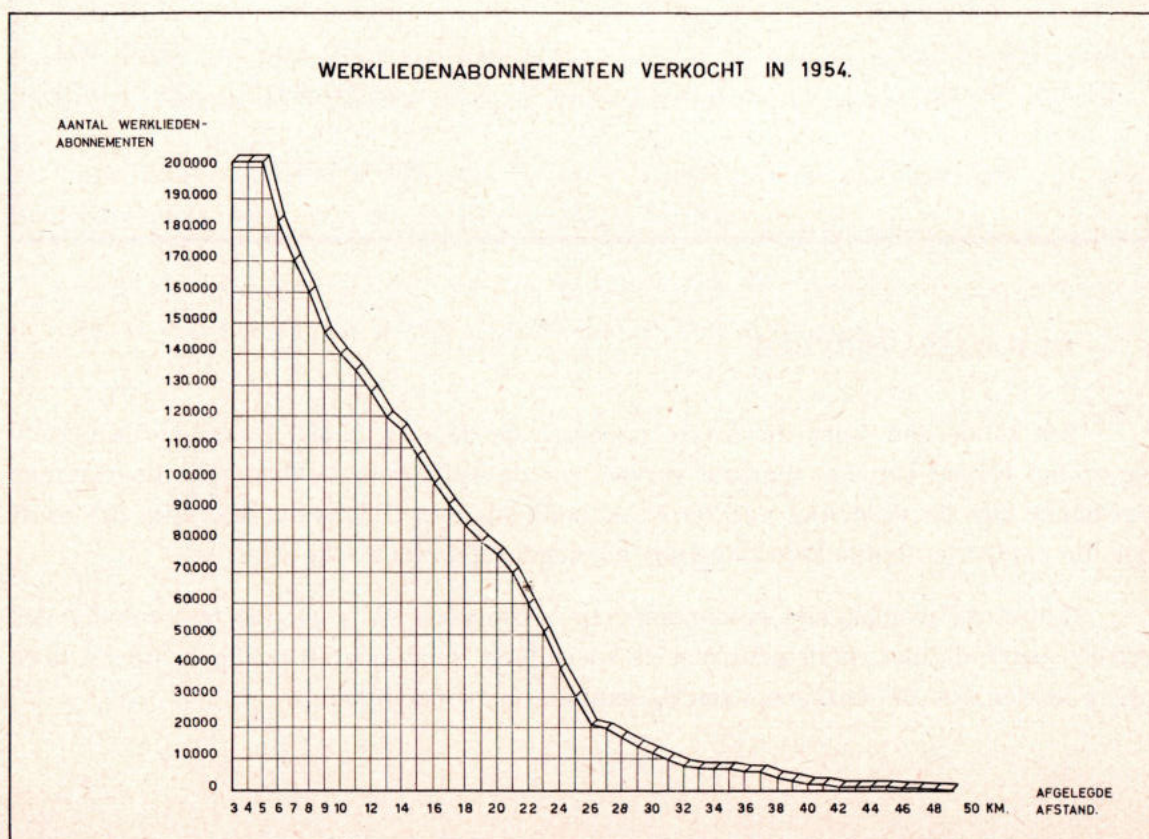


Fig. 31.

Gedurende de winterperiodes, wanneer de exploitatie het moeilijkst is, eisen zij een grotere inspanning, bijkomend materieel en hogere uitgaven.

Maar tegenover de hoge eisen van dat vervoer stellen wij graag de aanzienlijke prijsverminderingen welke de weekbiljetten verschaffen aan degenen die er gebruik van maken.

Diagram fig. 32 geeft eensdeels de basisprijzen van het algemeen tarief aan en, anderdeels, de prijzen per km. van het weekbiljet waarvan nagenoeg 60.000 arbeiders, die dagelijks door onze diensten worden vervoerd, genieten. Bij wijze van vergelijking weze gezegd dat de N.M.B.S. er ongeveer 190.000 vervoert.

De gewone abonneenten, die minder talrijk zijn (fig. 33), genieten even-

eens voordelige vervoervoorwaarden, alhoewel de spitsen van het vervoer, gedeeltelijk althans, met de spitsen van de weekabonnementen overeenstemmen (fig. 34). De invloed van het vervoer der scholieren op de verkeersomvang is natuurlijk minder groot. Dat vervoer, zoals het vorige, vertoont dezelfde kenmerken en het toegepaste tarief is nagenoeg hetzelfde als dat van de weekabonnementen.

In het bestek van de algemene organisatie der openbare vervoerdiensten, zijn deze thans niet meer toereikend om in al de behoeften van handel en nijverheid te voorzien; zulks ingevolge een diepgaande evolutie van 's lands economische aardrijkskunde.

Sommige streken, die 20 of 30 jaar geleden al de werkkrachten voor de industriële bekkens leverden, geven er thans weinig of geen meer.

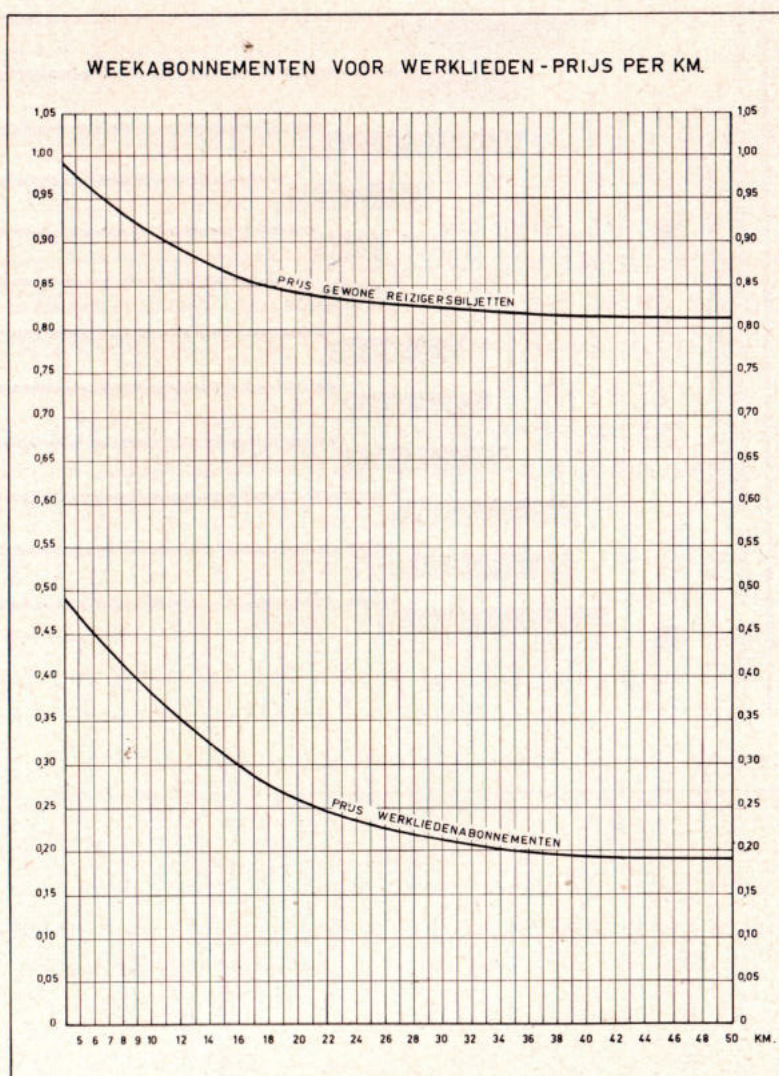


Fig. 32.

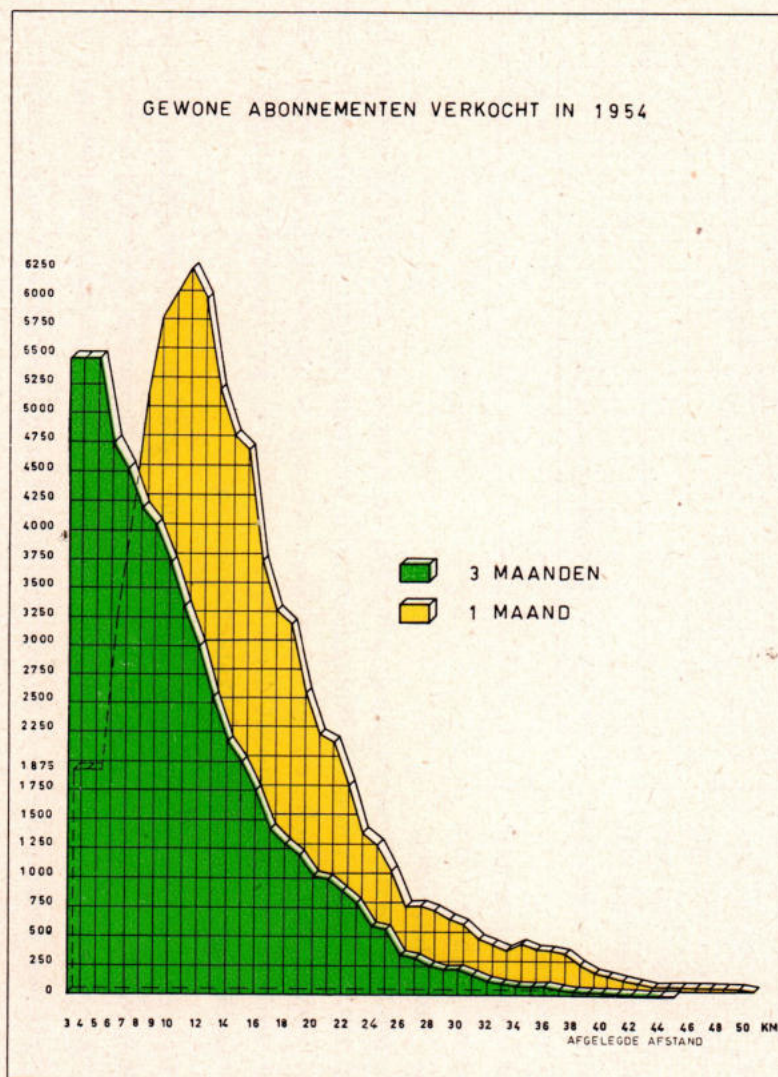


Fig. 33.

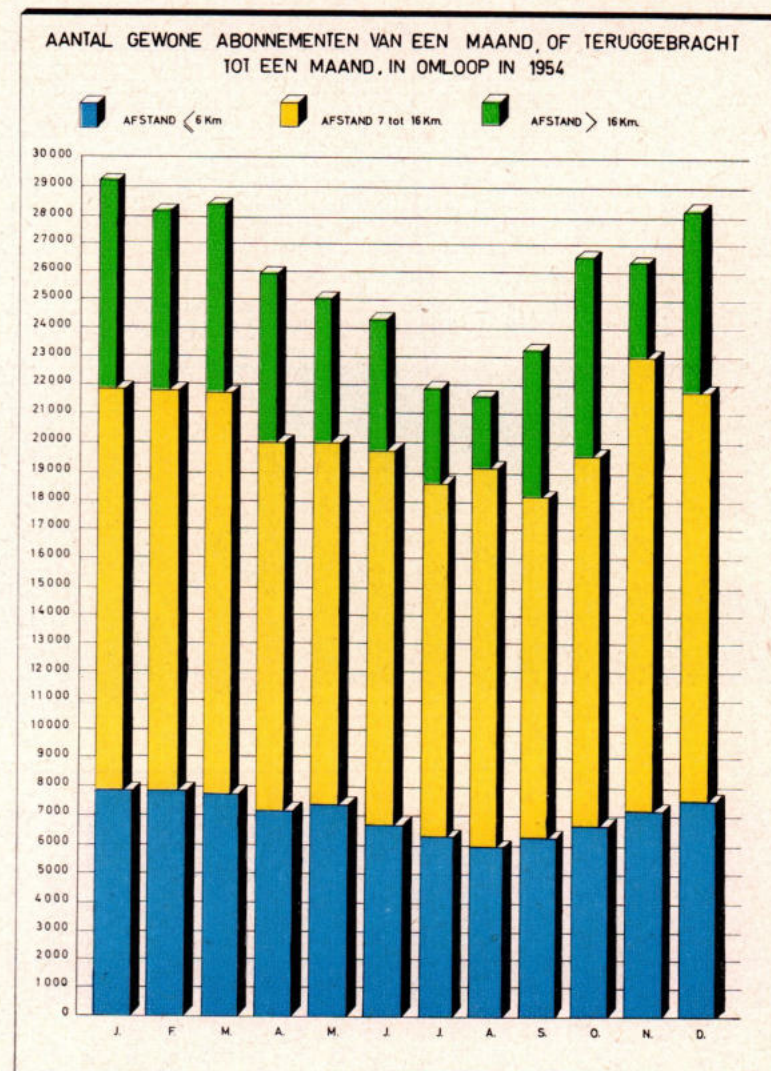


Fig. 34.

Nieuwe nijverheidsinrichtingen, nauw met de grond verbonden, zijn ontstaan in streken die kwantitatief noch kwalitatief over de vereiste arbeidskrachten beschikken.

Aldus is de noodzakelijkheid gebleken van het inrichten van « speciale vervoerdiensten » om die toestanden te verhelpen en de economische evolutie van het land te volgen.

Die diensten worden vaak verzekerd tegen vervoerprijzen die nog lager liggen dan die van de weekabbonnementen, omdat de betere benutting van de aangeboden plaatsen het mogelijk maakt de arbeider van een nog gevoeliger prijsvermindering te laten genieten.

Vaak ook steunt en begunstigt de industrie de ontwikkeling van die diensten, welke kostbare bevorderaars zijn van de mogelijkheden tot aanpassing van hun activiteit aan de schommelingen van de economische conjunctuur.

De gezamenlijke speciale diensten waarvoor aan de Nationale Maatschappij machting werd verleend hebben in 1954 uitbreiding genomen; zij bereikten respectievelijk : 2.067 km. geëxploiteerd in eigen beheer en 17.823 km. verpachte diensten. Deze laatste hebben, in 1954, 9.468.102 kilometer-rijtuig met nuttige last afgelegd, tegen 7 miljoen 775.005 km. in 1953.

Het is niet overbodig er op te wijzen dat de voortdurende uitbreiding van de speciale diensten voor werklieden, scholieren, enz., zeer vaak geschiedt ten nadele van de er naast lopende openbare diensten.

De verplaatsingsfaciliteiten die ze voor de lange afstanden bieden aan de vervoerde werkkrachten en scholieren nopen er toe vrede te nemen met overigens betreurenswaardige verdubbelingen en overbodige trajecten.

V. — UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.

De Nationale Maatschappij heeft de uitvoering voortgezet van haar programma tot substitutie van autobussen aan het elektrisch rollend materieel dat zekere plaatselijke netten bediende en aan de spoorauto's die op niet-geëlectriceerde lijnen voor het personenvervoer werden aangewend.

Zulks verklaart de nieuwe stijging met 20,2 % van de door de autobussen (regime 1931) opgeleverde ontvangst : 257,1 miljoen in 1954 tegen 214,1 miljoen in 1953.

Die verhoging betreft slechts de in eigen beheer geëxploiteerde diensten, waarvan de ontvangsten van 173,1 miljoen in 1953 tot 220,9 miljoen in 1954 zijn gestegen. De Nationale Maatschappij zet dus haar inspanning voort om de autobusdiensten, die in de plaats van spoorlijnen worden gesteld, in eigen beheer te exploiteren.

De exploitatieuitslagen van haar gezamenlijke vervoerdiensten worden in de hiernavolgende tabel in miljoen frank samengevat.

DIENSTEN	1953			1954		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
Spoorlijnen :						
Electrische	886,6	854,4	32,2	871,1	834,7	36,4
Niet-electrische	143,5	149,8	— 6,3	102,4	101,3	1,1
Totalen	1.030,1	1.004,2	25,9	973,5	936,0	37,5
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	214,1	196,8	17,3	257,1	240,1	17,0
Met eigen kapitaal (regime 1924)	156,9	154,3	2,6	162,2	159,4	2,8
Totalen	371,0	351,1	19,9	419,3	399,5	19,8
Algemene totalen	1.401,1	1.355,3	45,8	1.392,8	1.335,5	57,3

Deze samenvattende tabel toont aan dat voor de eerste maal sedert zeer lang al onze vervoermiddelen, dus ook de stoom/spoorauto, winst boeken en dat, voor een ontvangst van respectievelijk 973,5 miljoen en 419,3 miljoen, de winsten van de spoorlijnen en van de autobusdiensten 37,5 miljoen en 19,8 miljoen bedragen voor 1954, terwijl in 1953, voor een ontvangst van 1.030,1 miljoen en 371 miljoen, de winsten 25,9 miljoen en 19,9 miljoen beliepen.

Met andere woorden : in 1954 bedraagt het batig saldo voor het spoor 3,82 % van de ontvangst (tegen 2,51 % in 1953), terwijl het voor de autobus 4,77 % beloopt (tegen 5,36 in 1953).

Die cijfers zijn te verklaren door het feit dat de spoorexplotatie ontlast werd van een reeks lijnen met gering verkeer, die binnen de werkkring van de wegdiensten werden opgenomen.

Er weze aan herinnerd dat het grootste deel van de winsten besteed wordt tot het aanzuiveren van de door onze aandeelhouders gedragen financiële lasten, wil zeggen dat het uitgekeerde dividend voor de meeste van de betrokken openbare besturen slechts de gedeeltelijke terugbetaling uitmaakt van de kosten die zij op zich hebben genomen door hun tussenkomst in het aanleggen van het net.

Zoals de voorgaande jaren publiceren wij het diagram fig. 35, waarin de evolutie van de exploitatieontvangsten en -uitgaven over de jongste tien dienstjaren worden aangegeven.

Dat diagram geeft een beeld van de nieuwe inkrimpingen die in de samenvattende tabel reeds werden vermeld, waarbij de afnemende uitgaven de daling van de ontvangsten met een tiental miljoen overtreft.

Die daling van de ontvangsten vindt haar voornaamste oorzaak in het afnemen van het goederenverkeer (zie blz. 24, de rubriek « Evolutie van het verkeer », namelijk fig. 27).

Een andere oorzaak van vermindering der netto-ontvangst is het fiscaal regime, dat op de Nationale Maatschappij zwaarder drukt wanneer ze het spoorverkeer door wegdiensten vervangt.

Zoals wij reeds op blz. 56 van ons verslag over 1953 vermeldde springt, in geval van een dergelijke vervanging, de taks op het vervoer van 2,25 % op 4,5 %, hetgeen in 1954 een verlies aan ontvangst van meer dan één miljoen heeft veroorzaakt, daar de taks zogezegd begrepen is in de prijzen van de tarieven en die prijzen bij de omvorming van het vervoerstelsel van kracht blijven.

Voor 1954 belopen de door de Nationale Maatschappij gedragen belastingen, die ze niet ten laste van derden heeft

kunnen recupereren, nagenoeg 42 miljoen, waarvan 34,2 miljoen vervoertaks, 6,6 miljoen verkeerstaks op automobiervoertuigen, 0,5 miljoen bedrijfsbelasting, enz.

In diagram fig. 36 geven wij de onderverdeling aan van de exploitatieontvangsten en -uitgaven over 1954 voor de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).

Uit dat diagram blijkt dat de Nationale Maatschappij 74,6 % van haar ontvangsten haalt uit de gewone en collectieve reizigersbiljetten, terwijl 60,2 % van haar exploitatieuitgaven aan het personeel worden besteed.

Er weze aan herinnerd dat buiten de kosten voor personeel, aangerekend aan de exploitatieuitgaven, de Nationale Maatschappij aan andere kosten het hoofd heeft te bieden, die ten laste worden gelegd van de werken tot eerste aanleg, van de vernieuwing,

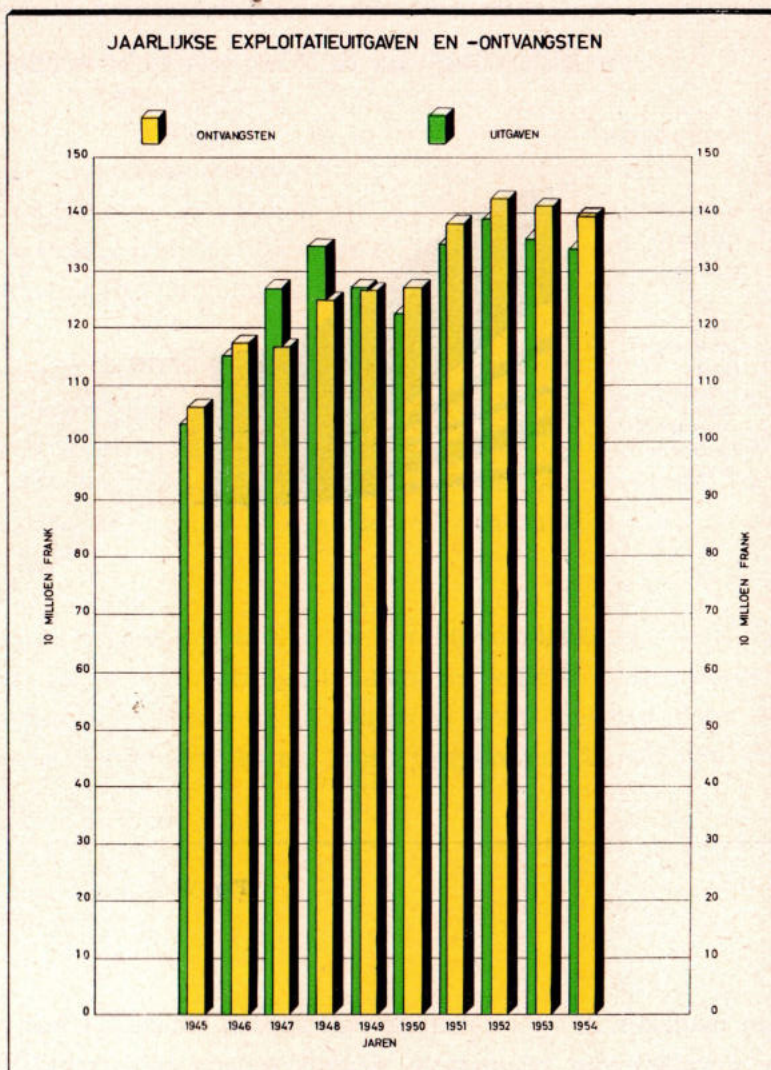


Fig. 35.

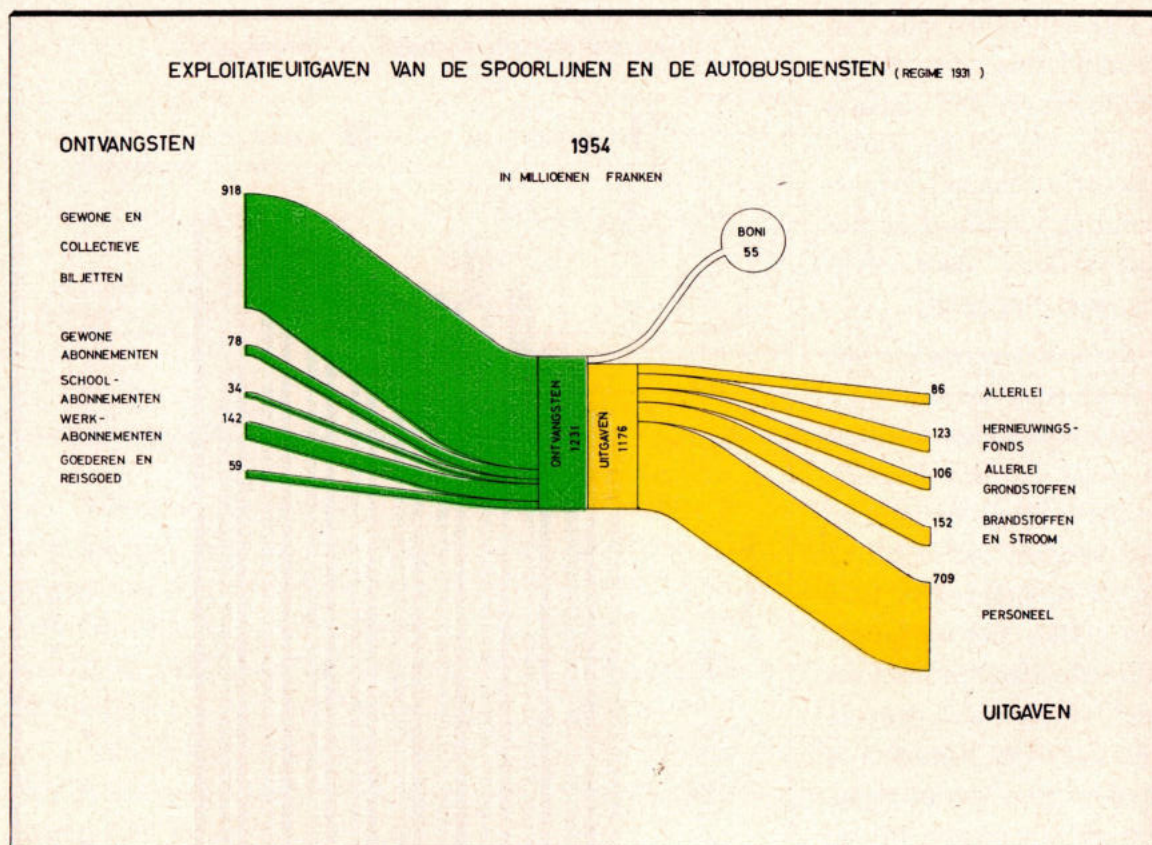


Fig. 36.

van magazijn of voor rekening van derden (openbare besturen en zelfs particulieren in de gevallen van recuperatie wegens schade veroorzaakt bij ongevallen).

VI. — CONCLUSIE.

Tot besluit acht de Nationale Maatschappij het nuttig de nadruk te leggen op de politiek die de verschillende door haar genomen initiatieven ten grondslag ligt en die in de eerstvolgende jaren haar verwezenlijkingen nog zal kenmerken.

Zoals herhaaldelijk reeds werd gezegd is de Nationale Maatschappij opgericht geworden om het openbaar belang te dienen. Daartoe bestond, bij de aanvang, haar opdracht er in de bevolking van de streken die van de openbare vervoermiddelen verwijderd waren uit haar afzondering te halen, en het economisch potentieel van die streken tot ontplooiing te brengen.

Intussen heeft de automobiel aan de individuele vervoermiddelen mogelijkheden verschaft die, in vele gevallen, de aan de buurtspoorweg toegewezen rol aanzienlijk minder belangrijk en zelfs overbodig hebben gemaakt.

Maar het gebruik van de private automobiel voor het personenvervoer heeft misbruiken doen ontstaan, die onder meer voortvloeien uit het langdurig stationeren van de lege voertuigen binnen de verkeersstroken van de openbare wegen en uit de te grote ruimte welke die voertuigen innemen in verhouding tot hun gemiddelde bezetting.

Dientengevolge wordt het verkeer geleidelijk lamgelegd en een nieuwe taak is voor de ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer weggelegd, op voorwaarde dat ze er toe in staat zijn tegen lage prijs diensten aan te bieden, die in kwaliteit nagenoeg gelijk zijn aan die welke de autobezitter van zijn particulier voertuig verwacht, met dien verstande dat de vergelijking moet gaan over al de voor- en nadelen die aan elk vervoermiddel eigen zijn.

De Nationale Maatschappij organiseert zich in die zin, niet omdat ze er voor zichzelf voordeel in ziet, maar omdat ze er van overtuigd is aldus ten volle te beantwoorden aan de opdracht van openbaar nut, welke haar bijna driekwart eeuw geleden door de vooraanstaande personen, die haar stichters waren, werd toegewezen. Ze zal aan die taak nooit te kort schieten.

FINANCIEN

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIEF.

**SPOORLIJNEN
EN AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1931) :**

fr. 1.132.958.382,18

Bedrag der uitgaven van eerste aanleg, per 31 December 1954, van de spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten.

De bijlagen A en B geven er het bedrag per lijn van aan.

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

**AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :**

fr. 34.770.075,61

Bedrag der uitgaven voor aanschaffing van het materieel, van de installaties en allerlei der autobusdiensten waarvoor, op 31 December 1954, machtiging verleend was bij toepassing van de statutaire bepalingen, goedgekeurd krachtens de wet van 11 Augustus 1924 (bijlage N).

**WERKPLAATSEN
EN GEREEDSCHAP VAN
DE EXPLOITATIEGROEPEN :**

fr. 39.077.558,92

Waarde per 31 December 1954 van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de exploitatiegroepen, rekening houdend met de afschrijvingen.

**GEBOUW, MOBILAIR,
MATERIEEL, AUTOMOBIELEN,
RUSTOORD TE WENDUINE :**

fr. 34.102.186,00

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.

**KAS, POSTCHECKS
EN BANKEN :**

fr. 37.455.477,10

Speciën in kas, in banken en op postrekening, einde December 1954.

PORTEFEUILLE-EFFECTEN : fr. 223.751.791,85	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.
VOORRADEN VAN HET HOOFDBESTUUR : fr. 24.704.050,90	Prijs van de verbruiksmaterialen, die in de werkplaatsen en op de werven in voorraad zijn.
VOORRADEN VAN DE EXPLOITATIEREGIES : fr. 158.376.368,46	Waarde van de wisselstukken en materialen, in voorraad in de werk- en stelplaatsen van de exploitatiegroepen, voor de lopende behoeften.
IN AANBOUW ZIJNDE ROLLEND MATERIEEL EN ALLERLEI : fr. 43.323.259,50	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, aanhangwagens en autobussen. Het bedrag der uitgaven voor het materieel vermeld onder deze rubriek omvat een som van fr. 32.909.617,50, betaald als voorschot op de prijs der autobussen in aanbouw.
VERSCHILLENDE DEBITEUREN : fr. 46.961.827,03	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. 604.533,58 ; 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. 4.541.569,94	Deze post omvat de per 31 December 1954 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. 1.079.648.292,76	Actuele waarde van de nog te vervallen annuïteiten per 30 Juni 1955.

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. 105.000,00

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. 279.346.267,00

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

VOORSCHOTTEN
AAN DE SPOORLIJNEN
EN AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1931)
MET VERLIES :
fr. 209.338.153,47

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 1953 bedroegen de bedoelde voorschotten fr. 233.277.573,27.

VERLIES OP EXPLOITATIE
(autobusdiensten regime 1924) :
fr. 64.306,80

Deficitair bedrag, voor het dienstjaar 1954, 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. 1.223.970.000,00

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).

De kapitalen voor aanleg der spoorlijnen Brugge - Leke - Diksmuide en Roeselare - Diksmuide - Bikschote werden respectievelijk verminderd met 58.000 frank en 48.000 frank (Koninklijk besluit van 6-12-1954, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 23-12-1954).

RESERVEFONDS :
fr. 118.406.020,19

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire aanrekeningen ; de rekening Reservefonds (bijlage F), die het de Nationale Maatschappij mogelijk gemaakt heeft de op het actief voorkomende verliezen op exploitatie (fr. 209.338.153,47) voor te schieten, vormt een globale post (art. 28 der statuten).

VOORZIENINGSFONDS :
fr. 50.515.843,97

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire 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 1954 aan.

HERNIEUWINGSFONDS :
a) Spoorlijnen :
fr. 246.110.945,66
b) Autobusdiensten
(regime 1931) :
fr. 122.730.577,00

Bedrag van de provisies en dotaties, per 31 December 1954, aangelegd met het oog op de hernieuwing van de installaties en het materieel van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931). Deze post is verminderd, daar de uitgaven voor hernieuwing van het spoor en van het rollend materieel in 1954 hoger zijn geweest dan de ten laste van de exploitatie gelegde dotaties.

HERNIEUWINGSFONDS
AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :
a) Hoge kapitalen :
fr. 16.237.427,11
b) Lage kapitalen :
fr. 184.626,65

Bedrag van de aangelegde provisies, per 31 December 1954, 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. 80.059.365,43

Saldo, per 31 December 1954, 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. 891.585.299,47

Werkelijke opbrengst van de obligatiën, in omloop gebracht ter vertegenwoordiging van de annuïteiten waarvoor de openbare besturen ingeschreven hebben, de uitgelote obligaties afgetrokken (bijlage G).

BELGISCHE STAAT
(rekening voorschotten) :

fr. 80.000.000,00

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

VERSCHILLENDE
CREDITEUREN :

fr. 182.318.200,16

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

Deze post omvat eveneens een bedrag van fr. 61.454,30, zijnde de bonificaties voor het dienstjaar 1954 ingeschreven op het credit der rekening van de Belgische Staat, voor interesten op beschikbare kapitalen en ontvangen vergoedingen, voortkomende van vergunde lijnen, maar die niet zullen aangelegd worden.

NOG TE VEREFFENEN
RAMPEN :

fr. 44.500.000,00

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

REKENINGEN VOOR ORDE :

a) Neerleggers van obligaties
tegen bewijsschriften op naam :

fr. 166.471.720,00

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

b) Neerleggers
van borgtochten :

fr. 8.055.767,00

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

c) Terug te betalen obligaties
en te betalen coupons
van obligaties :

fr. 29.719.500,00

Bedrag der terugbetaalbare obligaties en der vervallen maar niet ter incassering aangeboden coupons (4.074.954 fr.) of van 1 Januari 1955 af aan te bieden obligaties en coupons (25.644.546 fr.).

d) Patrimonium
van de gepensioneerde
agenten :

fr. 34.307.488,00

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. 40.791.792,00

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. 29.663.744,04

Uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten en particulieren) voor het dienstjaar 1954, en waarvan de uiteenzetting per lijn voorkomt in bijlage H. Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek van de mobiliënbelasting van 2,40 %.

**b) Autobusdiensten
(regime 1924) :**

fr. 1.989.777,78

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 %.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 1 Maart 1955.

De Beheerders :

**A. ANDRE,
J. LECLERCQ,
J. STORME,
A. ROBERTI,
G. DECHAMP,
V. SABBE.**

De Voorzitter,

Graaf Louis de LICHTERVELDE.

BALANS

PER 31 DECEMBER 1954

ACTIEF
BALANS PER

1. VASTLIGGEND.			
<i>Eerste aanleg :</i>			
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.132.958.382,18		
Spoorlijnen in aanleg	26.080,51		
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.846.395,39		
Autobusdiensten (regime 1924) hoge kapitalen	34.564.075,61		
Autobusdiensten (regime 1924) lage kapitalen	206.000,00		
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatiegroepen	39.077.558,92		
			1.215.678.492,61
<i>Hoofdbestuur :</i>			
Gebouw (na afschrijving)	29.516.408,61		
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.718.016,52		
Rustoord Wenduine (na afschrijving)	867.760,87		
			34.102.186,00
2. BESCHIKBAAR.			
Kas	87.113,20		
Postchecks en banken	37.368.363,90		
			37.455.477,10
3. REALISEERBAAR.			
<i>Portefeuille-effecten :</i>			
beschikbaar deel van de tegenwaarde der ingeschreven kapitalen	31.764.542,21		
verzekeringsfonds	80.059.365,43		
nog te vereffenen rampen	44.500.000,00		
allerlei andere rekeningen	67.427.884,21		
Voorraden van het Hoofdbestuur (allerlei materialen)	24.704.050,90		
Voorraden van de exploitatieregies	158.376.368,46		
In aanbouw zijnde rollend materieel en allerlei	43.323.259,50		
Verschillende debiteuren	46.961.827,03		
Uitgaven voor wederopbouw (oorlogsschade)	4.541.569,94		
			501.658.867,68
4. BIJZONDERE REKENINGEN.			
<i>Inschrijvingen der aandeelhouders :</i>			
vertegenwoordigd door te vervallen annuïteiten	3.603.239.294,50		
min interesten begrepen in deze annuïteiten	2.523.591.001,74		
		1.079.648.292,76	
nog af te betalen door annuïteiten		5.960.000,00	
nog af te betalen in speciën (autobusdiensten regime 1924)		105.000,00	
Rekeningen-courant van de exploitatieregies		4.261.051,04	
			1.089.974.343,80
5. ORDEREKENINGEN.			
Neerleggingen van obligatiën tegen bewijsschriften op naam	166.471.720,00		
Neerleggingen van borgtochten	8.055.767,00		
<i>Provisie Nationale Bank :</i>			
voor betaling van obligatiën	9.963.370,00		
voor betaling van coupons van obligatiën	19.756.130,00		
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten	34.307.488,00		
Waarden ter verzekering van het bezit van de verzorgingsinstellingen	40.791.792,00		
			279.346.267,00
6. RESULTAATREKENINGEN.			
<i>Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) :</i>			
Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies op exploitatie (vorige dienstjaren)	233.277.573,27		
Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies op exploitatie (dienstjaar 1954)	1.054.094,20		
	234.331.667,47		
<i>Af te trekken :</i>			
teruggewonnen verliezen op exploitatie (dienstjaar 1954)	24.993.514,00		
Nog op 31-12-1954 terug te krijgen verliezen		209.338.153,47	
Autobusdiensten (regime 1924) in exploitatie : verlies door de aandeelhouders terug te betalen		64.306,80	
			209.402.460,27
			3.367.618.094,46

Opgemaakt te Brussel, de 14^e Februari 1955.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het College van Commissarissen,
in zitting van 9 Maart 1955.

E. MANIGART,
E. GRYSON, L. DUCAMP, A. LONCKE, R. NARTUS,
E. DE WILDE, J. PAINBLANC, J. POTIER, F. van PUT.

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF.		
<i>Kapitaal van aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.172.357.000,00	
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	
		1.223.970.000,00
Reservefonds		118.406.020,19
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	46.981.332,18	
Autobusdiensten (regime 1924)	3.534.511,79	
		50.515.843,97
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	246.110.945,66	
Autobusdiensten (regime 1931)	122.730.577,00	
Autobusdiensten (regime 1924) hoge kapitalen	16.237.427,11	
Autobusdiensten (regime 1924) lage kapitalen	184.626,65	
		385.263.576,42
Verzekeringsfonds		80.059.365,43
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN.		
Obligatieleningen	891.585.299,47	
Belgische Staat (rekening voorschotten)	80.000.000,00	
Verschillende crediteuren	182.318.200,16	
Nog te vereffenen rampen	44.500.000,60	
		1.198.403.499,63
3. ORDEREKENINGEN.		
Bewaargevers van obligatiën tegen bewijsschriften op naam	166.471.720,00	
Bewaargevers van borgtochten	8.055.767,00	
Terug te betalen obligatiën	9.963.370,00	
Te betalen coupons van obligatiën	19.756.130,00	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	34.307.488,06	
Voorzorgsinstellingen	40.791.792,00	
		279.346.267,00
4. RESULTAATREKENINGEN.		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	29.663.744,04	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	1.989.777,75	
		31.653.521,82
		3.367.618.094,46

Gezien en afgesloten door de Raad van Beheer,
in zitting van 1 Maart 1955.

De Beheerders :

A. ANDRE,
J. LECLERCQ,
J. STORME,
A. ROBERTI,
G. DECHAMP,
V. SABBE.

De Voorzitter.

Graaf Louis de LICHTERVELDE

