

KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN

EEN EN ZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR
JAAR 1955

UITTREKSEL
UIT HET
VERSLAG

UITGEBRACHT

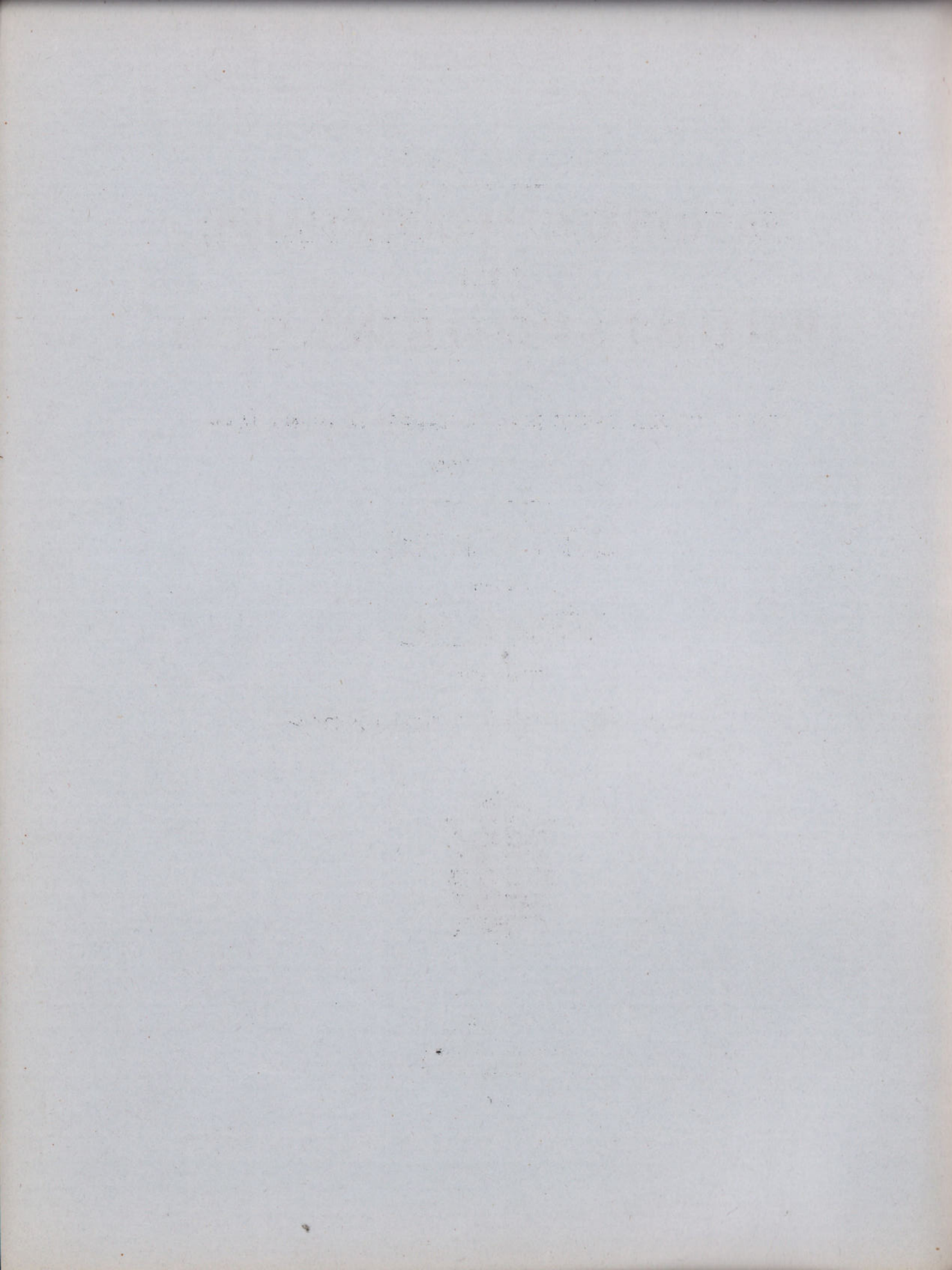
door de Raad van Beheer



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1956



KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN

EEN EN ZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1955

UITTREKSEL

UIT HET

VERSLAG

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1956

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 A. DURIEUX.

RAAD VAN TOEZICHT

Leden :

De hh. E. GRYSON, L. DUCAMP, R. NARTUS, A. LONCKE,
E. DE WILDE, J. POTIER, J. PAINBLANC, F. van PUT,
H. CLARINVAL.

HOOFDBESTUUR

Directeur-Generaal : De h. R. HOENS.

Technische Directie : De h. W. VRIELYNCK, adjunct-directeur-generaal

Algemene Inspectie : De h. F. VAN LIERDE, inspecteur-generaal.

Personeel : De h. L. VAN HEMELDONCK, directeur.

Financiën : De h. M. ROUSSEAU, directeur.

Secretariaat : De h. E. LEGEIN, juridisch adviseur, diensthoofd.

Exploitatie : De h. A. VALCKE, e.a. ingenieur-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 West-Vlaanderen :

Groepshoofd : de h. F. STORMS, Hoofdingenieur.

Gewestelijke zetel : van Eyckplaats, 8, Brugge.

Groep Oost-Vlaanderen :

Groepshoofd : de h. L. COSYNS, Hoofdingenieur.

Gewestelijke zetel : 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 :

Groepshoofd : de h. L. BOTTON, Hoofdingenieur.

Gewestelijke zetel : rue Saint-Nicolas, 70, Luik. Tel. 23.97.20.

Groep Limburg :

Groepshoofd : de h. L. VAN AUTGAERDEN, Hoofdingenieur.

Gewestelijke zetel : 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.

ORGANISATIE

Door de splitsing van de groep Luik-Limburg, eensdeels, en van de groep der Vlaanderen, anderdeels, werd een nieuwe stap gedaan naar een verder doorgedreven deconcentratie van onze exploitatiediensten.

De omschrijving van die groepen werd aldus tot de uitgestrektheid van een provincie beperkt.

Die wijziging biedt het voordeel de chefs van de nieuwe exploitatiegroepen in nauwer contact te brengen met de plaatselijke autoriteiten en de gebruikers van onze lijnen.

Uit de opgedane ervaring blijkt meer en meer dat de factor « beheer » een steeds gevoeliger invloed uitoefent op de omstandigheden waarin de grote ondernemingen werken, vooral die met verspreide exploitatiezetels.

Het beheer van dergelijke ondernemingen is niet meer denkbaar zonder een goed doordachte en degelijk uitgewerkte organisatie, waarvan de belangrijkheid zelf in rechtstreekse verhouding staat tot de omvang van de zaak. Een dergelijke organisatie moet haar uitwerking hebben op al de activiteitstakken, op al de diensten.

Het is voor de goede gang van de onderneming dan ook noodzakelijk een raming op te maken van de toekomstige uitgaven, en de verschillende elementen er van onder de vorm van « budgetten » te condenseren. De klassieke boekhouding alleen kan geen doeltreffend beheerswerktuig zijn. Ze moet worden aangevuld door de « budgettaire controle », die werkt onder de verantwoordelijkheid van een ambtenaar, welke men in de Verenigde Staten « controller » noemt.

De functies van die « controller » zijn, zoals men weet, van drievoudige aard :

- 1° de uitgaven en ontvangsten voorzien en « budgetteren » ;
- 2° de werkelijk bekomen uitslagen nagaan ;
- 3° de afwijkingen meten, ze ontleden en er de nodige gevolgtrekkingen uit opmaken.

Wat de klassieke boekhouding van een vervoeronderneming betreft, ze moet bepaald kunnen laten uitschijnen welke de voornaamste samenstellende elementen van de kostprijzen zijn, beschouwd onder vier oogpunten, namelijk :

1° de gemiddelde kostprijs per km, volgens het vervoerstelsel en per activiteitscentrum ;

2° dezelfde kostprijs, berekend voor een nieuwe onderneming, wil zeggen een onderneming die vrij is van de uitgaven welke de toevalligheden van de vroegere exploitatie haar zouden opleggen (wijziging van de exploitatiestructuur, afschrijving van de niet meer gebruikte goederen, wederopleiding van het personeel, last van de vervroegde opruststellingen, enz...) ;

3° de kostprijs per km, overeenstemmend met het in bedrijf nemen van een nieuw voertuig of het inrichten van een nieuwe exploitatielijn ;

4° de kostprijs van de km meer, wil zeggen van de km afgelegd door een reeds in bedrijf zijnd voertuig, maar waarvan de prestatie verlengd wordt.

Het boekhoudingsplan van de Nationale Maatschappij werd ingericht met het oog op die behoeften ; het maakt het thans mogelijk een scherp onderscheid te maken tussen de verschillende elementen van de kostprijs :

1° die welke van de productiviteit der organisatie van de onderneming afhangen, 't is te zeggen die werkelijk zijn, steeds verbeterd kunnen worden en die derhalve een voortdurende tussenkomst vereisen ;

2° die welke opgelegd of gekozen werden, onder de vorm van percentage der eerstgenoemde, na een oordeelkundige studie zo op financieel als op fiscaal gebied : belastingen, afschrijvingen, voorzieningen, enz... ;

3° die welke het voorwerp van een boekhoudkundige bewerking hebben uitgemaakt en dus steeds onvast en voor verbetering vatbaar zijn : ventilatie, verdeling volgens code, raming, enz...

Als zodanig moeten de verschillende inlichtingen, die verstrekt worden door het groeperen van de uitgaven aangerekend overeenkomstig de bij het boekhoudingsplan gevoegde monografie, een betrouwbare leidraad zijn op het ogenblik dat er geoordeeld moet worden over de opportuniteit vervoerdiensten in te richten of in stand te houden.

Bij het parallelisme in de boeking van de uitgaven der verschillende exploitaties en bij de vergelijking van hun uitslagen moet evenwel noodzakelijkerwijze de notie komen van de verantwoordelijkheid voor de aangerekende uitgaven.

Daarom werd dan ook als regel aangenomen, dat om 't even welke uitgave moet gedaan worden onder de effectieve verantwoordelijkheid van een wel bepaalde agent.

Het is de controle, uitgeoefend door de dienst van het Budget, die de afwijkingen laat uitschijnen tussen de werkelijke uitgaven en die welke uit de nor-

men voortvloeien. Het is dus ook die controle die het de overheid zal mogelijk maken haar aandacht op de zwakke punten van de onderneming te concentreren.

Op een heel ander gebied van het beheer is het misschien wel nuttig nogmaals de nadruk te leggen op de inspanningen die door onze technische diensten werden gedaan tot het moderniseren van het materieel en de werktuigen.

Wij hebben reeds gewezen op de storingen die door de structuurhervormingen werden veroorzaakt in de werkzaamheden en in de programma's van onze werkplaatsen, waarvan de activiteit merkelijk gewijzigd werd.

De studie van de nieuwe arbeidsmethodes, de heraanpassing van de werkrachten en van de installaties, de vorming der kaders gericht op andere technische procédés, zijn essentiële, volstrekt noodzakelijke elementen gebleken van het wellukken der nieuwe exploitatievormen.

In de werkelijkheid ontplooit elke werkplaats, naar gelang van haar belangrijkheid, haar eigen activiteit op twee of drie verschillende plans :

1° ze moet instaan voor het onderhoud en het nazien van de voertuigen die in haar sector in omloop zijn ; figuur 1 toont een hefloods waarin de reparatie en



Fig. 1. — Hefloods in de werkplaats te Kuregem.



Fig. 2. — Werkplaats te Destelbergen — Voorbereiding van het herstellingswerk aan Dieselmotors.



Fig. 3. — Werkplaats te Kuregem — Het wikkelen.

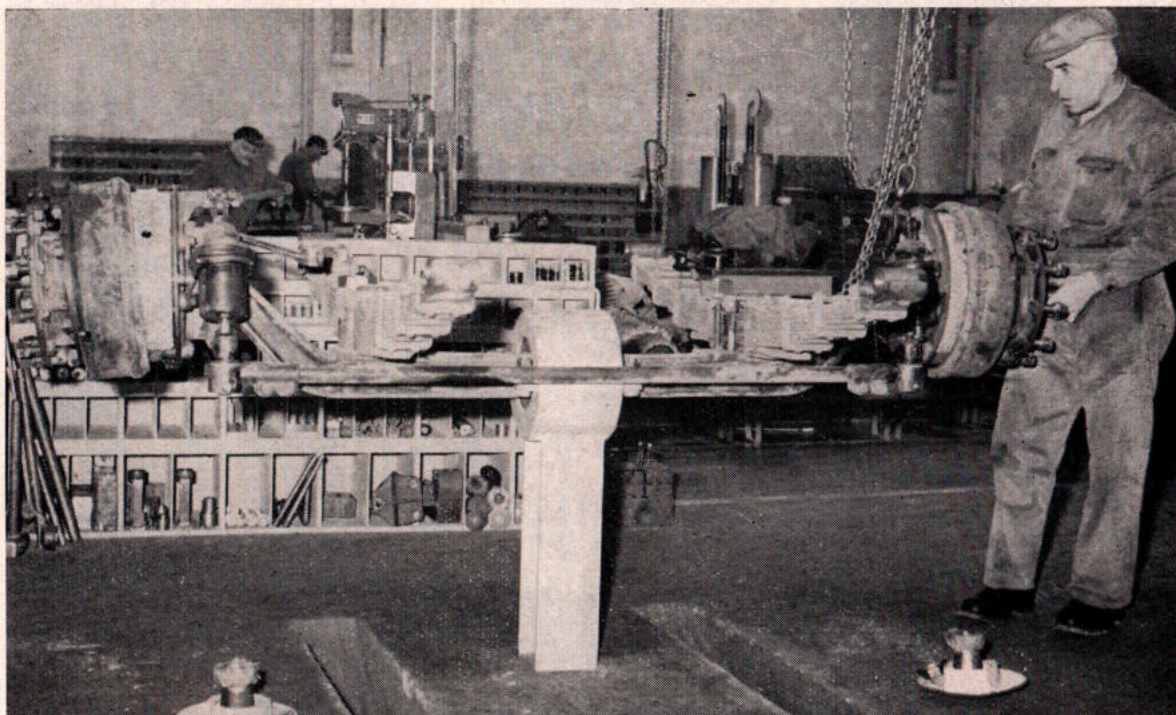


Fig. 4. — Werkplaats te Kessel-Lo — Montage van een as op speciale klem.



Fig. 5. — Werkplaats te St-Gilles-Luik — Werktafel van de electriciens.

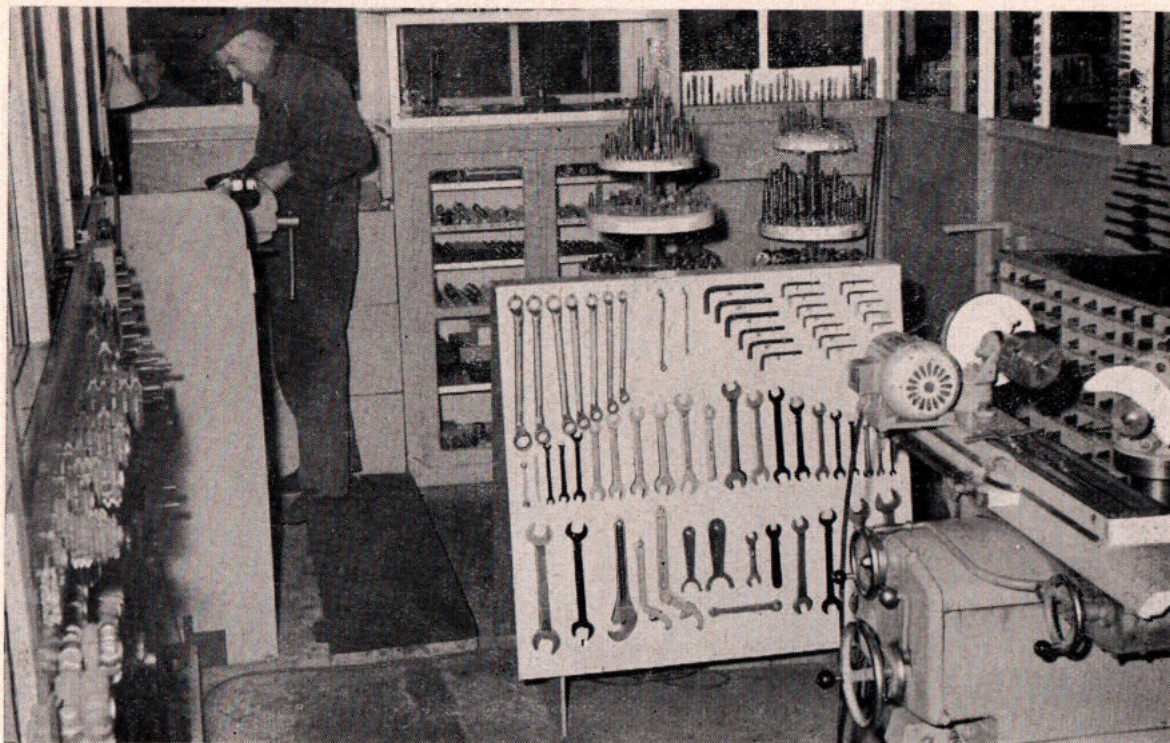


Fig. 6. — Werkplaats te Delstelbergen — Onderhoud van de werktuigen.



Fig. 7. — Werkplaats te Kuregem — Bouw van de kas voor electrisch rijtuig

het onderhoud van de bogies geschieden, normaal werk dat aan de plaatselijke eisen van de exploitatie beantwoordt ;

2° ze moet, in het kader van haar normale bedrijvigheid en, eventueel, van haar gespecialiseerde activiteiten, haar eigen reorganisatie doorvoeren en ontwikkelen : haar werkposten bestuderen en aanpassen, haar herstellings- en fabricagemethoden verbeteren, haar eigen planning met die van de andere diensten coördineren ; de figuren 2 tot 6 tonen verwezenlijkingen op het gebied van de vereenvoudiging en de voorbereiding van het werk in werkplaatsen voor de herstelling van dieselmotoren, het onderhoud van werktuigen, enz....;



Fig. 8. — Werkplaats te Kuregem — Statische en dynamische balanceermachine voor ankers van tractiemotoren.

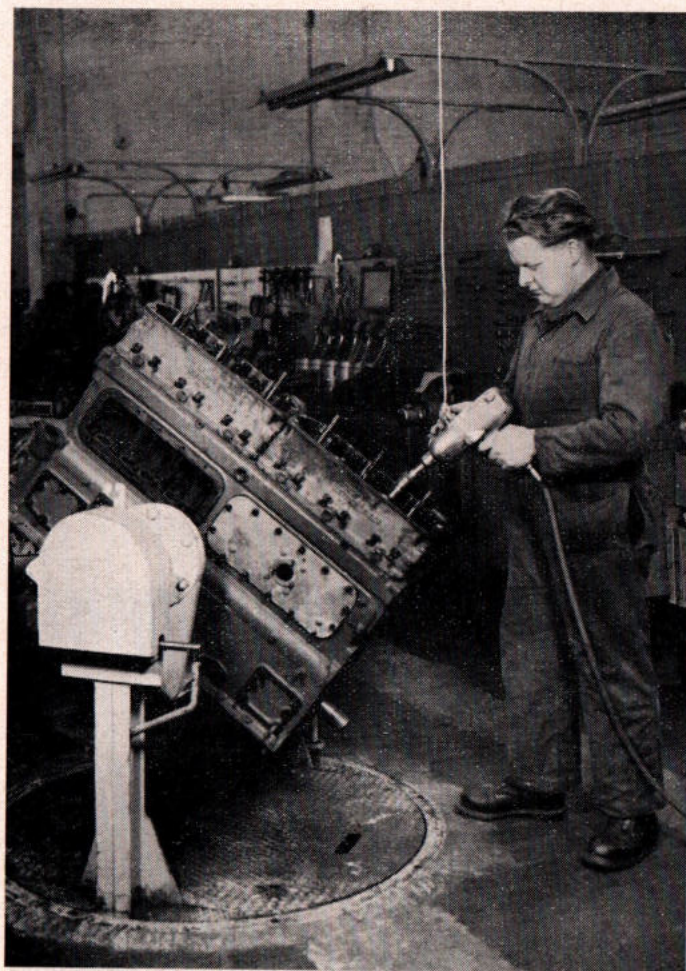


Fig. 9. — Werkplaats te Andenne — Werkpost.

3° indien ze belangrijk genoeg is moet ze, op het nationaal plan, kunnen instaan voor de uitvoering van de gespecialiseerde werken die haar worden toevertrouwd. Figuur 7 geeft een deel van de verschillende stadia van de bouw van een kas voor electrisch rijtuig, werk dat dus op het nationaal plan zijn plaats vindt in het kader van de gespecialiseerde activiteit der belangrijkste werkplaatsen.

In dit verband weze vermeld dat de herstelling der ankers van electrische motoren behoort tot de specifieke werkzaamheden van de werkplaatsen te Jumet en te Kuregem (fig. 8), terwijl de herstelling van dieselmotoren in de werkplaatsen te Andenne (fig. 9) en te Destelbergen geschiedt en de belangrijke werken aan de kassen voor electrische rijtuigen en carrosseries van autobussen respectievelijk in de werkplaatsen te Kuregem en te Hasselt.

Ten einde een goed gebruik van de beschikbare arbeidskracht te bereiken, een degelijke outillage te verwerven, waarvan de afschrijving verzekerd zij, is het onontbeerlijk de specialisatie van de werkplaatsen en van de spoorwerkplougen te aanvaarden.

Het ritme van de vorming van het personeel werd overigens in 1955 versneld.

Sedert lange jaren reeds zijn wij er van overtuigd, en onze verscheidene jaarverslagen bewijzen zulks, dat de goede vorming van onze technische kaders de welvaart der Nationale Maatschappij ten grondslag ligt.

Niets laat zij onverlet om de waarde van haar ingenieurs en haar agenten op te voeren en hun kwaliteiten te ontwikkelen.

Buiten de 36 technici, die aangepaste perfectionerings- en specialisatiecursussen hebben gevolgd, werden dit jaar 84 werkmeesters en keurwerklieden voor een cyclus van 3 studiejaren ingeschreven.

Dat initiatief heeft als doel het personeel geleidelijk vertrouwd te maken met de principes van verhoging der productiviteit door de vereenvoudiging van de arbeid. Het zal insgelijks de menselijke betrekkingen op de spoorwerkplaatsen en in de werkhuizen bevorderen en tevens een grotere veiligheid op het werk verzekeren.

Aldus zal een vervoeronderneming als de onze leefbaar blijven, al is zij verplicht streken te bedienen waaronder verscheidene door een beperkte economische activiteit gekenmerkt worden.

EXPLOITATIE

I. — GEEXPLOITEERDE LIJNEN.

A. Spoorlijnen.

Op 31 december 1955 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 2.206 kilometer, onderverdeeld in 1.171 km met elektrische tractie en 1.035 km met niet-electrische tractie (stoom of autorail).

De gezamenlijke lengte van de op dezelfde datum door navermelde maatschappijen geëxploiteerde verpachte spoorlijnen bedroeg 104 kilometer :

1° « Société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe de Wellin - Grotte de Han » (3 km 700) ;

2° « Maatschappij tot exploitatie der Buurtlijnen van Oostende en de Belgische Badplaatsen » (92 km 300) ;

3° « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » (8 km).

B. Openbare autobusdiensten.

a) *Aantal en totale lengte van de op 31 december 1955 in bedrijf zijnde openbare autobusdiensten (zonder de seizoendiensten).*

PROVINCIE	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters		TOTALEN	
	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal
Antwerpen	361,057	12	149,175	5	510,232	17
Oost-Vlaanderen . . .	369,709	13	71,377	2	43,258	1*
West-Vlaanderen . . .	673,015	19	335,150	13	441,086	15
Henegouwen	824,121	21	137,525	5	1.008,165	32
Namen	656,625	24	218,640	8	961,646	26
Luxemburg	725,627	21	82,371	6	875,265	32
Luik	639,138	15	305,430	12	807,998	27
					944,568	27
Limburg	782,449	17	33,707	3	91,175	3*
Brabant	514,612	19	283,028	10	816,156	20
					797,640	29
Totalen	5.546,353	161	1.616,403	64	7.162,756	225
					134,433	4*
					7.297,189	229

* Gemengd stelsel : in eigen beheer en in huurneming van voertuigen.

b) Aantal en totale lengte van de openbare seizoenautobusdiensten.

	Kilometer	Aantal
In eigen beheer	369,381	5
Door pachters	68,794	2
	438,175	7

C. Speciale autobusdiensten.

Totaal en lengte van de op 31 december 1955 in bedrijf zijnde bijzondere autobusdiensten.

PROVINCIE	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters		TOTALEN	
	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal	Kilometer	Aantal
Antwerpen	104,660	13	261,640	14	366,300	27
Oost-Vlaanderen	6,000	1	14,306	2	20,306	3
West-Vlaanderen	73,000	2	131,350	7	204,350	9
Henegouwen	469,935	29	8,417,710	89	8,887,645	118
Namen	49,600	6	260,666	7	310,266	13
Luxemburg	98,731	5	55,000	1	153,731	6
Luik	164,434	8	5,227,600	97	5,392,034	105
	237,000	4*	885,000	15*	1,122,000	19*
Limburg	1,142,770	45	8,606,489	169	9,749,259	214
Brabant	231,672	20	131,200	7	362,872	27
Totaal	2,577,802	133	23,990,961	408	26,568,763	541

* Bijzondere autobusdiensten in de provincie Luik, beheerd door onze Directie te Hasselt.

II. — STATISTIEKEN OVER HET VERVOER

Jaren	ONTVANGSTEN « REIZIGERS » (in franken)	AANTAL VERVOERDE REIZIGERS						
		Electrische diensten	Stoom- diensten	Auto- motrice- diensten	Autobus- diensten met hoge kapitalen	Vervan- gings- 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
1951	1.159.327.720,40	220.404.844	438.054	19.802.988	17.166.029	23.003.827	787.722	281.608.464
1952	1.214.530.905,50	213.195.639	122.863	17.167.669	16.731.564	31.112.066	839.124	279.168.925
1953	1.206.594.168,40	203.243.829	—	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
1955	1.247.313.447,00	195.810.223	—	5.599.863	21.039.930	74.490.794	1.115.466	298.056.276

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 %
1951	91,00 %	9,00 %
1952	92,08 %	7,92 %
1953	93,36 %	6,64 %
1954	95,21 %	4,79 %
1955	95,92 %	4,08 %

AFGELEGDE AFSTANDEN IN KILOMETERS.

1913	35.494.537
1938	68.204.260
1951	67.812.379
1952	70.006.093
1953	71.616.703
1954	73.647.423
1955	78.179.769

PERSONEEL

De getalsterkte van het personeel, op 31 december 1955, is op 1,5 % na dezelfde gebleven als op 31 december 1954 : 8.496 eenheden in 1955, tegen 8.623 in 1954.

Bij de ontleding van de tijdens het dienstjaar geregistreerde bewegingen noteren wij 322 aanwervingen, terwijl de 449 vertrekkende onderverdeeld worden in 42 overlijdens, 122 oppensioenstellingen, 150 ontslagnemingen, 2 oproepingen onder de wapens en 133 afdankingen wegens verschillende redenen.

Zo men rekening houdt met de administratieve kwalificatie van de agenten, stelt men anderdeels vast dat het aantal weddetrekkenden met 3,77 % vermindert is en dit van de loontrekkenden met 1,17 %.

De 8.496 ambtenaars en agenten, in dienst op 31 december 1955, worden onderverdeeld als volgt :

- 257 ambtenaars en agenten bij het Hoofdbestuur, tegen 260 op 31 december 1954 ;
- 8.239 ambtenaars en agenten in de groepen, tegen 8.363 op 31 december 1954.

Wat de toekomstige evolutie van de getalsterkte van het personeel betreft, neemt de vermindering die zich sedert 1946 vertoonde een einde en zal zich in een toeneming omzetten tengevolge van een merkelijke uitbreiding van onze diensten en ook, in mindere mate, ingevolge de aanwervingen veroorzaakt door de vermindering van de arbeidsduur.

Wij geven hierna de inhoud van het protocol dat inzake de vermindering van de arbeidsduur door de Nationale Paritaire Commissie, in zitting van 26 januari 1956, eenparig werd aangenomen, en waarvan wij de grote belangrĳheid onderstrepen.

« Overeenkomstig de door de Regering op 13 en 29 juli 1955 gegeven richtlijnen, heeft de N.M.V.B., in gemeen overleg met de syndicale organisaties, de mogelijkheid nagegaan de arbeidsduur te verkorten.

» Het is al dadelijk gebleken dat de N.M.V.B. thans niet bij machte is de 45-urenwerk toe te staan.

» Er werd dan ook besloten dat de eerste fase der hervorming er in zou bestaan de wekelijkse arbeidsduur van 48 tot 47 u. te verminderen.

» Hieruit zal een nieuwe aanzienlijke last voor de N.M.V.B. voortvloeien, een inspanning vergend welke slechts onder het oog kan genomen worden mits een overeenstemmende stijging van de productiviteit. Deze stijging is des te meer onontbeerlijk daar, naar de mening der syndicale organisaties, de verwezenlijking van de tweede, ja zelfs van de derde fase der hervorming, in de naaste toekomst zal moeten in overweging genomen worden.

» Bovendien zou, naar eenparig advies, de inkrimping van de arbeidsduur verwezenlijkt moeten worden zonder de stabiliteit der ondernemingen onder financieel opzicht in het gedrang te brengen, d.i. zonder merkelijke verhoging van de kostprijs en, dienvolgens, zonder tot tariefsverhoging aanleiding te geven.

» Ten gevolge daarvan is de N.M.V.B. er toe genoopt alles in het werk te stellen om het vooropgestelde doel te bereiken en tevens moet zij de beste voorwaarden opzoeken voor de eventuele latere toepassing van de tweede fase der arbeidsinkrimping.

» Hieruit volgt dat de reeds in gang zijnde inspanning om de productiviteit te verhogen moet voortgezet worden, namelijk door de specialisatie van de technische diensten, een meer rationele organisatie van de diensten der Beweging, zoals de *one man car* en een structuurhervorming, daar waar deze zou nodig blijken.

» Mits wat voorafgaat, en alhoewel een formule van dagelijkse inkrimping van de arbeidsduur de nieuwe last zou verlichten, aanvaardt de N.M.V.B. — gezien het uitdrukkelijk aandringen van de syndicale afvaardigingen — dat de eerste fase van inkrimping van de arbeidsduur verwezenlijkt worde door het toekennen van compenserende rustdagen. Deze maatregel zal toegepast worden met terugwerkende kracht op 1 januari 1956, onder voorbehoud van de nodige uitvoeringsmodaliteiten.

» Alhoewel het niet mogelijk is te voorzien welke na de huidige fase de toestand zal zijn, beschouwt de N.M.V.B., wat haar betreft, de sedert 1954 toegekende 3 bijkomende verlofdagen als integrerend deel uitmakend van de thans besproken inkrimping van de arbeidsduur; zij aanvaardt echter, dat er slechts rekening mede zal gehouden worden bij de verwezenlijking van het laatste stadium der hervorming.

» In dat zelfde verband is de N.M.V.B. de mening toegedaan dat, spijt de huidige toekenning van bijkomende rustdagen, de dagelijkse inkrimping van de arbeidsduur het einddoel blijft van deze hervorming. »

De bezoldiging van de weddetrekkende agenten heeft tijdens het dienstjaar geen basiswijzigingen ondergaan. De lonen, daarentegen, werden in het begin van het jaar met 3 % verhoogd en bij die gelegenheid hebben de betrokken agenten de reglementaire afhoudingen ten bate van de sociale kassen voor hun rekening genomen, afhoudingen die de Nationale Maatschappij voorlopig ter ontlasting van haar personeel in 1954 had op zich genomen.

Wat de wettelijke sociale lasten betreft, is er sedert 1 juli 1955 een verhoging met 1 % van de patronale bijdrage aan de R.M.Z. van toepassing geworden.

Op het gebied van de extra-wettelijke sociale lasten dient gewezen te

worden op de verhoging van de rust- en overlevingspensioenen, toegekend aan zekere categorieën rechthebbenden, bij toepassing van de wet van 2 augustus 1955.

In het verslag van 1952 (blz. 43) hebben wij de aandacht gevestigd op het feit dat de verhoging der productiviteit, die door de Nationale Maatschappij in haar diensten werd teweegebracht, evenzeer, en zelfs in hogere mate, haar personeel als de vervoerde reizigers ten goede komt.

Diagram fig. 12 toont aan dat, van 1950 tot 1955 de Nationale Maatschappij, voor een exploitatieuitslag die ongeveer dezelfde bleef, bijkomende lasten heeft gedragen van 27,9 % per werkelijk gepresterde werkdag, terwijl 17,3 % meer diensten ter beschikking van de bediende bevolking werden gesteld.

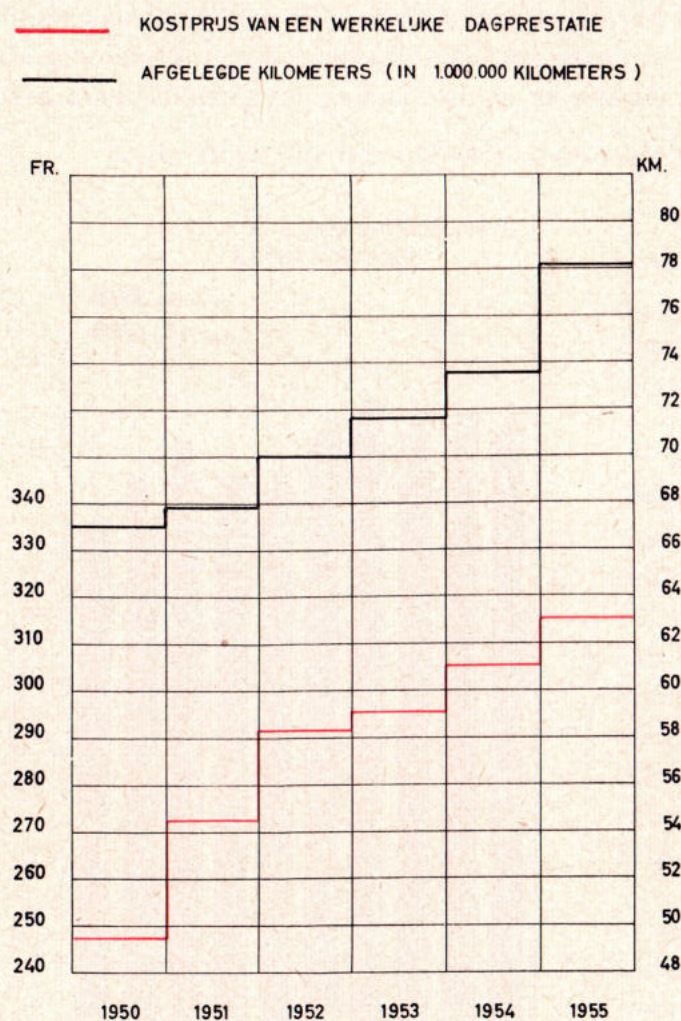


Fig. 12.

COMMENTAAR

I. — UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.

Ondanks nieuwe personeelslasten en een toeneming van de fiscale lasten, heeft het dienstjaar 1955 resultaten opgeleverd die bevredigend blijven, indien wij de schommelingen der jaarlijkse exploitatieuitgaven en -ontvangsten van de jongste tien maatschappelijke dienstjaren in aanmerking nemen.

Zulks blijkt uit het diagram figuur 19.

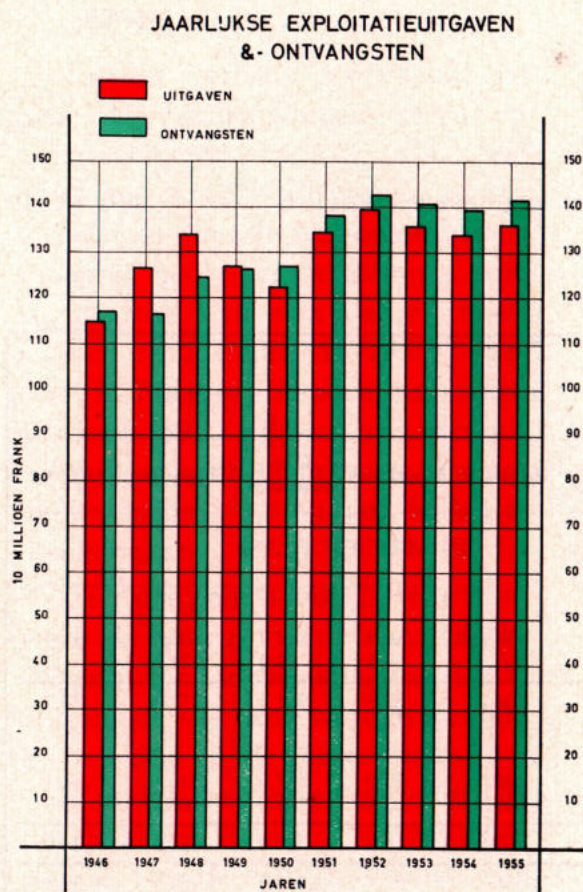


Fig. 19.

Anderdeels geeft het diagram figuur 20 de ontleding van de in 1955 op de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) geboekte exploitatieontvangsten en -uitgaven.

Wanneer wij de activiteit van de Nationale Maatschappij in haar geheel beschouwen (spoorlijnen, autobussen regime 1931 en autobussen regime 1924), stellen wij vast dat de in 1955 aan de structuur van het net toegebrachte wijzigingen (uitbreidingen, nieuwe en vervangingsdiensten) de door de wegdiensten opgeleverde ontvangsten, vergeleken met 1954, met 87,6 miljoen hebben doen stijgen.

Zulks blijkt uit de hiernavolgende samenvattende tabel. Deze tabel laat eveneens uitschijnen dat de totale ontvangst van de Maatschappij 25,2 miljoen meer bedraagt dan in 1954. Daarentegen is de ontvangst van de

EXPLOITATIEUITSLAGEN VAN DE SPOORLIJNEN EN DE AUTOBUSDIENSTEN (REGIME 1931)

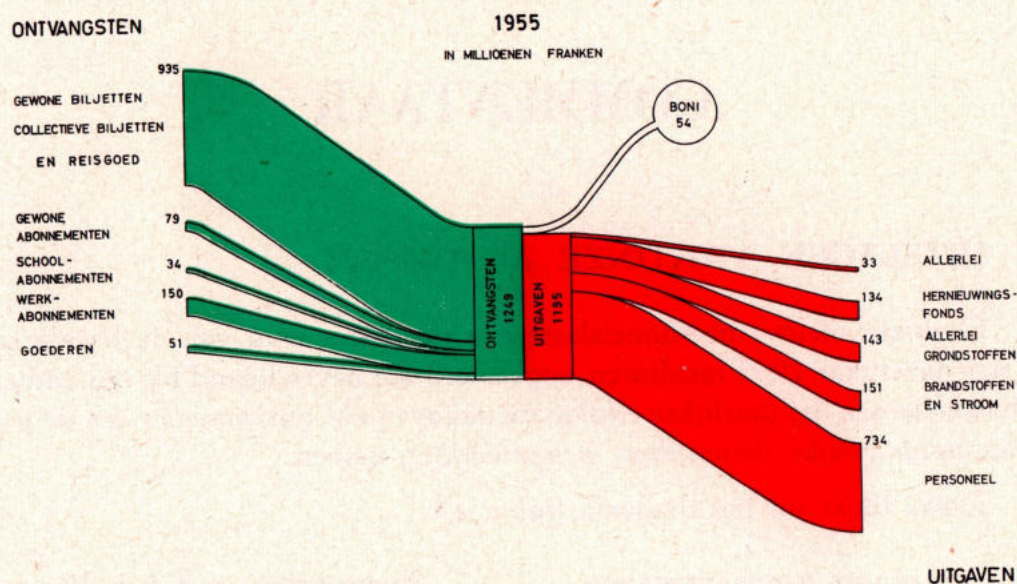


Fig. 20.

spoorlijnen met 62,4 miljoen gedaald. Het goederenvervoer is voor 8 miljoen in deze inkrimping betrokken.

DIENSTEN	1954			1955		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
	IN MILJOEN FRANK					
Spoorlijnen :						
Electrische	871,1	834,7	36,4	837,7	806,7	31,0
Niet-electrische	102,4	101,3	1,1	73,4	71,9	1,5
Totalen	973,5	936,0	37,5	911,1	878,6	32,5
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	257,1	240,1	17,0	337,9	316,8	21,1
Met eigen kapitaal (regime 1924)	162,2	159,4	2,8	169,0	166,1	2,9
Totalen	419,3	399,5	19,8	506,9	482,9	24,0
Algemene totalen	1.392,8	1.335,5	57,3	1.418,0	1.361,5	56,5

Al onze vervoerstelsels sluiten nog met een batig saldo. Voor een ontvangst van respectievelijk 911,1 miljoen en 506,9 miljoen belooft de winst van de spoorlijnen in 1955 evenwel 32,5 miljoen en die van de autobusdiensten 24 miljoen. In 1954, voor ontvangsten van 973,5 miljoen en 419,3 miljoen, beliepen de winsten 37,5 miljoen en 19,8 miljoen.

Met andere woorden : voor het spoor vertegenwoordigt het boni van 1955, 3,57 % van de ontvangst (tegen 3,82 % in 1954) en voor de autobus 4,73 % (tegen 4,77 % in 1954).

De betrekkelijk grotere achteruitgang van het boni van het spoor (0,25 tegen 0,04 voor de wegdiensten) verdient te worden onderstreept, want de lichte inkrimping van de winst, die in de exploitatie per autobus werd waargenomen, ware in een betrekkelijk boni van ongeveer 0,2 punt omgezet geweest, had de verhoging van de taks op het vervoer, met uitwerking op 15 juli 1955, zich niet voorgedaan.

Wij herinneren er aan, dat op die datum bedoelde taks van 2,25 op 2,5 % gebracht werd voor het vervoer per spoor en van 4,5 op 5 % voor het vervoer over de weg.

In dat verband verwijzen wij naar de beschouwingen vervat in onze verslagen van 1953 (blz. 56) en 1954 (blz. 65) en voegen er aan toe, dat de door de Nationale Maatschappij gedragen belastingen, die ze niet ten laste van derden heeft kunnen recupereren, in 1955 ongeveer 48,7 miljoen hebben bedragen, waarvan 39,1 miljoen vervoertaks, 8,7 miljoen verkeerstaks op automobiervoertuigen, 0,8 miljoen bedrijfsbelasting, enz.

Het diagram figuur 21 legt trouwens de nadruk op de aanzienlijke stijging van de belastingen, die in de jongste vijf jaar werden betaald als vervoer- en als verkeerstaks.

Zonder de verzwaring van de fiscale lasten, die op de ontvangsten wegen, zou de exploitatiewinst van 1955 meer dan 1 miljoen hoger ge-

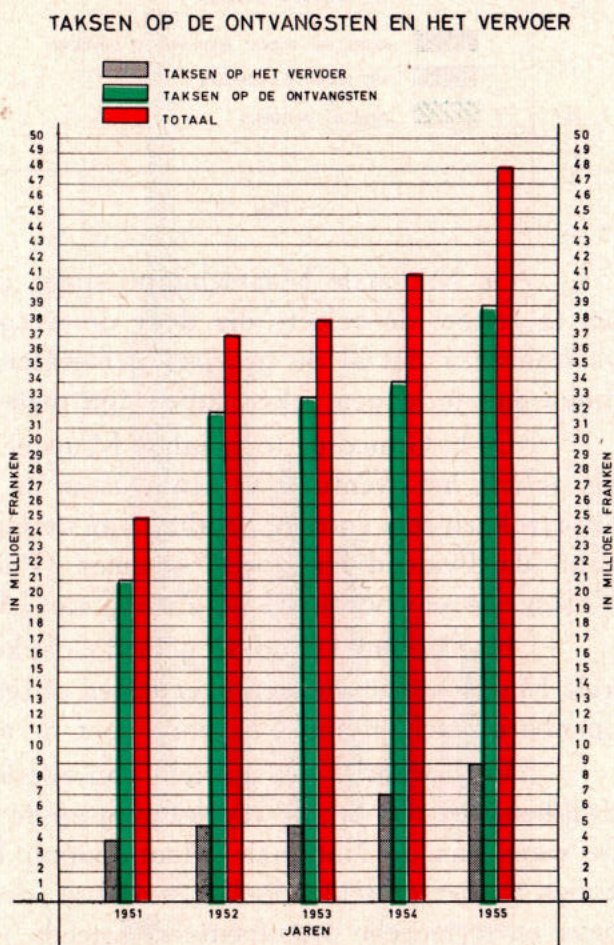


Fig. 21.

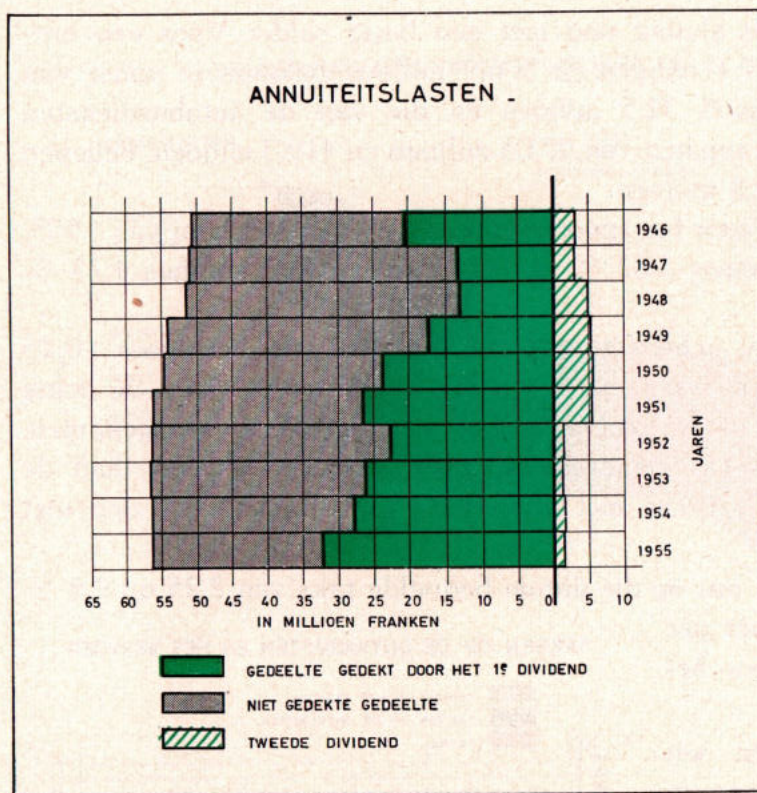


Fig. 22.

weest zijn dan het batig saldo van 1954, waardoor het mogelijk ware geweest de door de openbare besturen gedragen annuïteitenlasten in ruimere mate te dekken.

Wat dit dekken van de lasten betreft (fig. 22) blijft de verbetering niettemin aanhouden sedert de jaren 1947 en 1948, dienstjaren waarvan de noodlottige uitlagen nog steeds zwaar drukken op de toestand van de lijnen met gering verkeer in 't bijzonder en op de toestand van de Maatschappij in het algemeen.

De Nationale Maatschappij spant zich nochtans in om in werkelijkheid om te zetten, de belofte die door de wetgever van 1884 werd gedaan toen hij verklaarde « dat al de groepen gemeenten die zich zullen verenigen om goede lijnen aan te leggen zeker zullen zijn niets te moeten betalen ».

De h. Graux, de toenmalige Minister van Financiën, bestempelde trouwens als *deficit*, het eventuele verschil tussen de door de gemeente op haar begroting uitgetrokken som voor de betaling van de ingetekende annuïteit en de sommen die haar als dividend ten goede kwamen (Parlementaire handelingen — Kamer der Volksvertegenwoordigers — Zitting van 13 mei 1884).

Hoe het ook zij, op dit gebied moet het stel maatregelen, die door de Nationale Maatschappij worden overwogen of reeds uitgevoerd zijn, voor de betrokken openbare machten een waarborg voor de toekomst zijn.

Weliswaar is het gewicht van allerlei nieuwe lasten, die op de exploitatie drukken, een rem die de vooruitgang op de ingeslagen weg vertraagt, maar gezien de wens van de Nationale Maatschappij haar vervoerprijzen niet te verhogen hoopt zij het gestelde doel te bereiken, door het uitwerken van een administratieve en technische organisatie die steeds verder in de zin van de vooruitgang evolueert.

II. — EVOLUTIE VAN HET VERKEER.

De evolutie van het buurtspoorwegverkeer in 1955 draagt, zoals de vorige jaren, een dubbel kenmerk : het eerste is de inkrimping van het goederenvervoer, het tweede, de overgang naar de weg van een belangrijk deel van het reizigersverkeer, dat vroeger door het spoor werd verzekerd.

Zoals reeds vermeld onder de rubriek « Exploitatie », werd het voordeel van het gemengde tarief N.M.B.S.-N.M.V.B. sedert 1 mei 1955 afgeschaft voor het vervoer van steenkolen en daarmee gelijkgestelde producten, cokes en daarmee gelijkgestelde producten, ijzererts en mangaanerts.

De maatregelen die werden getroffen om de nadelige invloed van die afschaffing te verzachten hebben niet volledig het verlies van dit vervoer kunnen verhinderen, verlies dat dus voor 1955 slechts op de 2/3 van het dienstjaar zijn weerslag heeft gehad.

De merkelijke achteruitgang van het goederenvervoer, die blijkt uit diagram figuur 23 hoeft dan ook niemand te verwonderen.

Het in 1955 vervoerde tongewicht vertegenwoordigt nog slechts 37,03 % van wat het was in 1938. In ton-kilometers uitgedrukt, ligt die verhouding zelfs nog lager, nl. 20,51 %, daar de gemiddelde afstand van het vervoer intussen van 16 km 841 tot 9 km 326 is gedaald.

Dit legt uit waarom de ontvangsten-goederen nog slechts 4,08 % van de op de spoorlijnen en de vervangings-autobussen geregistreerde totale ontvangsten vertegenwoordigen.

Weliswaar werden in 1955 een groot aantal lijnen, wegens de aanhoudende achteruitgang van hun activiteit, voor het goederenverkeer gesloten.

Ziehier de lijst er van :

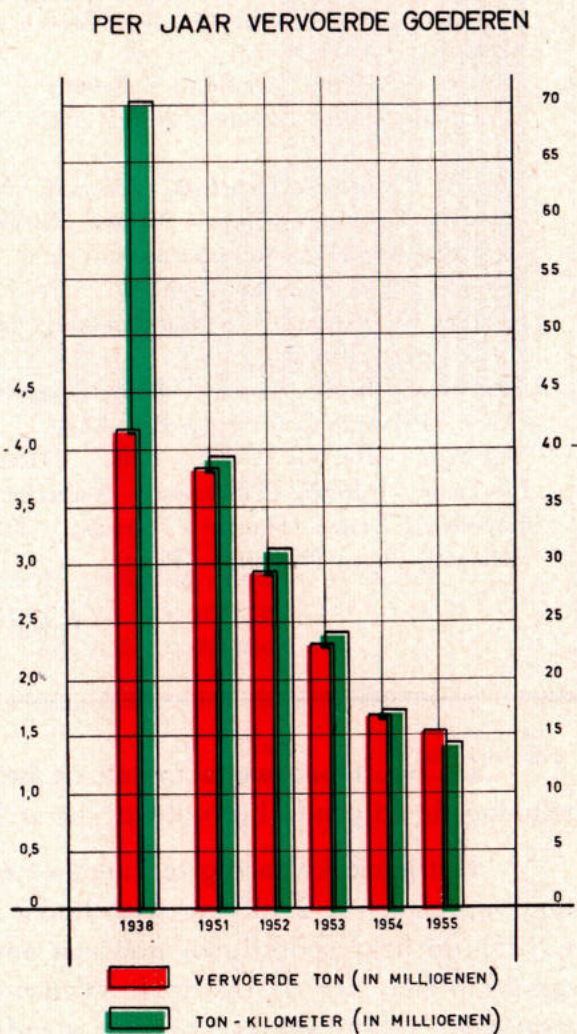


Fig. 23.

*Lijnen waarop het goederenvervoer gedurende het jaar 1955
afgeschaft werd.*

LIJN	Lengte	Datum van afschaffing
Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen . .	39 km 200	14-2-1955
Baisieux - Roisin (Quiévrain - Roisin)	7 km 600	12-3-1955
Montrœul - Quiévrain (Mainvault - Quiévrain) .	5 km 700	12-3-1955
Viemme - Verlaine (Hannuit - Jemeppe-sur- Meuse - Fexhe-le-Haut-Clocher - Engis - Ampsin)	10 km 318	14-4-1955
Wetteren - Overmere (Gent - Wetteren - Hamme)	6 km 450	4-5-1955
Lanaken - Hees (Tongeren - Lanaken)	7 km 600	4-5-1955
Maaseik - Lanaken	27 km 000	4-5-1955
Vresse - Gedinne (Gedinne - Bohan)	21 km 500	4-5-1955
Wijchmaal - Bree (Leopoldsborg - Bree - Maas- eik)	15 km 100	29-8-1955
Kortrijk - Moorsele (Kortrijk - Wervik - Menen)	9 km 800	29-8-1955
Namen - Temploux (Onoz - Namen - St-Gérard - Profondeville en uitbreidingen).	8 km 160	29-8-1955
Assent - Diest (Leuven - Diest)	6 km 300	29-8-1955
Horrues - Thoricourt (Noir-Jambon) (Lens - Edingen - Zinnik)	4 km 200	29-8-1955
Couvin - Le Brûly (Couvin - Petite-Chapelle) . .	12 km 600	29-8-1955
Ohey - Perwez (Courrière - Ben-Ahin)	4 km 375	29-9-1955
Val-Meer - Herstal (Genk - Luik - Vottem) . .	18 km 500	29-9-1955
Libramont - Moiracy (Libramont - Amberloup) . .	15 km 360	29-9-1955
Kapellen - Tienen (Haacht - Aarschot - Tienen) .	13 km 400	29-9-1955
Bellegem - Pecq (Kortrijk - Pecq)	13 km 200	29-9-1955
Totaal . . .	246 km 363	

De buurtspoorwegactiviteit op het gebied van het reizigersvervoer blijft gelukkig de stijgende lijn volgen, die zich sedert enkele jaren is gaan aftekenen.

Het is merkwaardig te kunnen vaststellen dat, niettegenstaande de opbreking van ongeveer 2.500 km spoorlijnen sedert 1938, de Nationale Maatschappij in 1955 op haar spoorlijnen nog een aantal reizigers registreerde, dat het aantal van 1938 met 7,78 % overtrof. Weliswaar heeft het reizigersverkeer intussen de coëfficiënt 16,85 bereikt voor de wegdienst en aldus de gewogen coëfficiënt (spoor- en wegdiensten) op 1,54 gebracht.

Het diagram figuur 24 geeft die vooruitgang duidelijk weer.

Er dient op gewezen dat, zo de verschuiving van het spoorverkeer naar de weg en de reisweguitbreidingen van oude vervoerlijnen op dit gebied als doorslaggevend mogen beschouwd worden, de op de stedelijke netten vastgestelde vooruitgang eveneens tot de uitbreiding van het wegverkeer heeft bijgedragen.

Het aandeel dat het dienstjaar 1955 in die uitbreiding heeft gehad blijkt uit onderstaande tabel, voor de nieuwe vervangingsdiensten en de uitbreidingen van lijnen.

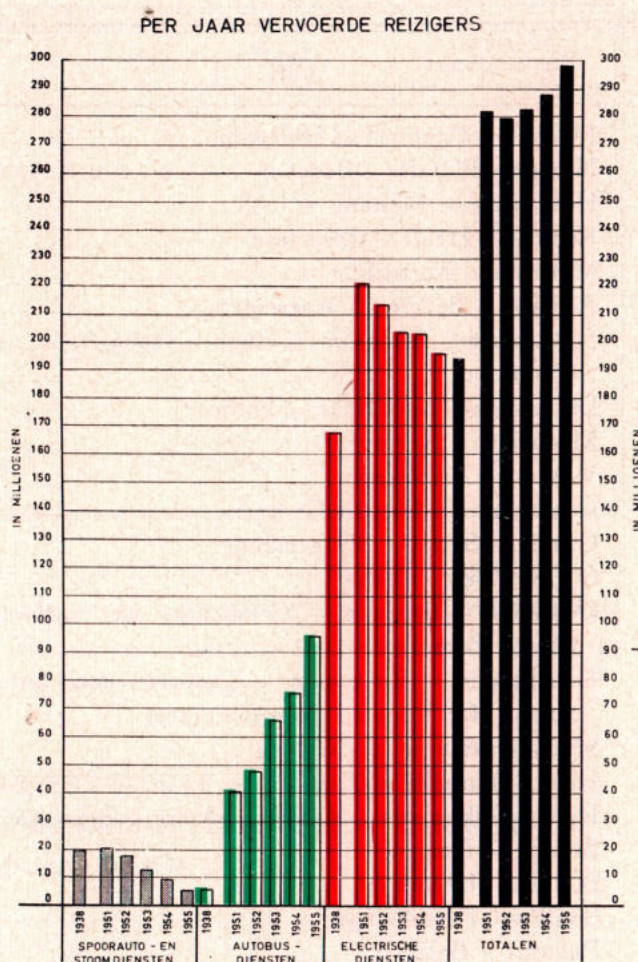


Fig. 24.

Lijst van de in 1955 in bedrijf gestelde nieuwe diensten, hetzij in vervanging van spoorlijnen, hetzij als uitbreiding van het bestaande net.

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Dinant - Custinne - Wellin	40 km 227	1- 1-1955
St-Hubert - Arville	5 km 423	3- 1-1955
Stadsdiensten te Kortrijk	10 km 400	11- 1-1955
Kortrijk - Aarsele en uitbr. naar Tielt	36 km 646	14- 1-1955
Stadsdiensten te Oostende	10 km 300	14- 3-1955
Gent - Merelbeke	13 km 869	1- 5-1955
Hasselt - Houthalen - Beringen	37 km 533	22- 5-1955

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Mechelen (station) - Halfgalg	1 km 775	22- 5-1955
Namen - Floreffe - Buzet	11 km 088	22- 5-1955
Houffalize - Manhay	23 km 308	22- 5-1955
Kortrijk - Heule - Roeselare	25 km 447	22- 5-1955
Moorsele - Kortrijk	9 km 594	22- 5-1955
Ardooe - Beveren - Roeselare	7 km 026	22- 5-1955
Antwerpen - St-Job-in-'t Goor - Hoogstraten en uitbr.	42 km 258	22- 5-1955
Diksmuide - Bovekerke - Torhout	25 km 133	22- 5-1955
Mechelen - Rumst	11 km 100	22- 5-1955
Waver - Archennes.	10 km 190	29- 5-1955
Gembloux - Mont-St-Guibert	29 km 922	31- 5-1955
Graide - Sugny - Pussemange	32 km 000	13- 6-1955
O.L.V.-Tielt - Diest	14 km 650	13- 6-1955
Oostende - Bredene - Klemskerke met variante over Torenhof	15 km 850	18- 6-1955
Grimbergen - Zaventem - Tervuren met uitbr. naar Het Voor en Steenokkerzeel	35 km 113	1- 7-1955
Stadsdiensten te St-Niklaas	29 km 750	1- 7-1955
Hoei - Forville	20 km 135	1- 7-1955
Ieper - Diksmuide - Zande - Moere - Oostende .	52 km 283	1- 7-1955
Brugge - Damme.	7 km 330	9- 7-1955
Bouillon - Libramont	30 km 865	16- 7-1955
Bouillon - Pussemange	27 km 665	16- 7-1955
Paliseul - Bouillon	18 km 513	16- 7-1955
Marchienne-au-Pont - Jumet (Gohyssart) . . .	5 km 480	27- 7-1955
Perwez - Eghezée	9 km 360	22- 8-1955
Bergen - Obourg - Casteau - Bracquegnies en uitbr.	50 km 840	28- 8-1955
Luik - Pontisse	8 km 745	1- 9-1955
Herstal - Milmort - Heure-le-Romain	11 km 536	1- 9-1955
Wellin - Beauraing	73 km 988	1- 9-1955
Wellin - Graide en uitbr.		
Wellin - Jemelle		
Wellin - Grupont		
Nevele - Deinze	10 km 190	1- 9-1955
Gent - Baaigem - Deinze	42 km 884	1- 9-1955
St-Truiden - Brustem	6 km 210	1- 9-1955
Luik - Barchon - Trembleur en uitbr.	54 km 567	2-10-1955
Andenne - Forville	14 km 422	2-10-1955
Namen - Hannuit.	36 km 285	2-10-1955
Aalst - Oordegem - Massemen	13 km 900	2-10-1955
Wetteren - Zottegem	19 km 350	2-10-1955

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Moorsele - Menen	6 km 855	16-10-1955
Turnhout - Mol en uitbr. (toevoeging Britse Basis)	28 km 073	13-11-1955
Antwerpen - Broechem en uitbr.	25 km 693	21-11-1955
Genepiën - Ottignies	37 km 600	21-11-1955
Maaseik - Genk	24 km 778	4-12-1955
St-Lievens-Houtem - Geraardsbergen	22 km 600	16-12-1955
Luik - Rocourt - Liers - Glaaien	16 km 610	19-12-1955
Lierneux - Bra-sur-Lienne.	7 km 100	24-12-1955
Totaal . . .	1.162 km 459	

De lijst van de steden die reeds van een stedelijk autobusnet voorzien zijn (Brugge, Mechelen, Namen, Leuven, Doornik, Kortrijk, Aalst, Tienen) werd in 1955 aangevuld met de lijnen die St-Niklaas en Oostende bedienen, in afwachting dat de lijnen van Turnhout en Bergen in bedrijf worden gesteld.

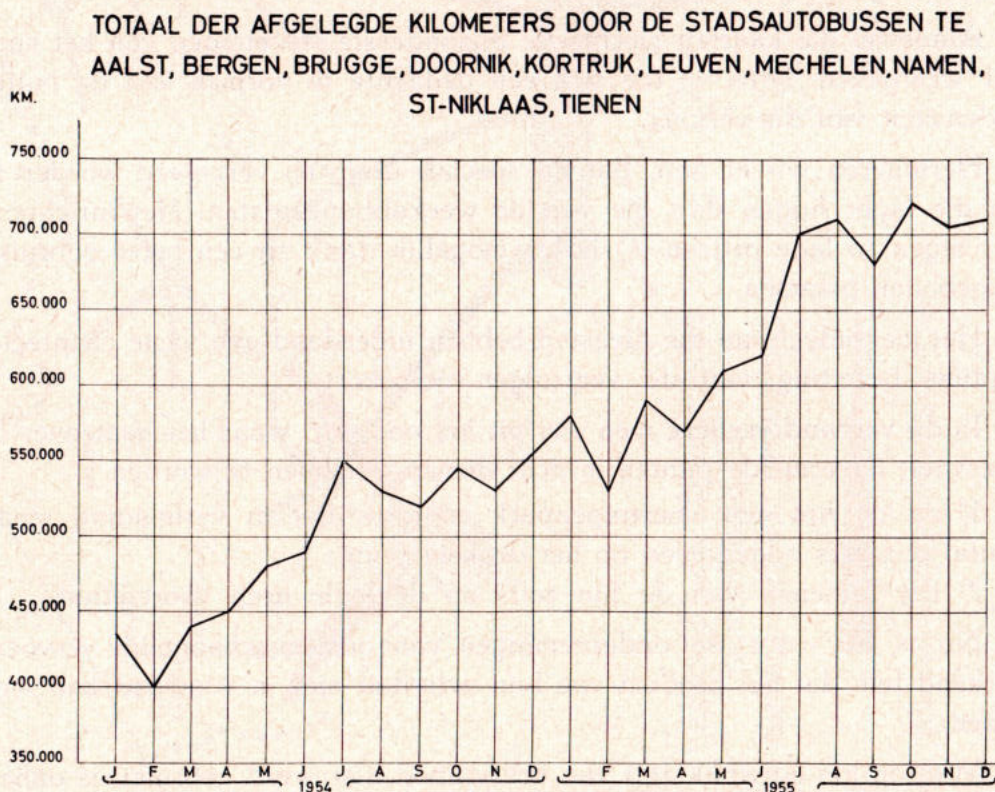


Fig. 25.

In onze vorige verslagen hebben wij door middel van vergelijkende kaarten (verslag van 1953, blz. 47 ; verslag van 1954, blz. 57) gewezen op de verwezenlijkingen die mogelijk gemaakt werden door het vervangen door autobussen van de spoorlijnen die steden van geringe of middelmatige belangrijkheid bedienen.

Om een beeld te geven van de aanhoudende vooruitgang van het verkeer op de gezamenlijke stedelijke autobusnetten die in eigen beheer worden geëxploiteerd, hebben wij het diagram figuur 25 opgemaakt.

Dit diagram bevestigt dat het nuttig was talrijke stedelijke netten met laag tarief in te richten.

III. — SPECIAAL VERVOER.

In ons verslag van 1954 (blz. 63), hebben wij reeds de aandacht gevestigd op het belang van de speciale diensten voor werklieden, scholieren, enz...

Tijdens het dienstjaar 1955 heeft dit vervoer zich nog aanzienlijk uitgebreid.

Om van hun huidige omvang een overzicht te geven hebben wij de kaarten figuren 26 en 27 opgemaakt.

Alhoewel die kaarten slechts de bijzonderste stromingen van het speciaal vervoer weergeven, laten ze toe zich een gedachte te vormen van de buitengewone densiteit van dit verkeer.

Herinneren wij er aan, dat de speciale diensten verzekerd worden tegen prijzen die lager liggen dan die van de weekabonnementen. Het inrichten van vervoer tegen zo lage prijzen is slechts mogelijk dank zij een beter gebruik van de aangeboden plaatsen.

Het merendeel van die diensten hebben inderdaad een vaste cliënteel, wat een optima bezetting van de voertuigen verzekert.

In dit verband verlieze men niet uit het oog dat, waar het gaat over openbaar vervoer, navermelde punten in acht dienen genomen te worden :

1° op de lijn een voertuigenpark voorzien dat in verhouding staat tot het aantal reizigers opgenomen op het drukste punt ;

2° het bedienen van de lijn zelfs op de stille uren voortzetten.

Nu is het voor de ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer een kenmerkend feit, dat het product van hun activiteit niet in voorraad kan worden gehouden.

Wat op het ogenblik zelf van het aanbod niet werd gebruikt, is onherroepelijk verloren.

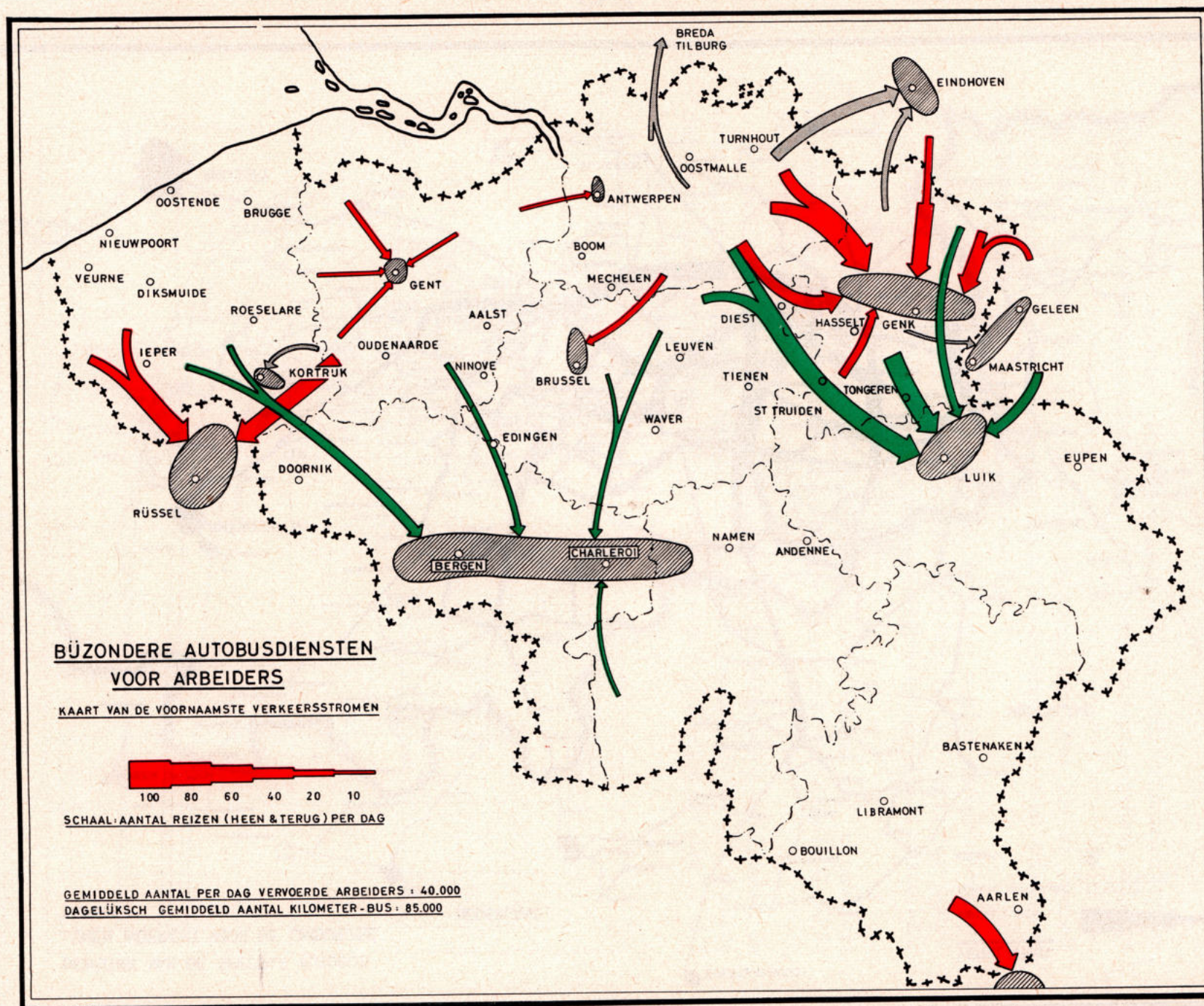


Fig. 26.

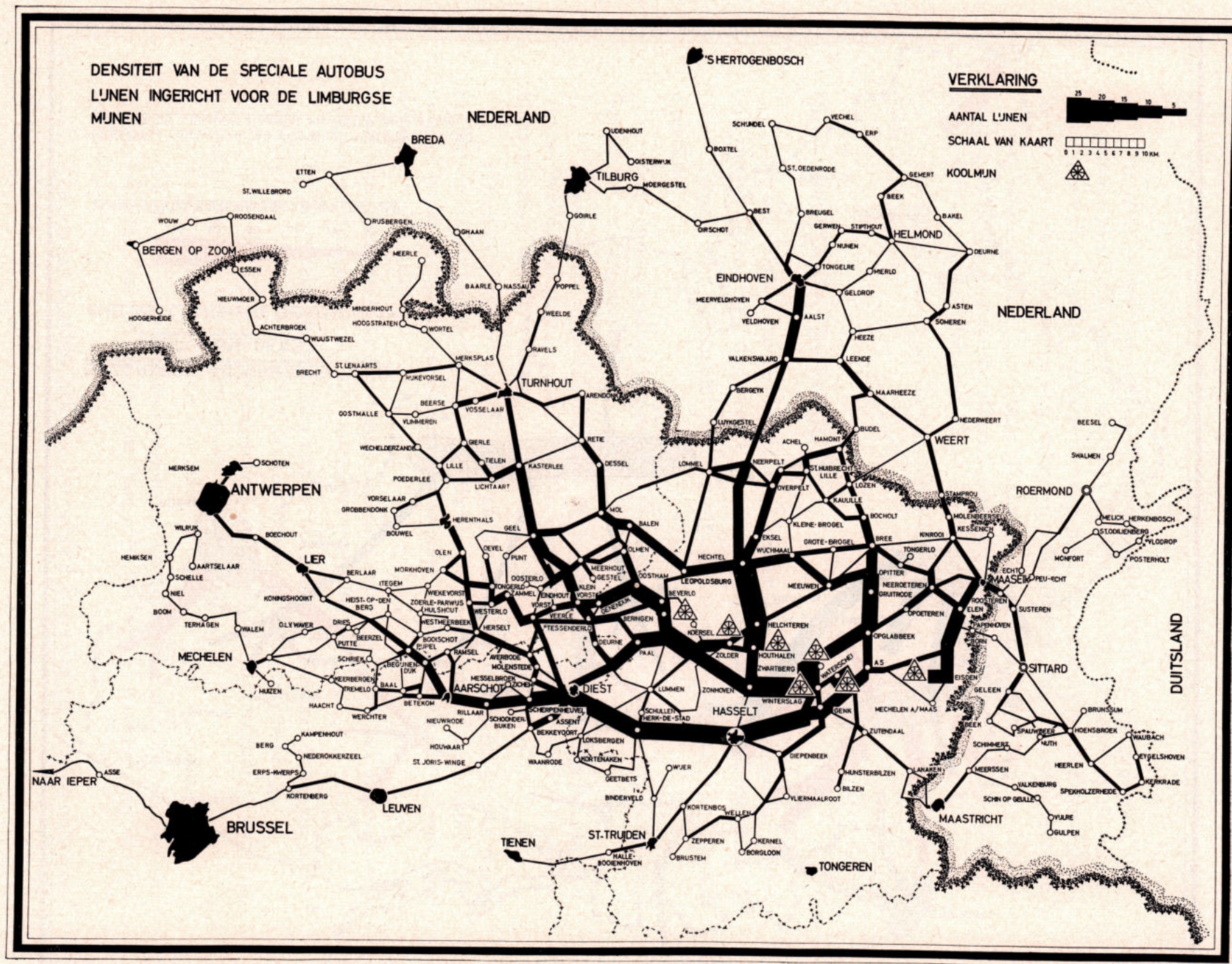


Fig. 27.

Met andere woorden : de in de rijtuigen onbezette plaatsen leveren niets op, verschaffen geen ontvangst die tot het dekken van de gedane uitgaven kan bijdragen.

Het is dank zij de uitstekende bezettingscoëfficiënt die de speciale diensten bereiken, dat de kostprijs per km en per bezette plaats, naar gelang van de afstand, tussen 0,30 F en 0,15 F per km ligt.

Die prijzen zijn te vergelijken met het tarief van de werkabonnementen van de N.M.V.B. (0,22 F/km) en van de N.M.B.S. (0,13 F/km) ; deze laatste geniet een speciale compensatievergoeding om het haar mogelijk te maken haar lage tarieven voor werklieden te behouden.

Die twee maatschappijen, belast met het inrichten van « openbare diensten », mogen inderdaad hun activiteit niet beperken tot de reizen bij dewelke de bezetting van de voertuigen verzekerd is.

Wij hebben een diagram opgemaakt (figuur 28) waarop voorkomen : de tarieven der werkabonnementen van de N.M.B.S. en van de N.M.V.B., alsmede de winstlatende kostprijs der speciale diensten met 1 of 3 reizen per dag (1 of 3 te bedienen werkposten).

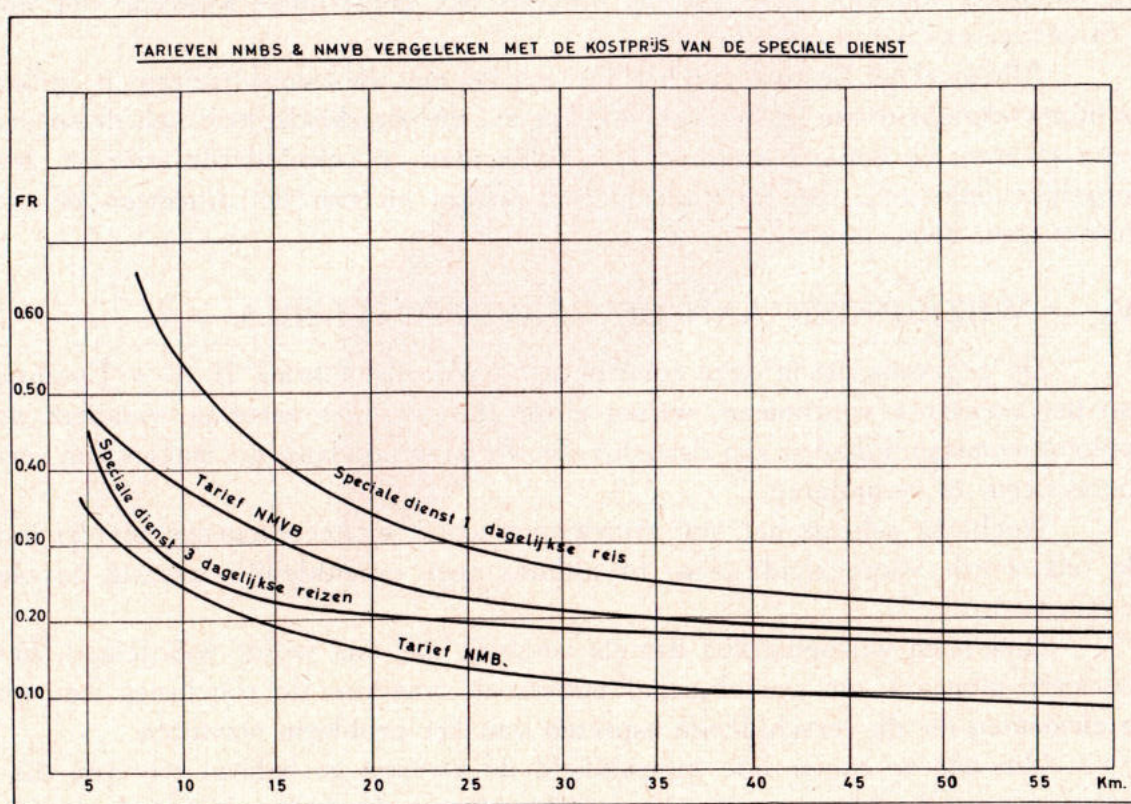


Fig. 28.

Uit dat diagram kan worden opgemaakt dat een speciale dienst, al blijft hij renderend, concurrerend is zodra hij een afstand van 40 km aflegt in dienst met 1 post, en een afstand van 15 km in dienst met 3 posten.

Beschouwt men, naast het voordeel van een laag tarief, het comfort voortvloeiend uit de ideale mobiliteit van een autobus, die diensten kan verzekeren « van deur tot deur », dan blijkt het al dadelijk dat de speciale diensten zich verder zullen ontwikkelen.

Die ontwikkeling moet noodzakelijk geschieden ten koste van de gewone openbare diensten, 't is te zeggen ten nadele van de talrijke gebruikers die de bijzondere voorwaarden niet vervullen, welke nodig zijn tot het inrichten van een speciale dienst en die dus alleen over de openbare diensten beschikken.

Wij achten dat de mogelijkheid zou dienen gezocht te worden het verschijnsel van de uitbreiding der speciale diensten overeen te brengen met de noodzakelijkheid aan de openbare diensten een vervoeromvang te verzekeren, die toereikend blijft om te vermijden dat de leefbaarheid van die diensten zou in het gedrang komen.

Een doeltreffende oplossing zou, naar onze mening, kunnen bestaan in het oprichten of het aanduiden van een openbare instelling, die de verschillende vervoermiddelen van een zelfde streek volgens het Nederlands systeem van het « Streekvervoer » zou coördineren.

Alhoewel het Bestuur van het Vervoer het met die zienswijze eens is, zullen de ingewikkeldheid van de betrokken belangen, de verscheidenheid van de toegepaste tarieven en het groot aantal rechthebbenden op verminderde tarieven, een dergelijke oplossing, die nochtans logisch schijnt en met het algemeen belang strookt, zeer bemoeilijken.

IV. — WIJZIGINGEN AAN DE VERVOERSTELSELS.

De gegevens die in deze commentaar onder de rubriek II — « Evolutie van het verkeer » voorkomen, wijzen er op dat wij niet aarzelen, wanneer de exploitatieomstandigheden een dergelijke hervorming noodzakelijk maken, van vervoersysteem te veranderen.

Nochtans gebeurt het, dat kritiek geuit wordt wanneer aan een hervorming die ons wordt voorgesteld geen, of althans geen onmiddellijk, gunstig gevolg gegeven wordt.

Hier laten wij opmerken dat elk verzoek, dat ons wordt voorgelegd, het voorwerp uitmaakt van een objectief onderzoek waarvan de conclusies steunen op elementen die de verschillende aspecten van het probleem omvatten.

Om aan te tonen hoe ingewikkeld de kwestie is, hebben wij drie diagrammen opgemaakt (figuren 29, 30 en 31) aangaande de berekeningen van de economische gebruikszones van de vervoermiddelen die wij exploiteren.

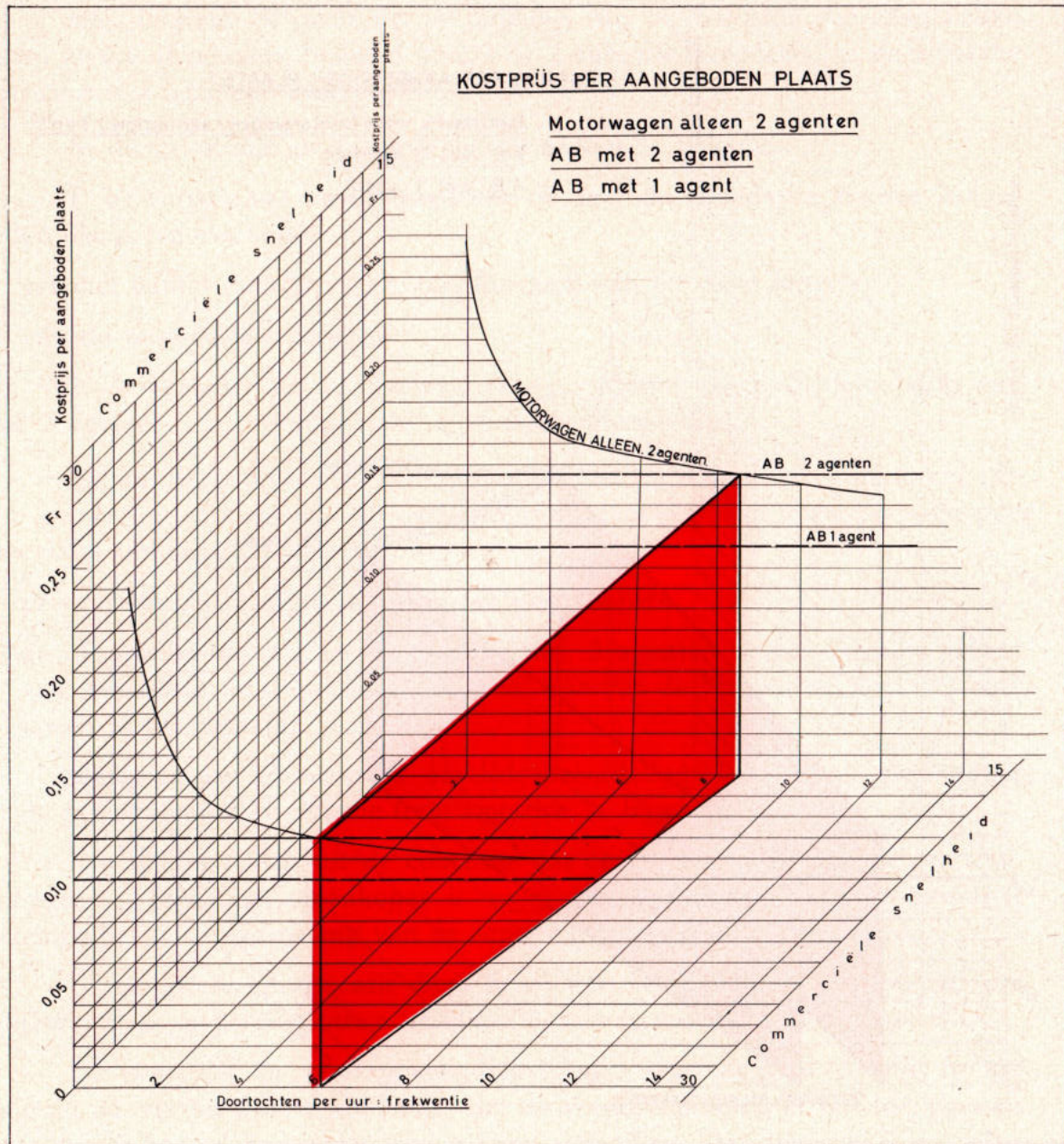


Fig. 29.

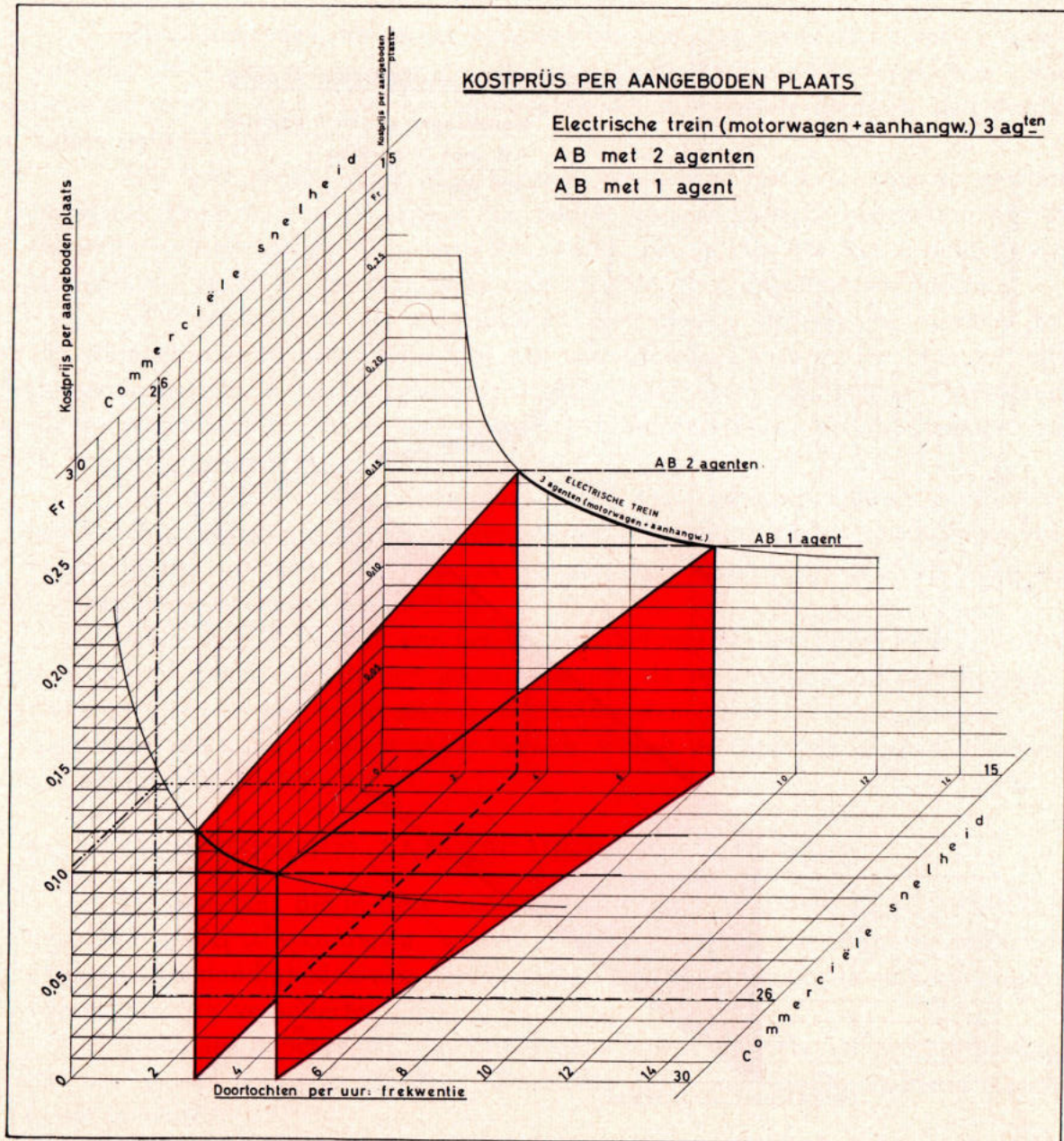


Fig. 30.

De diagrams 29 en 30 geven de kostprijs van de aangeboden plaats aan, in functie van de elementen die de keus van het tractiestelsel ten grondslag liggen.

Het diagram 29 geeft de vergelijking van de kostprijs per aangeboden plaats tussen de autobus, bediend door 1 of 2 agenten, eensdeels, en de moderne motrice met 2 agenten, anderdeels.

In dit geval zijn de beoordelingselementen de volgende :

1° de variatie van de kostprijs van de door de elektrische motrice aangeboden plaats ten overstaan :

- a) van het aantal doorritten per uur (invloed van de vaste lasten) ;
- b) van de commerciële snelheid ;

2° de variatie van de kostprijs der aangeboden plaats in de autobus met 1 of 2 agenten, ten overstaan van de commerciële snelheid.

Uit het onderzoek van dit diagram 29, dat de economische gebruikszones van de er in aangegeven vervoerssystemen afbakent, kan men de volgende conclusies trekken :

- de *one man car*-autobus is steeds het goedkoopst ;
- de elektrische motrice en de autobus met 2 agenten nemen op hun gebied van toepassing de respectieve plaats in, waarvan de verhouding door de vaste lasten wordt bepaald.

Het diagram 30 verstrekt dezelfde beoordelingselementen in verhouding tot de exploitatie per elektrische trein (motrice + bijwagen).

Dat diagram leidt tot de conclusie dat de elektrische exploitatie per trein (motrice + bijwagen) goedkoper is vanaf een doorgangsfrequentie van 6 à 8 treinen per uur, naar gelang van de aangewende commerciële snelheid.

Bij een grotere frequentie dient de elektrische exploitatie per trein of per gelijkwaardige moderne motrice verkozen boven de autobus met één agent.

De essentiële en vereenvoudigde uitslagen van diagram 30 zijn in het diagram 31 vervat. Het is duidelijk, dat de vereenvoudiging er ons toe genoopt heeft zekere beoordelingselementen te laten wegvallen. Dat diagram 31 mag dus niet beschouwd worden als gevende een oplossing in de verschillende onder ogen genomen gevallen. Het duidt slechts de te volgen richting aan, in functie van algemene criteria.

Bedoeld diagram geeft van de samenstellende elementen van de vervoerproblemen en van hun oplossingen een indeling in 3 zones.

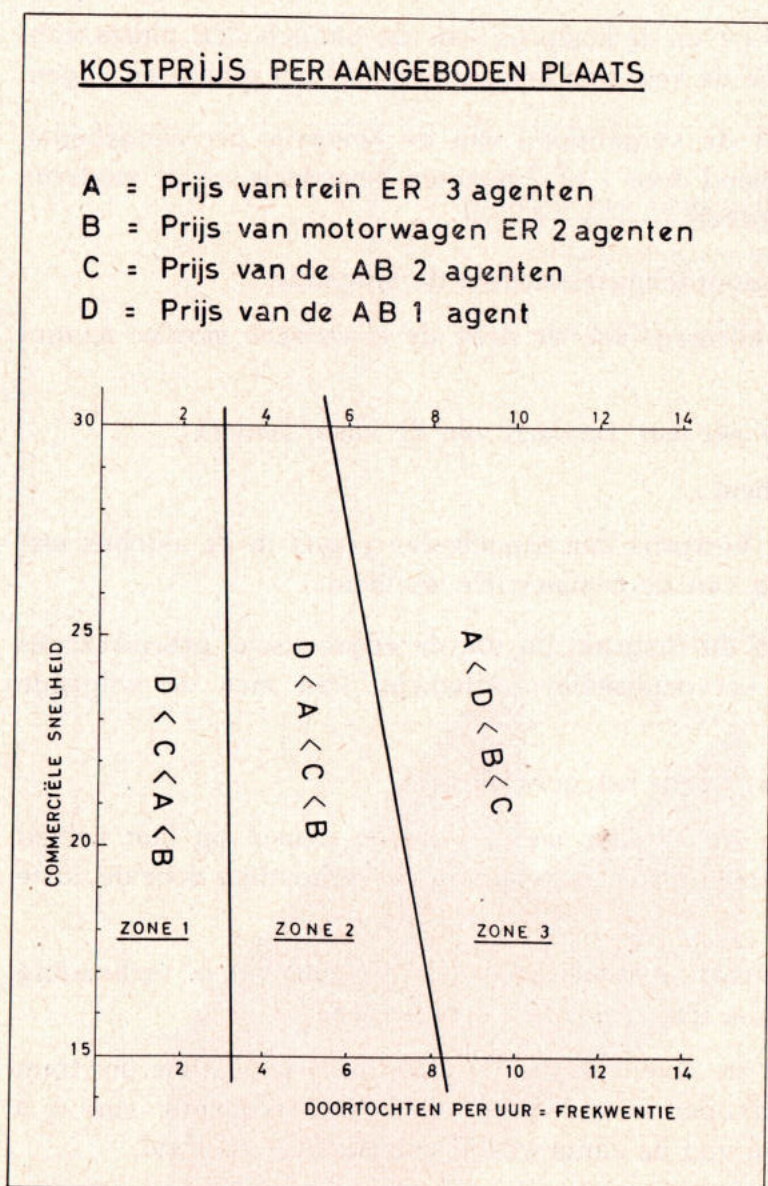


Fig. 31.

het zal halen op de elektrische dienst, zodra de verhouding der *one man cars* 75 % overtreft.

Omgekeerd, zou de elektrische dienst, in die zone, het kunnen winnen van de autobus zodra de afgelegde kilometerafstand van de bijwagens 25 à 30 % van die der motrices bedraagt.

Zone 3 is uitsluitend voorbehouden aan de elektrische dienst met bijwagens, op voorwaarde dat de in bedrijf gestelde rijtuigen van een modern type wezen en dat de trein een totaal vervoervermogen van 160 à 170 reizigers bereikt.

Zone 1 heeft betrekking op diensten met verkeersfrequenties van ongeveer een half uur en minder. Het diagram duidt aan dat de aan te wenden oplossing het gebruik van de autobus is, zelfs zo deze twee agenten vergt.

Die regel zou moeten herzien worden indien zeer belangrijke spitsdiensten een verhoging der vaste uitgaven van de autobusdienst veroorzaakten, ingevolge een substantiële vermeerdering van het op de spitsuren in bedrijf te stellen voertuigen.

Zone 2 biedt als mogelijke oplossing, de aanwending, hetzij van de autobusdienst in *one man car*, hetzij van de elektrische dienst met grote rijtuigen.

In 't algemeen mag gezegd worden dat, in deze zone 2, de autobus

Vorenstaande beschouwingen steunen enkel op een studie van de kostprijs, die in feite slechts een der in acht te nemen gedeeltelijke doeleinden is.

Bij het onderzoek van de verschillende elementen, die zich in de keus tussen de elektrische tractie en de autobusdienst laten gelden, moeten wij rekening houden met een groot aantal andere voordelen, zoals de door de autobus geboden mogelijkheid tot verspreiding of uitbreiding van de reiswegen, eens dat de hoofdlijn bediend is.

Hoe het ook zij, deze uiteenzetting zal voorzeker volstaan om de ingewikkeldheid van vervoerkwesties te laten uitschijnen en de nadruk te leggen op de invloed die de mogelijke oplossingen op de latere opbrengst van de lijnen kunnen hebben. Anderdeels moet er rekening gehouden worden met de verkeersmogelijkheden en het gemak van de reizigers, en zulks zonder te schaden aan de financiering van de uitgaven, gevergd voor het inrichten van het nieuw vervoerstelsel en, eventueel, voor het dekken van het verlies aan activa, verwekt door het vroegtijdig opgeven van een patrimonium dat nog een economisch potentieel bezit.

V. — DE HERVORMINGEN BIJ DE N.M.B.S. EN HUN TERUGSLAG OP ONZE TOEKOMSTIGE ACTIVITEIT.

In 1884, bij de behandeling van het ontwerp dat de organieke wet van de Buurtspoorwegen is geworden, kloeg volksvertegenwoordiger Le Hardy de Beaulieu, verslaggever, er over dat men « bij gebrek aan buurtspoorwegen de halten, stopplaatsen en stations op de hoofdlijnen van het grote net op onredelijke wijze had moeten vermenigvuldigen, waardoor de snelheid van die lijnen merkkelijk werd verminderd en de veiligheid er van in gevaar gebracht. »

De h. Le Hardy de Beaulieu liet bovendien opmerken « dat terzelfder tijd de exploitatiekosten aanzienlijk zijn gestegen, terwijl er slechts vervoer werd aangebracht van bezwarende aard omdat de afstand er van over 't algemeen zeer kort is. »

Hij gaf ten slotte als zijn overtuiging te kennen dat men « later, na opgedane ervaring, een of zelfs twee smalsporen langs de hoofdlijnen zal aanleggen, om die stations met plaatselijk belang te bedienen, ten voordele van al de plaatselijke behoeften waarin men heeft willen voorzien en om aan de grote lijnen hun snelheid en hun vervoervermogen terug te schenken. » (Kamer der Volksvertegenwoordigers — Bescheiden — Zittijd 1883-1884, blz. 201, 2^{de} kolom.)

Men kan niet nalaten de voorkennis te bewonderen waarvan dat parlementslid bij het uiteenzetten van zijn zienswijze in zijn verslag heeft blijk gegeven.

De N.M.B.S., wensende ter gelegenheid van de electrificatie van haar grote vervoerlijnen en de « dieselisatie » van haar andere lijnen haar exploitatiemethoden te herzien, gaat inderdaad geleidelijk over tot het inleggen van autobusdiensten naast haar spoorlijnen, die voortaan in principe voorbehouden blijven voor het doorgaand en half-doorgaand verkeer. Deze autobusdiensten staan in voor het bedienen van de tussengelegen stations, die voorheen slechts voor de cliënteel van de omnibustreinen openstonden. De uurregeling en de reisweg van de autobussen worden zó vastgesteld, dat zij de aansluiting verzekeren met de doorgaande en half-doorgaande treinen in de stations die voor het reizigersverkeer open zijn gebleven.

Ten slotte weze vermeld, dat de tarieven van het spoornet op de weg-diensten van toepassing blijven.

Die elementen wijzen er op, dat de door de h. Le Hardy de Beaulieu uitgedrukte opvattingen in het huidige programma van de N.M.B.S. geconcretiseerd worden, met dit verschil dat de hulp aan de grote lijnen bestaat uit « buurtvervoer » over de weg.

De hier bedoelde hervorming, waarvan het belang niet wordt betwist en die, ten slotte, de gebruikers ten goede komt, sticht echter verwarring in de diensten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen onder tweeërlei opzicht :

1° het vervoer van de N.M.B.S., dat naar de weg werd overgedragen, verwekt er menige verdubbeling met reeds vroeger bestaande buurtlijnen ; zulks is te wijten aan de wijzigingen van reisweg, die bedoeld N.M.B.S.-vervoer, uit hoofde van het tracé van de voortaan te volgen verkeersweg, noodzakelijk ondergaat ;

2° het financieel regime dat thans bij de N.M.B.S. in zwang is maakt het deze laatste mogelijk een lagere tarificatie te behouden dan die van de N.M.V.B., die tot *self supporting* genoopt is.

Het is duidelijk dat, in die omstandigheden, de door de N.M.B.S. ingevoerde hervorming voor de N.M.V.B. zekere nadelige gevolgen moet teweegbrengen.

De kaart fig. 32 toont aan in hoever de autobusdiensten van de N.M.B.S. in sommige streken van het land reeds de kenmerken van een buurnet vertonen, zoals dit door de wetgever van 1884 werd omschreven.

Er zijn dan ook aanpassingsmaatregelen noodzakelijk.

De N.M.B.S., die op dat uitzicht van het probleem werd gewezen, heeft duidelijk de indruk gewekt dat zij niet onverschillig staat tegenover het nadeel dat uit haar nieuwe politiek zou kunnen voortvloeien.

Wij houden dienaangaande voeling met haar.

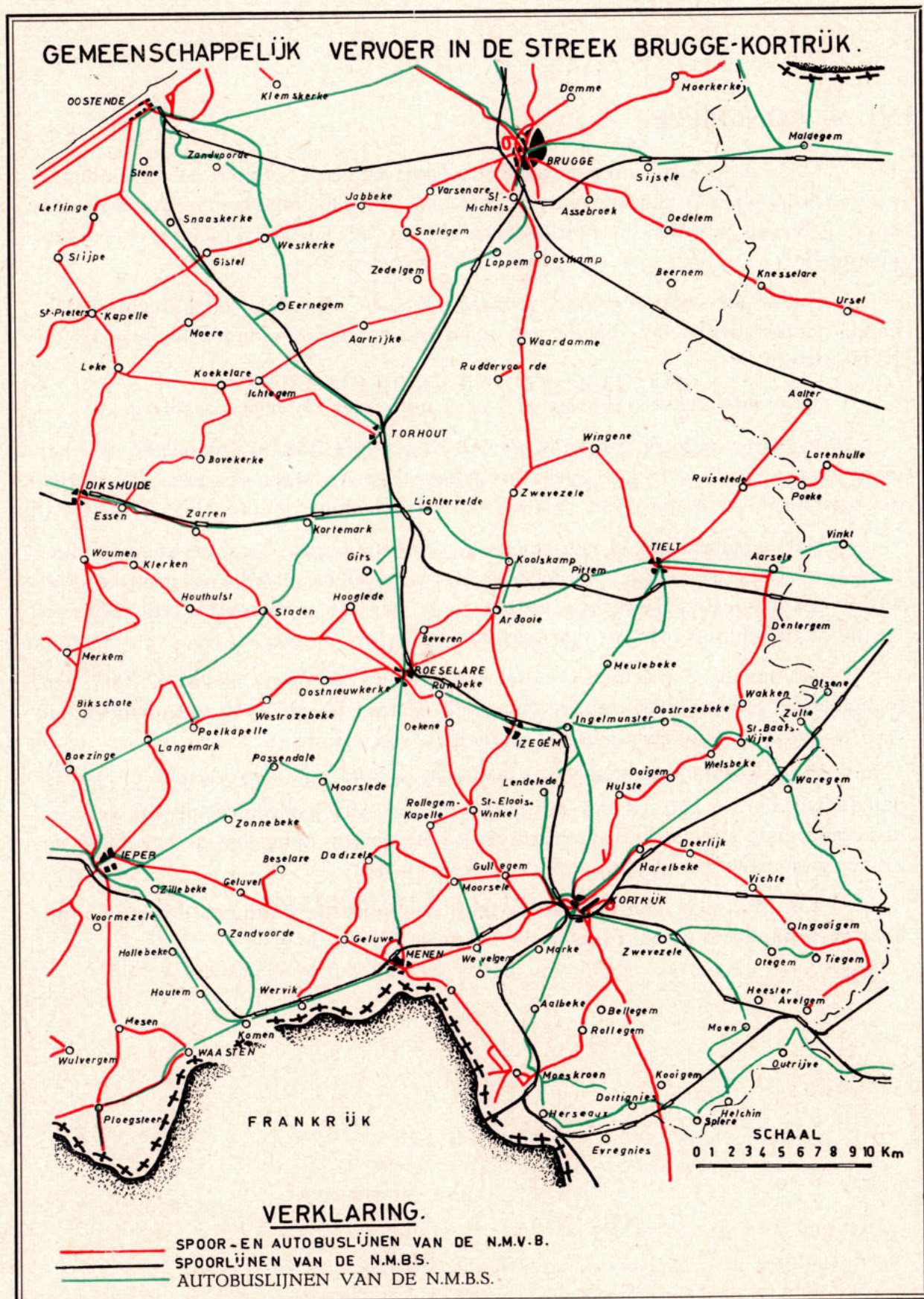


Fig. 32.

VI. — CONCLUSIE.

De in dit verslag uiteengezette elementen wijzen er op, dat de verschillende verwezenlijkingen en initiatieven van de Maatschappij volkomen in overeenstemming gebleven zijn met het programma dat in de vorige verslagen werd uitgestippeld.

De er uit voortvloeiende voordelen komen effectief, hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks, ten goede aan allen die dezelfde belangen hebben als de Maatschappij.

De rechtstreekse terugslag er van is natuurlijk de meest tastbare.

Voor het publiek betekent hij een dienst met hogere frequentie, vervoer in beter opgevat materieel en over een verbeterd spoor, tegen een prijs die, niettegenstaande de verhoging van de exploitatielasten, onveranderd blijft.

Het personeel geniet een steeds toenemende bezoldiging, per dagprestatie, toegekend onder de vorm van rechtstreeks loon en uitgestelde vergoeding ; het wordt ook begunstigd met een reorganisatie van de werkposten, met het oog op de vermindering van de vermoeienis.

De openbare machten vinden baat bij de bekomen uitslagen door een toenemende vermindering van de financiële lasten die zij te dragen hebben uit hoofde van hun deelneming in het aanleggen van het net.

Maar wat de onrechtstreekse weerslag betreft, kan niet genoeg de nadruk gelegd worden op het feit dat de ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer in hogere mate kunnen bijdragen tot een betere verspreiding van de bevolking en tot een rationelere benutting van de verkeerswegen.

Aan dit aspect van het vervoerprobleem wijdt de Nationale Maatschappij haar volle aandacht en zal zulks in de toekomst blijven doen.

FINANCIEN

VOORSTELLING VAN DE BALANS

In de balans per 31 december 1955 werd de obligatieschuld hernomen voor haar *nominale waarde*, terwijl voorheen melding werd gemaakt van de *uitgiftewaarde*.

Deze wijziging maakte een nieuwe voorstelling van de balans noodzakelijk, die voortaan al de rekeningen herneemt voortvloeiend uit artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 16 juli 1885, dat de voorwaarden bepaalt tegen dewelke de Staat, tegenover derden, de dienst van de obligatiën der Nationale Maatschappij waarborgt.

Herinneren we er aan dat, overeenkomstig de bepalingen van de tweede alinea van dit artikel, de aflossing der leningen derwijze dient berekend, dat de jaarlijks uit hoofde van annuïteiten te ontvangen sommen, de interesten en de kapitalen dekken die achtereenvolgens opeisbaar worden.

ONTLEDING VAN DE BALANS

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

ACTIEF.

SPOORLIJNEN
EN AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1931) :

F 1.144.707.798

Bedrag der uitgaven van eerste aanleg, per 31 december 1955, van de spoorlijnen en vervangings-autobusdiensten.

De bijlage A geeft er het bedrag per lijn van aan.

De tweede post van de rubriek « Vastliggend » vermeldt het bedrag der uitgaven voor de lijn : Verbin-

ding langs het station Josaphat van Brussel - Haacht met Brussel - Sterrebeek - Vossem (Brussel - Haacht).

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

AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :

F 30.542.893

Bedrag der uitgaven voor aanschaffing van het materieel, van de installaties en allerlei der autobusdiensten waarvoor, op 31 december 1955, machtiging verleend was bij toepassing van de statutaire bepalingen, goedgekeurd krachtens de wet van 11 augustus 1924 (bijlage D).

**WERKPLAATSEN EN
GEREEDSCHAP VAN DE
EXPLOITATIEGROEPEN :**

F 39.574.052

Waarde per 31 december 1955 van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de exploitatiegroepen, rekening houdend met de afschrijvingen.

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

F 33.528.502

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

**KAS, POSTCHECKS
EN BANKEN :**

F 15.983.719

Speciën in kas, in banken en op postrekening, einde december 1955.

EFFECTENPORTEFEUILLE :

F 258.613.254

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
EN VAN DE
EXPLOITATIEREGIES :**

F 170.302.695

Waarde der voorraden van het Hoofdbestuur, van de wisselstukken en verbruiksgoederen in voorraad in de fabrieken, op de werven, in de werk- en stelplaatsen der exploitatiegroepen, voor de lopende behoeften.

**IN AANBOUW ZIJNDE
ROLLEND MATERIEEL
EN ALLERLEI :**

F 27.707.339

Bedrag der uitgaven betaald als voorschot op de prijs der auto- en gyrobusen in aanbouw.

VERSCHILLENDE
DEBITEUREN :

F 184.733.396

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

Deze post omvat o.a. volgende sommen :

133.244.968 F : vertegenwoordigt het niet afgelost deel der kapitalen van eerste aanleg van spoorlijnen, die na de datum van uitgifte der laatste obligatielening der Nationale Maatschappij, het voorwerp hebben uitgemaakt van een Koninklijk Besluit van vergunning ; deze kwestie maakt, in akkoord met het Ministerie van Financiën, het voorwerp van een studie uit ;

5.960.000 F : vertegenwoordigt het bedrag der nog af te betalen aandelen per annuïteiten, door verscheidene openbare machten en dient verdeeld als volgt :

Verbinding van Brussel - Haacht en

Brussel - Sterrebeek - Vossem . 3.600 aandelen

Poulseur - Sprimont - Trooz (2^{de}

bijk. kap.) 360 aandelen

Casteau - Bracquegnies (3^{de} bijk.

kap.) 2.000 aandelen

2.648.040 F : vertegenwoordigt het bedrag der per 31 december 1955 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 toegekende voorschotten ;

667.967 F : vertegenwoordigt de bedragen verschuldigd door de openbare machten, waarvan de rekening-courant nog niet werd aangezuiverd ;

68.000 F : vertegenwoordigt het saldo van het bedrag der in speciën af te betalen aandelen voor de autobusdienst met hoog kapitaal « Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbreidingen ».

REKENINGEN COURANT
DER EXPLOITATIEREGIES :

F 5.278.843

Deze post vertegenwoordigt het saldo van de rekeningen der exploitatieregies, exclusief het gereedschap en de voorraden.

TE VERVALLEN

ANNUÏTEITEN :

a) gedekt door publiek
uitgegeven leningen :

F 2.966.969.581

Bedrag der nog te vervallen annuïteiten per 30 juni 1955 bestemd om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de publiek uitgegeven leningen, zegge 2.909.012.370 F (zie op het passief de rubrieken « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van 57.957.211 F is als volgt te rechtvaardigen :

— annuïteiten die een aanvang nemen na uitgifte der overeenkomstige leningen	F	58.054.689
— vervallen interesten per 1 november 1955	F	1.623.351
	F	59.678.040

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang nemen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	F	1.694.103
— afrondingen der aflossingstabellen F		26.726
	F	1.720.829

b) niet gedekt door leningen :

F 579.663.530

Bedrag der nog te vervallen annuïteiten per 30 juni 1955, dienend als tegenwaarde der uit te geven leningen (zie op het passief de rubriek « Financiële lasten der uit te geven leningen »).

ORDEREKENINGEN :

F 294.235.727

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

VERLIES
OP EXPLOITATIE
DER SPOORLIJNEN :
Terug te krijgen voorschotten :
F 181.123.547

Bedrag van het verlies op exploitatie omschreven in bijlage A ; het bedrag der voorschotten aan de lijnen met verlies zal van de latere winsten worden afgetrokken (art. 27 van de Statuten).

Per 31 december 1954 beliep het bedrag dezer voorschotten F 209.338.153,47.

De samensmelting der lijnen van de provinciën Limburg en Luik in één of meerdere netten heeft toegelaten de aard van zekere rekeningen nauwkeurig te bepalen. Het aldus afgeleid voordelig saldo werd ten belope van F 9.195.764,80 tot de aanzuivering van voorschotten aangewend.

Bovendien hebben de exploitatieresultaten over 1955 een terugwinning van 19.825.927 F toegelaten, terwijl een som van 807.084 F aan de vroegere verliezen diende toegevoegd ingevolge de deficitaire resultaten van 7 lijnen.

AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :
Verlies door de aandeelhouders
terug te betalen :
F 48.599

Deficitair bedrag, voor het dienstjaar 1955, op de exploitatie van een autobusdienst, regime 1924 (bijlage E).

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

PASSIEF.

KAPITAAL VOOR AANLEG
DER LIJNEN :
F 1.223.970.000

De bijlagen A en D vermelden omstandig :
a) de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie ;
b) de autobusdiensten (regime 1924).

De opgegeven spoorlijnen, of lijnen waarvan de vergunning werd ingetrokken zijn hierna vermeld :

- Aalter - Eeklo (kapitaal : 1.077.000 F) ;
- Eeklo naar de grens (kapitaal : 1.535.000 F) ;
- Moerbeke naar de nederlandse grens (kapitaal : 468.000 F) ;
- Brussel (Eeuwfeestwijk) - Londerzeel (kapitaal : 5.142.000 F).

RESERVEFONDS :

F 120.564.644

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire aanrekeningen ; de rekening Reservefonds, die het de Nationale Maatschappij mogelijk gemaakt heeft de op het actief voorkomende verliezen op exploitatie (181.123.547 F) voor te schieten, vormt een globale post (art. 28 der statuten).

Per 31 december 1954, bedroeg het « Reservefonds » F 118.406.020,19.

VOORZIENINGSFONDS :

F 44.238.182

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 (art. 28 der statuten). De bijlagen A en D geven de toestand per lijn op 31 december 1955 aan.

HERNIEUWINGSFONDS :

a) Spoorlijnen :

F 200.241.963

b) Autobusdiensten
(regime 1931) :

F 138.500.318

Bedrag van de provisies en dotaties, per 31 december 1955, aangelegd met het oog op de hernieuwing van de installaties en het materieel van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931). Per 31 december 1954 bedroeg het Hernieuwingsfonds F 246.110.945,66 voor de spoorlijnen en 122.730.577 F voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van F 175.196.663,54, waarvan 69.588.859 F ten laste viel van de rekening « Exploitatie » ; de voorafnemingen echter beliepen F 221.065.646,20. Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding F 54.885.436,75, waarvan F 47.198.877,75 ten laste viel van de rekening « Exploitatie » ; daarentegen beliepen de voorafnemingen slechts F 39.115.695,75.

**HERNIEUWINGSFONDS
AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :**

F 15.646.961

Bedrag van de aangelegde provisies, per 31 december 1955, 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 D) rekening gehouden met de voorafnemingen die voor de afschrijving van de gedeeltelijk versleten voertuigen werden gedaan.

VERZEKERINGSFONDS :

F 81.302.617

Saldo, per 31 december 1955 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.

BELGISCHE STAAT
(rekening voorschotten) :

F 60.000.000

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

VERSCHILLENDE
CREDITEUREN :

F 193.795.917

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

Deze post omvat eveneens een bedrag van 61.485 F zijnde de bonificaties voor het dienstjaar 1955 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 :

F 45.000.000

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

TE VERVALLEN
OBLIGATIEN :

F 1.340.035.800

Bedrag van de *nominale waarde* der uitgegeven obligatiën in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten, na aftrek der uitgeloten obligatiën (bijlage G) : in de verslagen van de vroegere dienstjaren werd de obligatieschuld tegen de *uitgifteprijs* vermeld.

TE VERVALLEN
INTERESTEN :

F. 1.568.976.570

Bedrag der interesten overeenstemmend met de te vervallen obligatiën.

FINANCIELE LASTEN
DER UIT TE GEVEN
LENINGEN :

F 579.663.530

Deze post maakt de tegenwaarde uit van de actiefpost « Niet door leningen gedekte te vervallen annuïteiten ». Zoals reeds vermeld bij de commentaar van de rubriek « Verschillende debiteuren », maakt de kwestie van de uit te geven leningen, in akkoord met het Ministerie van Financiën, thans het voorwerp uit van een studie.

REKENINGEN VOOR ORDE :

- a) Neerleggers van obligaties
tegen bewijsschriften op naam :

F 168.443.440

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van
het actief.

- b) Neerleggers van borgtochten :

F 15.369.448

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van
het actief.

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

F 28.734.226

Bedrag der terugbetaalbare obligaties en der ver-
vallen maar niet ter incassering aangeboden coupons
2.983.913 F of van 1 januari 1956 af aan te bieden
obligaties en coupons 25.750.313 F.

- d) Patrimonium van de
gepensioneerde agenten :

F 35.265.248

Aan de op rust gestelde agenten toebehorende som-
men, 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 :

F 46.423.365

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) :

F 33.700.486

Uit te keren aan de aandeelhouders (openbare
machten en particulieren) voor het dienstjaar 1955, en
waarvan de uiteenzetting per lijn voorkomt in bijlage C.
Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek
van de mobiliënbelasting van 2 %.

- b) Autobusdiensten
(regime 1924) :

F 2.014.464

Uit te keren aan de aandeelhouders der autobus-
diensten (regime 1924) (bijlage F). Deze dividenden
zullen toegekend worden na aftrek van de mobiliën-
belasting van 2 %.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 6 maart 1956.

De Beheerders :

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

De Voorzitter,

Graaf Louis de LICHTERVELDE.

BALANS

PER 31 DECEMBER 1955

1. VASTLIGGEND :		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.144.707.798	
Spoorlijn in aanleg	26.080	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	8.847.624	
Autobusdiensten (regime 1924)	30.542.893	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatiegroepen	39.574.052	
		1.223.698.447
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouw (na afschrijving)	28.863.507	
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.601.013	
Rustoord Wenduine (na afschrijving)	1.063.982	
		33.528.502
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR :		
Kas, postchecks en banken	15.983.719	
<i>Effectenportefeuille :</i>		
beschikbaar deel van de tegenwaarde der ingeschreven kapitalen	24.242.309	
verzekeringsfonds	81.302.617	
nog te vereffenen rampen	45.000.000	
allerlei andere rekeningen	108.068.328	
Voorraden van het Hoofdbestuur (allerlei materialen) en van de exploitatieregies	170.302.695	
In aanbouw zijnde rollend materieel en allerlei	27.707.339	
Verschillende debiteuren	184.733.396	
Rekeningen-courant van de exploitatieregies	5.278.843	
		662.619.246
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
<i>Te vervallen annuïteiten :</i>		
a) door publiek uitgegeven leningen gedekt	2.966.969.581	
b) niet door leningen gedekt	579.663.530	
		3.546.633.111
4. ORDEREKENINGEN :		
Neerleggingen van obligatiën tegen bewijsschriften op naam	168.443.440	
Neerleggingen van borgtochten	15.369.448	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligatiën en coupons	28.734.226	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten	35.265.248	
Waarden ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	46.423.365	
		294.235.727
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten	181.123.547	
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen	48.599	
		181.172.146
		5.941.887.179

Opgemaakt te Brussel, de 14^e februari 1956.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het College van Commissarissen
in zitting van 7 maart 1956.

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

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF :		
<i>Kapitaal van aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.172.357.000	
Spoorlijn in aanleg	3.600.000	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000	
Opgegeven spoorlijnen of spoorlijnen waarvan de vergunning werd ingetrokken	8.222.000	
Autobusdiensten (regime 1924)	29.496.000	1.223.970.000
Reservefonds		120.564.644
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	40.353.662	
Autobusdiensten (regime 1924)	3.884.520	44.238.182
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	200.241.963	
Autobusdiensten (regime 1931)	138.500.318	
Autobusdiensten (regime 1924)	15.646.961	354.389.242
Verzekeringsfonds		81.302.617
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN :		
Belgische Staat (rekening voorschotten)	60.000.000	
Verschillende crediteuren	193.795.917	
Nog te vereffenen rampen	45.000.000	298.795.917
3. REKENINGEN VAN FINANCIIEEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen obligatiën	1.340.035.800	
Te vervallen interesten	1.568.976.570	
Financiële lasten van de uit te geven leningen	579.663.530	3.488.675.900
4. ORDEREKENINGEN :		
Bewaargevers van obligatiën tegen bewijsschriften op naam	168.443.440	
Bewaargevers van borgtochten	15.369.448	
Uit te keren obligatiën en te betalen coupons	28.734.226	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten	35.265.248	
Voorzorgsinstellingen	46.423.365	294.235.727
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	33.700.486	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	2.014.464	35.714.950
		5.941.887.179

Gezien en afgesloten door de Raad van Beheer
in zitting van 6 maart 1956.

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

De Voorzitter,
Graaf Louis de LICHTERVELDE.

