

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

EEN EN ZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR
JAAR 1955

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door de Raad van Toezicht



BRUSSEL

—
DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

—
1956

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

EEN EN ZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR
JAAR 1955

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door de Raad van Toezicht



BRUSSEL

DRIJCKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1956

THE NATIONAL BOARD OF HEALTH

REPORT OF THE BOARD OF HEALTH

FOR THE YEAR 1900

WASHINGTON

1901

PRINTED BY THE GOVERNMENT PRINTING OFFICE



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.

BLADWIJZER

VERSLAG

UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN BEHEER

	Blz.
BEHEER	9
VERZEKERINGEN	18
DIENST VOOR VEILIGHEID EN HYGIENE	20
PERSONEEL	23
NET	
I. — <i>Vergunningen en machtigingen</i>	27
A. Spoorlijnen	27
B. Autobusdiensten	27
II. — <i>Kapitalen</i>	27
A. Ingeschreven	27
1° Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931).	28
2° Autobusdiensten (regime 1924)	28
B. Samengesmolten	28
C. In vorming	30
1° Spoorlijnen	30
2° Autobusdiensten	30
TECHNISCHE DIENSTEN	
I. — <i>Vaste installaties</i>	31
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting.	31
B. Gebouwen	33
C. Kunstwerken	36
D. Onderstations en elektrische cabines	36
II. — <i>Rollend materieel</i>	37
A. Aankopen en ombouwingen	37
B. Desaffectaties	39
C. Effectief op 31 december 1955	39
III. — <i>Vooruitzichten voor het jaar 1956</i>	40
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	40
B. Gebouwen	42
C. Onderstations	42
D. Rollend materieel	43
EXPLOITATIE	
I. — <i>Geëxploiteerde lijnen.</i>	45
A. Spoorlijnen	45
B. Openbare autobusdiensten	45
C. Speciale autobusdiensten	46

	Blz.
II. — <i>Tarieven</i>	46
A. Goederen	46
B. Reizigers	47
III. — <i>Exploitatieuitslagen</i>	47
A. Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	47
B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924)	48
IV. — <i>Statistieken over het reizigers- en het goederenvervoer op de verschillende netten</i>	48
A. Reizigers	48
B. Goederen	49
C. Verdeling van de totale ontvangst	50
V. — <i>Afgelegde afstanden in kilometers</i>	50

COMMENTAAR

I. — <i>Uitslagen van onze activiteit.</i>	51
II. — <i>Evolutie van het verkeer.</i>	54
III. — <i>Speciaal vervoer.</i>	60
IV. — <i>Wijzigingen aan de vervoerstelsels</i>	64
V. — <i>De hervormingen bij de N.M.B.S. en hun terugslag op onze toekomstige activiteit</i>	69
VI. — <i>Conclusie</i>	72

FINANCIEN

I. — <i>Algemene administratiekosten</i>	73
II. — <i>Voorstelling van de balans en haar bijlagen</i>	74
III. — <i>Ontleding van de balans.</i>	75
Balans per 31 december 1955	84

VERSLAG VAN DE RAAD VAN TOEZICHT	89
--	----

BIJLAGEN :

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	92
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Exploitatierekeningen en -uitslagen	96
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Verdeling van de winsten	107
D. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en vernieuwingsfondsen	110
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Exploitatierekeningen en -uitslagen	114
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Vereffening der uitslagen	120
G. <i>Obligatieleningen</i>	122

VERSLAG
uitgebracht
door de Raad van Beheer
over het
een en zeventigste maatschappelijk
dienstjaar

Jaar 1955

BEHEER

Bij koninklijk besluit van 29 december 1954 werd de h. A. Durieux, Directeur van Administratie bij het Ministerie van Financiën, aangesteld als Regeringscommissaris bij de N.M.V.B. in vervanging van de h. V. Rijckmans, die de ouderdomsgrens had bereikt.

Op de jongste algemene vergadering der aandeelhouders werden de hh. Gryson, Ducamp, Loncke, Nartus, De Wilde, van Put, Painblanc en Potier, uittredende commissarissen, herkozen.

De h. H. Clarinval, lid van de bestendige deputatie van de Provinciale Raad van Namen, werd tot commissaris benoemd in vervanging van de h. Manigart, die door de Koning tot arrondissementscommissaris te Neufchâteau werd benoemd.

Overeenkomstig de traditie werd het voorzitterschap van de Raad van toezicht, dat voorheen door de h. Manigart werd waargenomen, toevertrouwd aan de h. Gryson, de oudste van de commissarissen.

De Raad van beheer heeft aan de hh. Rijckmans en Manigart hulde gebracht en hun zijn dankbaarheid betuigd.

*
**

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



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

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...;

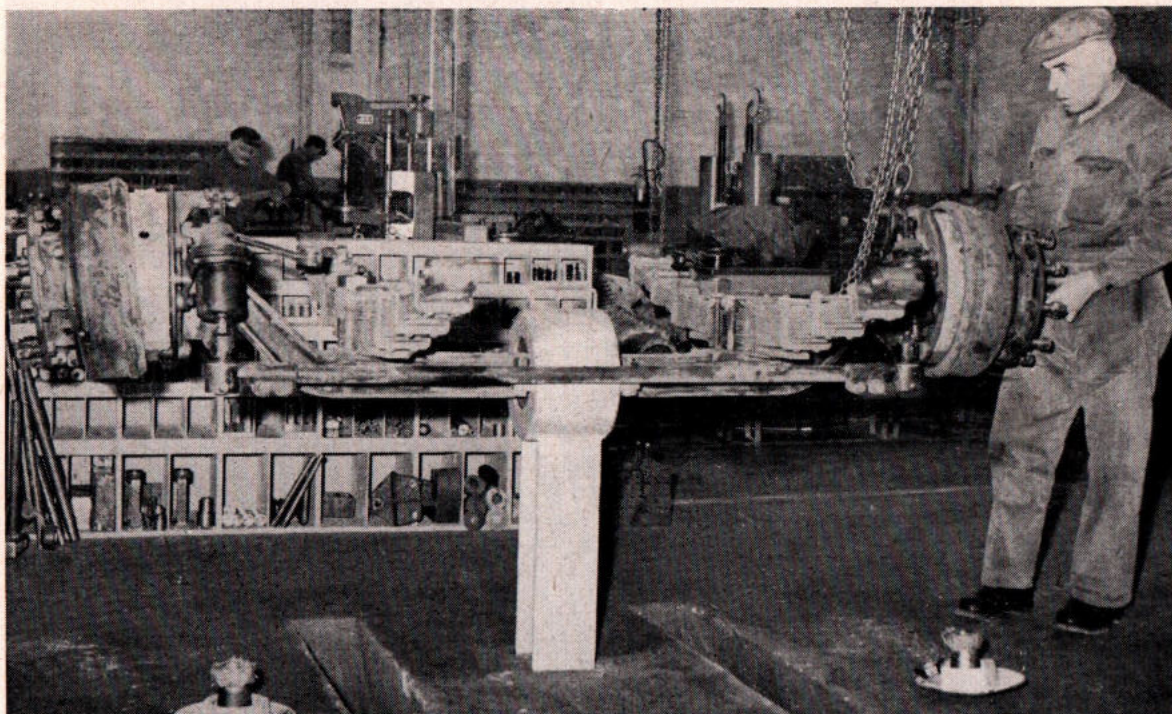


Fig. 4. — Werkplaats te Kessel-Lo — Montage van een as op speciale klem.



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

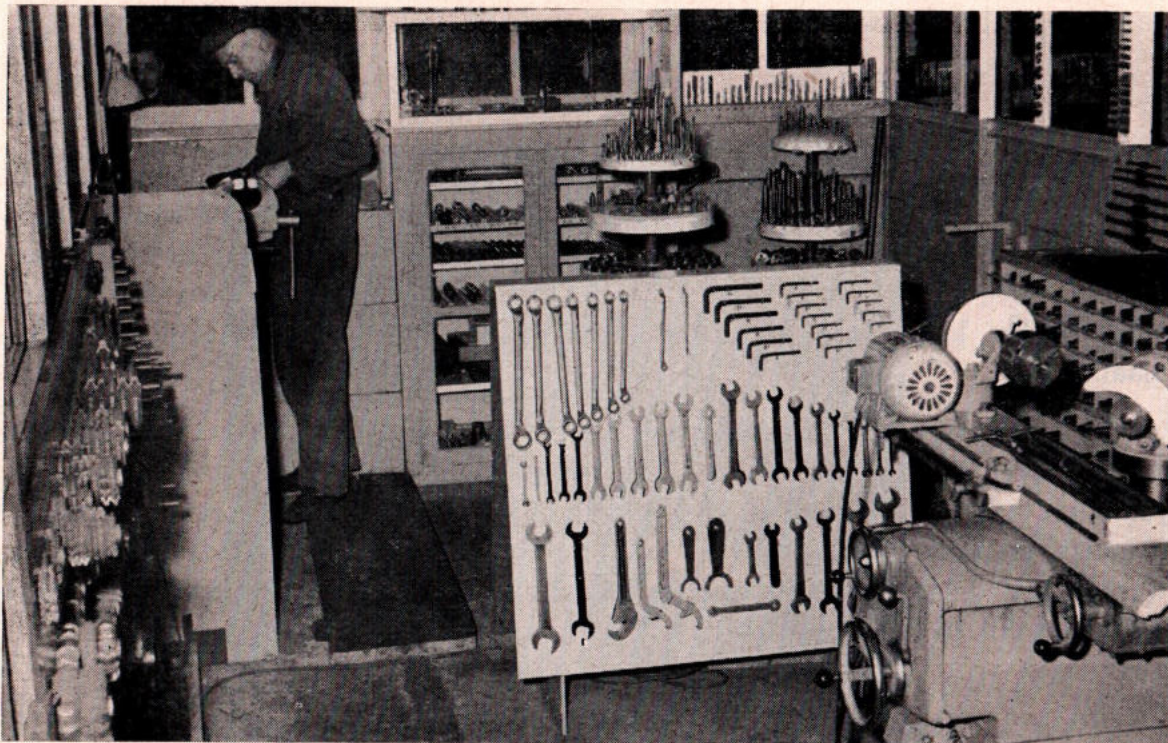


Fig. 6. — Werkplaats te Delstelbergen — Onderhoud van de werktuigen.



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

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.

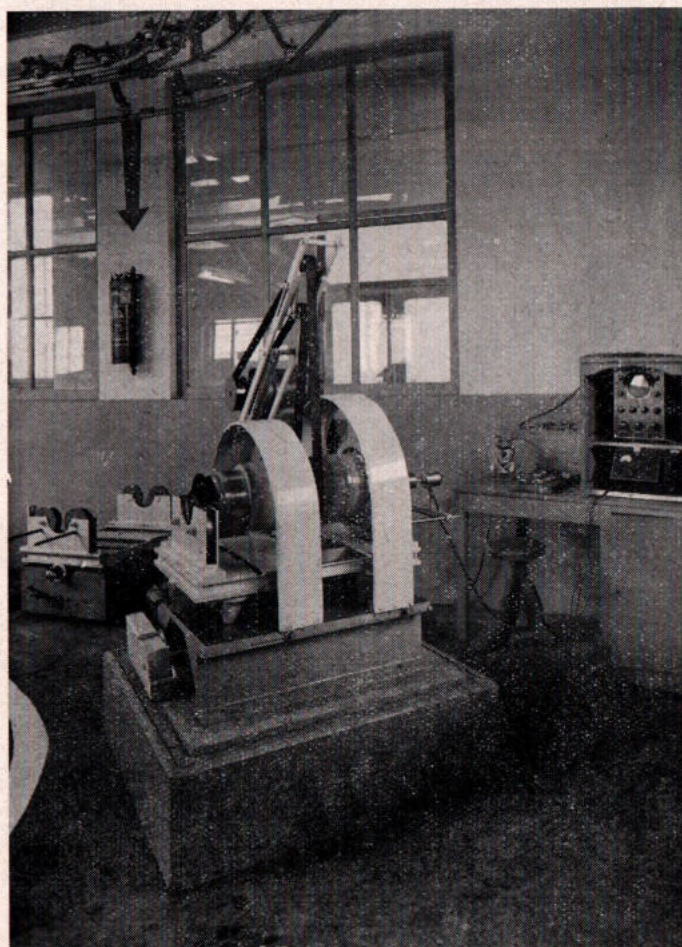


Fig. 8. — Werkplaats te Kuregem — Statische en dynamische balanceermachine voor ankers van tractiemotoren.

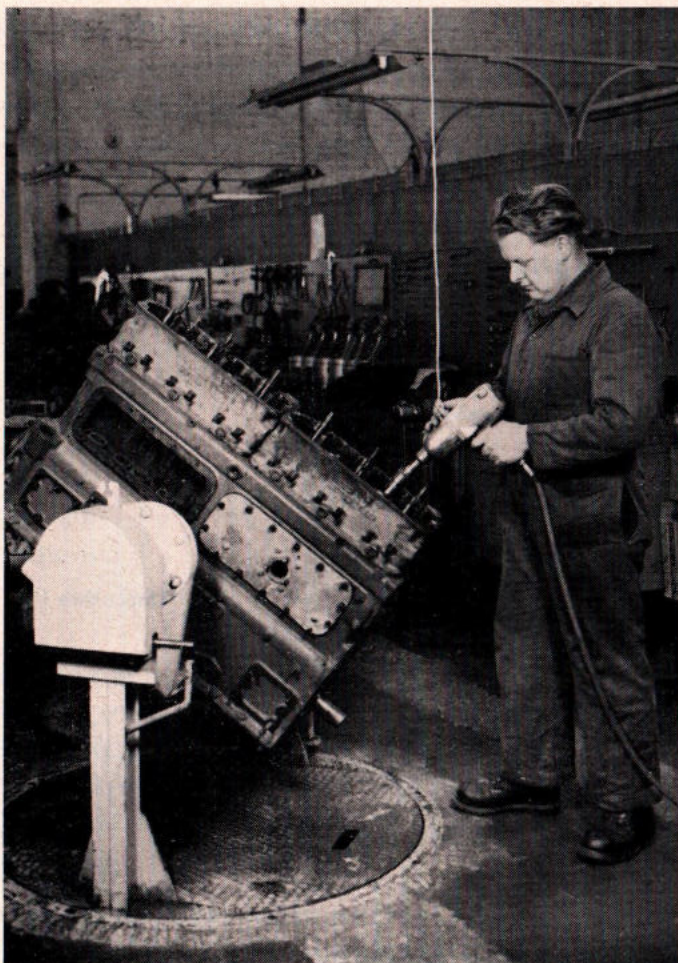


Fig. 9. — Werkplaats te Andenne — Werkpost.

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 werkhuisen 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.

*
**

VERZEKERINGEN.

Risico's Derden, Wet en Brand.

A. Risico Derden-Rail.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (waarvan 250 zonder schade)	461	1	141
2. Aanrijdingen met weggebruikers	2.792	31	409
3. Ongevallen overkomen aan reizigers	648	3	451
4. Andere ongevallen.	515	2	60
5. Onderbrekingen van het verkeer met ont- vangstverlies	500	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen	4.916	37	1.061

De frequentievoet, steunend op het aantal afgelegde km, wijst op een verhoging van bijna 6 %. Deze is hoofdzakelijk te wijten aan de stijging van het aantal beschadigingen door derden aan onze installaties en aan het rollend materieel toegebracht, zonder verband met het verkeer van onze rijtuigen.

B. Risico Derden-Weg.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Aanrijdingen met andere weggebruikers.	1.605	11	247
2. Ongevallen overkomen aan reizigers	225	—	197
3. Andere ongevallen.	395	—	28
4. Onderbrekingen van het verkeer met ont- vangstverlies	42	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen	2.267	11	472
— met autobussen	2.208	10	466
— met auto's en vrachtwagens	59	1	6

Het aantal ongevallen is met 40 % gestegen in verhouding tot het vorige dienstjaar. Daar het aantal door onze autobussen afgelegde kilometers in dezelfde verhouding toegenomen is, blijft de percentvoet nagenoeg stationair.

C. Risico-Wet.

Het aantal ongevallen, overkomen aan het personeel van de Nationale Maatschappij bij de uitvoering van de dienst en op de weg van het werk, bedraagt 830, onderverdeeld als volgt :

	Aantal	Doden	Bestend. onbekw.	Tijd. onbekw.	Zonder werkverlet
1. In dienst	721	2	22	428	269
— loontrekkenden . . .	703	2	22	413	266
— weddetrekkenden . .	18	—	—	15	3
2. Op de weg van het werk .	109	—	5	88	16
Totaal	830	2	27	516	285

De verhoging van het gezamenlijk aantal ongevallen stemt, op enkele gevallen na, overeen met het toenemen van het aantal ongevallen op de weg van het werk, verschijnsel dat over het algemeen in de meeste ondernemingen van het land wordt waargenomen.

Het percentage van ernst heeft neiging tot stijgen. Het dient nochtans aan toegevoegd, dat voor de 27 gevallen voor dewelke een bestendige onbekwaamheid te vrezen is, 19 de percentvoet van 10 % niet zullen overschrijden, waarvan dan 12 geheeld zullen zijn zonder de percentvoet van 5 % te overschrijden.

D. Risico Brand.

Het aantal geregistreerde rampen bedraagt 79. Het betreft over 't algemeen gevallen van begin van brand veroorzaakt door kortsluitingen in de elektrische toerusting van het electrisch rollend materieel, die geen aanzienlijke schade veroorzaakten, behalve in één geval van vernieling van een autobus.

E. Verzekeringsfonds.

Ondanks de stijging van het aantal ongevallen, waarvan de verantwoordelijkheid overigens grotendeels op derden berust, is de financiële toestand, vergeleken met het vorige dienstjaar, niet verslecht.

De globale uitslag over 1955, die zeer bevredigend is, evenals de voordelige evolutie van de zaken der vorige jaren, hebben het mogelijk gemaakt, zoals in 1954, de premïën die op de ontvangsten worden afgenomen merkelijk te verlagen, premïën waarvan de percentvoet reeds gevoelig lager ligt dan deze die door de verzekeraars wordt toegepast voor het dekken van soortgelijke risico's. Zo werd aan de rekening Exploïtatïe een som van 10.710.373 F gerestorneerd.

Het verzekeringsfonds steeg van F 80.059.365,43 tot 81.302.617 F.

*
**

DIENTST VOOR VEILIGHEID EN HYGIENE

In samenwerking met de gewestelijke comité's heeft de Dienst voor Veiligheid zijn actie tot voorkoming van ongevallen en brand voortgezet.

Het aantal tijdens het verlopen dienstjaar aan loontrekkenden in dienst overkomen ongevallen met werkverlet is licht gestegen (diagram fig. 10). Dit aantal per 100 werklïeden, dat 9,4 bedroeg in 1948 en 5,2 in 1954, bereikt thans inderdaad 5,7. De lichte buiging van de curve wijst er op dat men, tegenover de in het werk gestelde middelen, een periode van stabilisatie ingetreden is en dat nieuwe technische middelen dienen aangewend.

Het staat vast dat de rationele organisatie van de werkplaatsen en de studie van de werkposten tot de verbetering van de toestand zullen bijdragen.

Op de weg van het werk wordt eveneens een zekere achteruitgang waargenomen. Het drukker worden van het wegverkeer is aan die uitslag voorzeker niet vreemd. Een toenemende propaganda blijkt evenwel noodzakelijk.

Het verlopen jaar bleef vrij van brand aan de gebouwen maar, zoals reeds aangehaald onder de rubriek « Verzekeringen », hadden wij de vernieling van een autobus te betreuren, door brand ontstaan ten gevolge van defect aan een injectorbuis. Op dit gebied werden nieuwe beschermingsmiddelen voorzien.

Ten slotte delen wij nog mede, dat de stelplaatsen te Mechelen, Quaregnon, Jumet en La Louvière, voorzien werden van nieuwe sanitaire en sociale installaties en dat de werken werden aangevat in de stelplaatsen van Merksem, Luik (St-Gilles) en Doornik.

ARBEIDSONGEVALLEN

TABEL DER PERCENTAGES VAN FREQUENTIE

TABEL DER PERCENTAGES VAN ERNST

(AANTAL ONGEVALLen MET ONBEKWAAMHEID PER MILLIOEN WERKUREN) (AANTAL DAGEN WERKONBEKWAAMHEID PER DUIZEND WERKUREN)

VAN 1948 TOT 1955

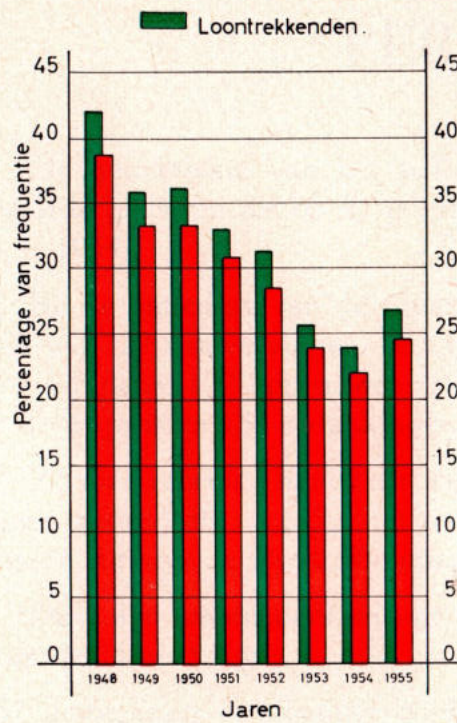


Fig. 10.

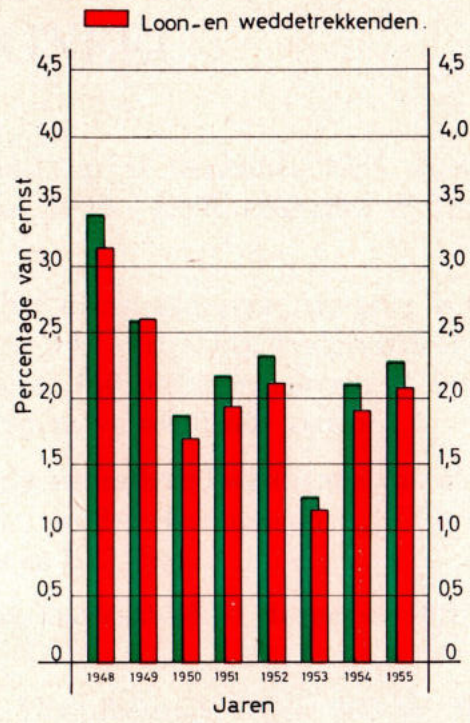


Fig. 11.

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 geregistreeerde bewegingen noteren wij 322 aanwervingen, terwijl de 449 vertrekken 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 belangrijkheid 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 faze 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 faze 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 faze 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 faze 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 faze 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 teweggebracht, 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.

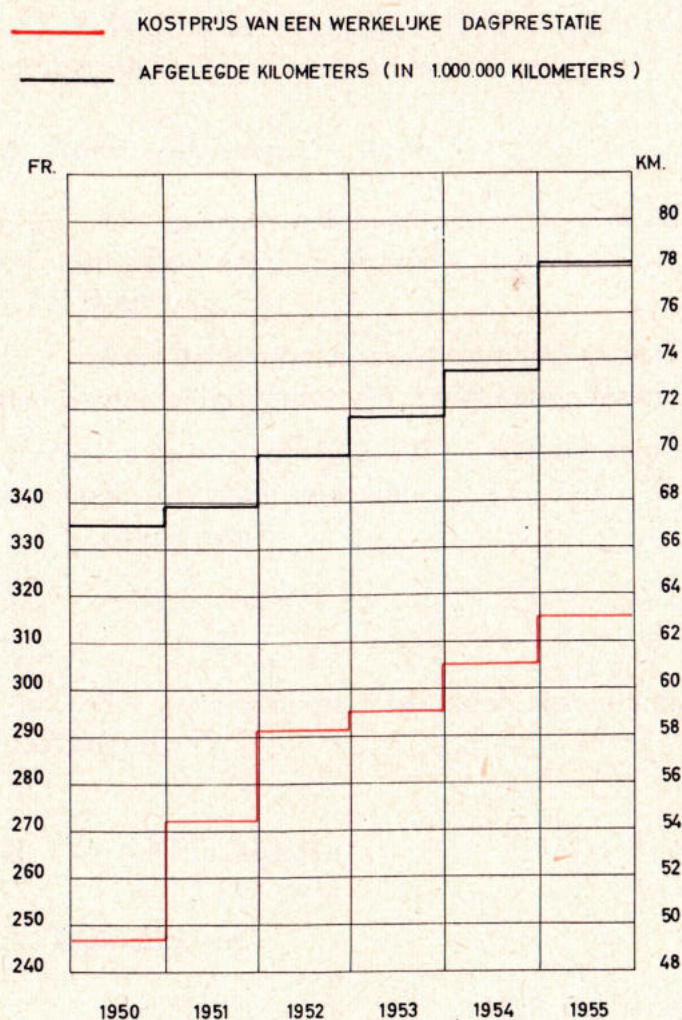


Fig. 12.

NET

I. — VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN.

A. Spoorlijnen.

Tijdens het dienstjaar 1955 werden geen nieuwe vergunningen verleend en ook geen vergunningen ingetrokken.

B. Autobusdiensten.

De openbare autobusdiensten voor dewelke aan de Nationale Maatschappij machtiging werd verleend hadden op 31 december 1955 een totale lengte van 7.715,3 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 154 autobusdiensten met een gezamenlijke lengte van 3.636 km onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 103 diensten met een lengte van .	2.407 km
krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 51 diensten met een	
lengte van	1.229 km
Totaal . . .	3.636 km

De andere diensten bevinden zich nog onder het regime van een voorlopige machtiging.

II. — KAPITALEN.

A. Ingeschreven.

Op 31 december 1955 hadden de Staat, de provinciën, de gemeenten en de particulieren op de kapitalen van de vergunde lijnen (de autobusdiensten regime 1931 inbegrepen) en van de autobusdiensten (regime 1924) in navermelde verhoudingen ingeschreven :

1° *Spoorlijnen en autobusdiensten* (regime 1931) :

Staat	F	569.908.000	48,1 %
Provinciën	F	337.661.000	28,5 %
Gemeenten	F	270.452.000	22,9 %
Particulieren	F	6.158.000	0,5 %
Totaal	F	1.184.179.000	100 %

2° *Autobusdiensten* (regime 1924) :

Staat	F	14.740.000	49,9 %
Provinciën	F	10.464.000	35,5 %
Gemeenten	F	4.276.000	14,5 %
Particulieren	F	16.000	0,1 %
Totaal	F	29.496.000	100 %

B. Samengesmolten.

Provincie Antwerpen :

Lijnen van het Westen der Provincie Antwerpen (K.B. van 6-7-1955) :

Antwerpen - Zandvliet - Lillo	F	24.275.000
Antwerpen - Brasschaat - grens en uitbreiding	F	25.406.000
Antwerpen - Boom - Mechelen - Duffel - Lier	F	20.845.000
	F	70.526.000

Provincie West-Vlaanderen :

Lijnen van de Kust (K.B. van 28-3-1955) :

Oostende - De Panne - Veurne - grens - Adinkerke	F	39.112.000
Oostende - Knokke - grens - Brugge	F	46.041.000
	F	85.153.000

Lijnen van het Centrum der Provincie West-Vlaanderen
(K.B. van 14-7-1955) :

Tielt - Aalter	F	1.366.000
Veurne - Ieper	F	2.463.000
Roeselare - Tielt	F	1.740.000
Brugge - Zwevezele	F	2.451.000
Ieper - Nieuwkerke - Waasten - Steenwerck.	F	2.033.000
Diksmuide - Ieper - Poperinge	F	3.281.000
Brugge - Knesselare - Ursel	F	2.830.000
Poperinge - Veurne - De Panne.	F	6.410.000
Brugge - Middelburg	F	2.157.000
Ieper - Geluwe	F	1.302.000
Oostende - Diksmuide	F	1.984.000
Brugge - Leke - Diksmuide	F	3.858.000
Roeselare - Diksmuide - Bikschoote	F	3.385.000
Ardoosie - Izegem	F	482.000
Izegem - Gullegem	F	888.000
	F	36.630.000

Provincie Luik :

Lijnen van het Noord-Westen der Provincie Luik
(K.B. van 26-1-1955) :

Hannuit - Jemeppe-sur-Meuse - Engis - Ampsin	F	13.786.000
Hannuit - Vinalmont - Burdinne - Hoei	F	7.122.000
Hoei - Borgworm	F	2.895.000
Borgworm - Oerle	F	1.875.000
Tongeren - Fexhe-le-Haut-Clocher	F	1.240.000
Luik - Tilleur - Hollogne-aux-Pierres - Ans	F	11.402.000
Luik - Nudorp - Vottem - Tongeren	F	11.200.000
Baanvak Riemst - Luik - Vottem	F	19.710.000
Baanvak Oerle - Ans	F	11.159.000
	F	80.389.000

De diensten van het Ministerie van Verkeerswezen hebben ons voor de uitvoering van het programma der samensmeltingen hun steun en hun medewerking blijven verlenen. De Raad van Beheer betuigt hun daarvoor opnieuw zijn dankbaarheid.

C. In vorming.

1° Spoorlijnen.

Provincie Henegouwen :

Groep Charleroi : Lijn Charleroi - Montignies-le-Tilleul ; uitbreiding Charleroi (Zuid) - Marchienne - au - Pont (Grand'Place) F	8.708.000
Lijnen van Cetrum II : Verbinding Goutroux - Courcelles (Sart-les-Moulins) F	5.500.000

Op dit laatste kapitaal is ingeschreven, maar op 31 december 1955 was het nog niet bij Koninklijk besluit bekrachtigd.

2° Autobusdiensten.

Provincie Henegouwen :

Autobusdiensten in de streek van het Centrum F	5.000.000
--	-----------

Dit kapitaal is bekrachtigd bij K.B. van 23 december 1955, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 8 februari 1956.

Provincie Luxemburg :

Autobusdiensten in de streek van Houffalize (verhoging van het kapitaal) F	2.400.000
---	-----------

Op dit kapitaal is ingeschreven, maar het was op 31 december 1955 nog niet bij Koninklijk Besluit bekrachtigd.

TECHNISCHE DIENSTEN

I. — VASTE INSTALLATIES.

A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting.

Ten gevolge van de uitvoering van wegeniswerken door de besturen-beheerders van de wegen, werden wijzigingen en verplaatsingen van sporen en van elektrische uitrustingen uitgevoerd of zijn aan de gang, namelijk : te Dampremy (omleiding langs de zijweg) ; te Hautrage (als gevolg van de werken aan het kanaal Nimy-Blaton) ; te Roux en te Gosselies (verplaatsing naar het midden van de weg) ; op de place Léopold en op de ronde pleinen van de stad Bergen ; tussen Villers-St-Ghislain en Waudrez (verschuivingen) ; te Bierges bij Waver (bestrating) ; tussen Anderlecht (Vaart) en Dilbeek (buurtspoordepot) ; te Courcelles voorlopige omleiding nabij de « Pont de la Ferté » — modernisatie van het kanaal Charleroi-Brussel) ; te Trazegnies, rue de la Station (verplaatsing naar het midden van de straat) ; te Bierwart ; te Wilrijk (verplaatsing met het oog op het bouwen van de doorgang onder de autobaan) ; te Boom (als gevolg op de inrichting van de autobaan) ; te Zeebrugge ; te Destelbergen ; te Zomergen (als gevolg van het herbouwen van de brug over het kanaal van Schipdonk).

Allerlei werken tot onderhoud, drainering, hernieuwing en aanpassing, werden op verschillende punten van het net uitgevoerd.

Bovendien werden toegangsbanen voor autobussen aangelegd in de stelpplaatsen Eugies, Vloesberg, Frasnes-lez-Buissenal, La Louvière, Forges, Jumet en Pussemange.

Het inrichten of het uitbreiden van autobusdiensten heeft het mogelijk gemaakt navermelde spoorlijnen of secties van spoorlijnen op te breken :

In 1955 uitgevoerde opbrekingen :

Aarschot - Westerlo	14 km 575
Oostmalle - Broechem	17 km 575
Mol - Westerlo	22 km 078

Oostakker - Zaffelare	9 km 530
Nevele - Ruiselede	11 km 128
Wetteren - Overmere	6 km 455
De Panne (Oosthoek) - De Panne (Zeelaan).	1 km 600
Ruiselede - Tielt	8 km 020
Menen - Moeskroen	8 km 260
Aarsele - Kortrijk	23 km 670
Presles - Châtelet	4 km 805
Doornik - Templeuve	10 km 950
Stadslijnen van Doornik	2 km 900
Doornik - Rumilies	3 km 445
Doornik - Wez-Velvain	8 km 480
Montrœul-sur-Haine - Quiévrain	5 km 690
Verbinding met de Tramways de Valenciennes	6 km 500
Horrues - Thoricourt (Noir Jambon).	4 km 240
Namen - St-Gérard	27 km 100
Ohey - Perwez	4 km 375
Lesve - Bioul	7 km 430
Vresse - Alle	7 km 550
Houtain-St-Siméon - Liers	7 km 010
Heverlee - Hamme-Mille	9 km 425
Haacht - O.L.Vr.-Tielt en Glabbeek - Tienen	18 km 875
Stadssecties te Leuven	13 km 800
Stadssecties te Brugge	0 km 631
Nieuwpoortsteenweg te Oostende.	0 km 230
Totaal	266 km 327

In uitvoering zijnde opbrekingen :

Stadslijnen te Mechelen	7 km 985
Wijchmaal - Bree	15 km 100
Hees - Lanaken	7 km 300
Beringen (Dorp) - Beringen (Mijnen)	2 km 425
Beringen (Dorp) - Koersel	3 km 140
Maaseik - Lanaken	27 km 000
Diest (Station) - Diest (Leuvense Poort)	3 km 350
Totaal	66 km 300

B. Gebouwen.

Navermelde werken werden in 1955 uitgevoerd :

- Oprichting of aanpassing van garages voor autobussen te Eugies, Florenville, Oostende, Kuregem (in gang).
- Oprichting van gebouwen (woning en bureel — fig. 13) en van een loods in de stelplaats te Houffalize.

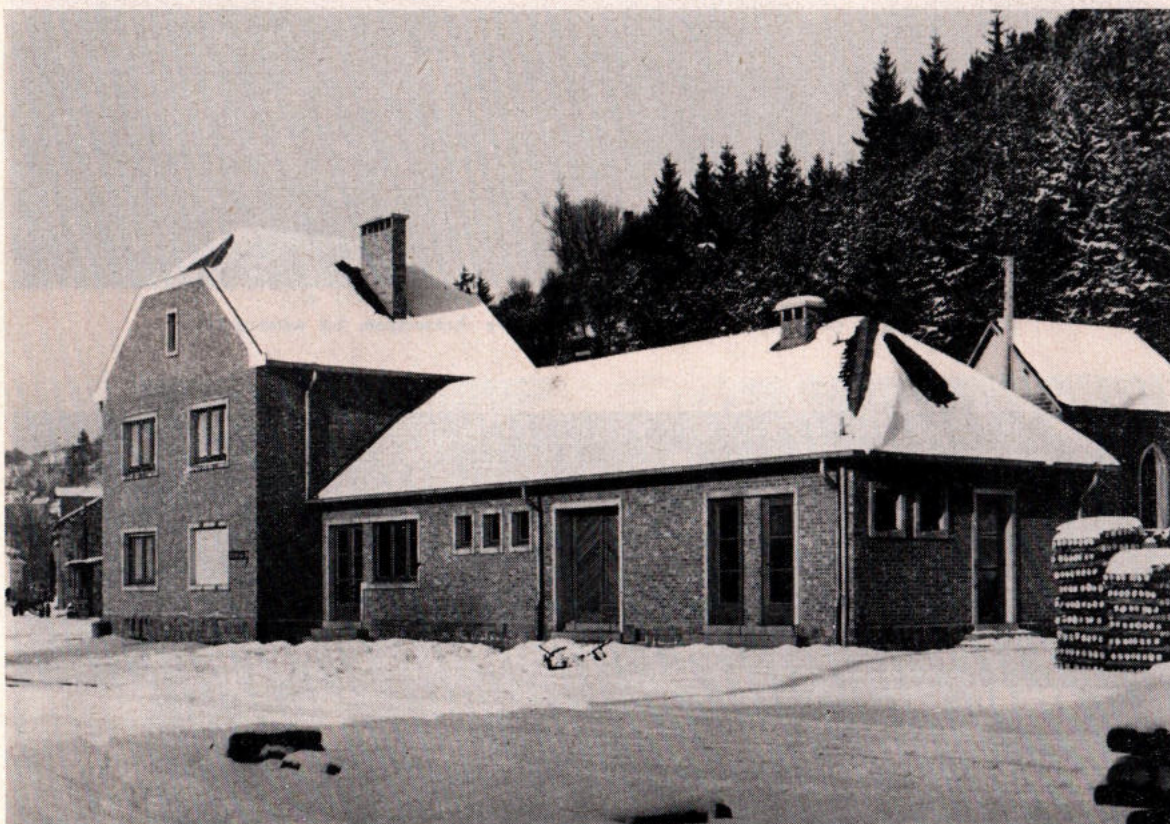


Fig. 13. — Houffalize — Woonhuis en burelen.

- Inrichting van een gebouw tot werkplaats voor zwaar onderhoud der autobussen, te Andenne (in gang).
- Ombouw van de oude zandoven in de stelplaats te Charleroi tot wachtlokaal, kleedkamers en burelen (in gang), alsmede van de gebouwen van de stelplaats te Lanaken (in gang) en van het onderstation te Leuven.
- Inrichting van burelen te Eugies.



Fig. 14. — Het eindpunt op de Rooseveltplaats, te Antwerpen, bij winteravond.



Fig. 15. — Werkplaats te Jumet — Eetzaal.

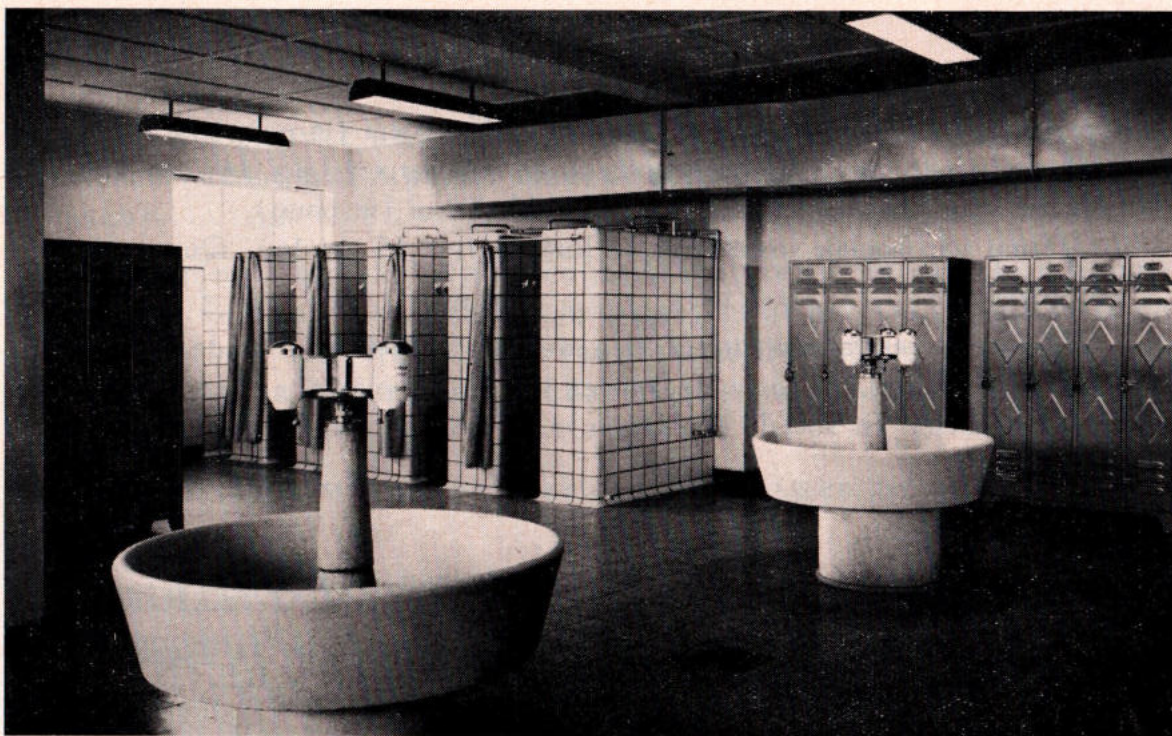


Fig. 16. — Werkplaats te Jumet — Kleedkamer en wasplaats.



Fig. 17. — La Louvière — Garage voor autobussen.

- Oprichting van gebouwen voor magazijn te Kuregem (in gang), voor wachtzaal en bureel op de Rooseveltplaats, te Antwerpen (fig. 14), en van een gebouw voor magazijnen en burelen, te Merksem (in gang).
- Inrichting van sociale installaties te Jumet (fig. 15 en 16), Quaregnon en Mechelen.

Moderne verwarmingsinstallaties werden aangebracht in de loods voor autobussen te Eugies, in sommige lokalen van de stelplaats te Luik-St-Gilles en in de werkplaatsen en sociale installaties in de stelplaats te Andenne-Seilles.

C. Kunstwerken.

De « Bozeau »-brug, te Libin, werd herbouwd en verhoogd.

De bruggen te Bierges bij Waver, te Wespelaar en te Borgworm werden verhoogd met het oog op de electrificatie van lijnen der N.M.B.S.

D. Onderstations en elektrische cabines.

Ten gevolge van de verkoop van de werkplaatsen te Turnhout werd het tractieonderstation naar de stelplaats in een ongebruikt gebouw overgebracht.

In het onderstation te Lillo (Blauwhoef) werd het electrisch materieel gewijzigd om het aan de nieuwe spanning van 15.000 V aan te passen.

Het nieuwe onderstation te Bergen (place Léopold) werd in bedrijf gesteld met materieel grotendeels voortkomend van buiten gebruik gestelde onderstations (Spy en Fooz-Wépion).

De gemoderniseerde en geautomatiseerde uitrusting van het onderstation te Laken werd in bedrijf gesteld. Ze is nog in de proefperiode.

De voeding met gelijkstroom door het onderstation te Oostende (Lijn-draaiersstraat) werd aan het nieuwe tracé van de elektrische lijnen aangepast.

Te Belgrade werd een verplaatsbaar onderstation in bedrijf genomen, in vervanging van het onderstation van Namen - Citadel, dat buiten gebruik werd gesteld.

In het onderstation te Koekelberg wordt op dit ogenblik een derde groep opgesteld.

De modernisatie van het onderstation te Leuven is nog aan de gang.

In de onderstations te Wetteren en te St-Martens-Leerne werd een batterij H.S.-condensators opgesteld om het vermogen te verbeteren.

Het onderstation te Saive werd buiten bedrijf gesteld.

Er werden twee ultra-snelle gelijkstroomuitschakelaars aangeschaft om, in het onderstation te Antwerpen-Dam, de bescherming van de gelijkrichters te verbeteren.

Het nieuwe contract, afgesloten met de « Société Bruxelloise d'Electricité », voor de levering van elektrische stroom, heeft het nodig gemaakt in de onderstations, die door het H.S.-net van die maatschappij gevoed worden, speciale telapparaten te plaatsen en de H.S.-uitrusting van het onderstation te Grimbergen aan te passen.

Het voornaamste materieel voor de voedingsposten der gyrobussen werd besteld.

II. — ROLLEND MATERIEEL.

A. Aankopen en ombouwingen.

Tijdens het jaar 1955 hebben wij de vernieuwing en de modernisatie van ons rollend materieel op intensieve wijze doorgezet.

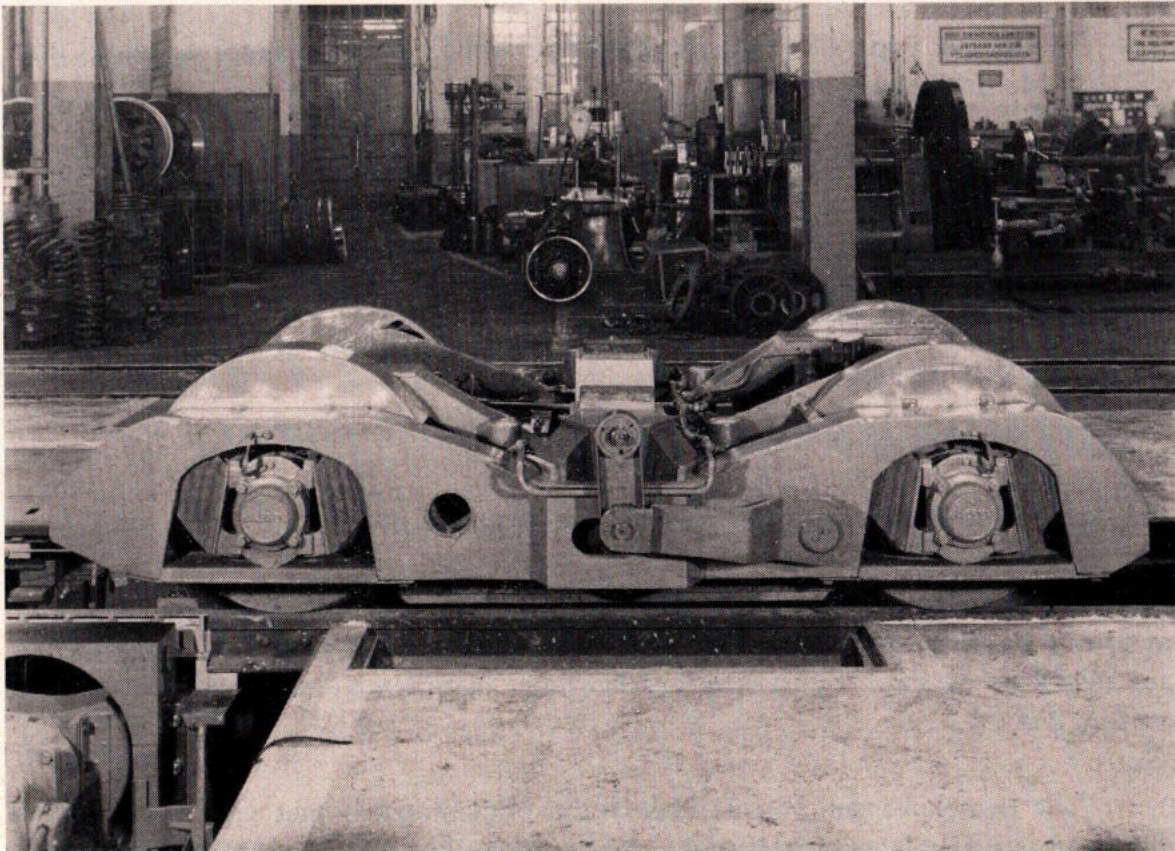


Fig. 18. — Bogie met elastische ophanging.

Ingevolge uitvoering van vroeger en tijdens het verlopen dienstjaar gedane bestellingen, werden volgende voertuigen in bedrijf genomen :

- 1 elektrische bogiemotrice van het lichtere stadstype, met twee motoren en fluorescentieverlichting, voorzien van een elastische ophanging (wielen en veren) ;
- 13 bogiebijwagens met houten kas ;
- 1 bogiebijwagen met metalen kas ;
- 1 motrice op 2 assen uitgerust voor het effenen van de spoorstaven ;
- 216 autobussen waarvan :
 - 155 van het type 80 plaatsen met onderstel Brossel, motor Leyland aan de achterkant, hydraulische koppeling en pneumocyclische versnellingsbak;
 - 30 van het type 65 plaatsen met onderstel Brossel en motor Leyland aan de achterkant ;
 - 31 van het type 40 plaatsen met onderstel Chevrolet en motor Perkins ;
- 3 vrachtwagens met kipinrichting op onderstel Mercedes ;
- 1 vrachtwagen op onderstel Mercedes ;
- 2 lichte vrachtwagens Chevrolet
- 2 lichte vrachtwagens Volkswagen ;
- 1 lichte auto-aanhangwagen voor het vervoer van goederen.

Er werden in onze werkplaatsen 11 elektrische bogiemotrices met vier motors gemoderniseerd (aanschaffing van de binnenbeschotten, aanbrengen van automatische deuren, fluorescentieverlichting, installeren van vaste ontvangstposten, enz...).

De houten kassen van 51 elektrische bogiemotrices met vier motors werden in onze werkplaatsen vervangen door metalen kassen van het type der lichtere stadsmotrices (automatische deuren, breedte 2 m 32, fluorescentieverlichting).

B. Desaffectaties.

Volgend materieel werd als oud ijzer buiten gebruik gesteld :

Electrisch net :

Electrische motrices	74
Gesloten bijwagens	70
Open bijwagens	15
Motorpakwagen	1

Niet-geëlectrificeerd net :

Locomotieven	14
Spoorauto's	12
Personenrijtuigen	163
Rijtuigen-pakwagens	11
Pakwagens	35
Wagens met schutborden	327
Gesloten wagens	203
Platte wagens	60
Speciale wagens	12
Autobussen	21

C. Effectief op 31 december 1955.

Op 31 december 1955 bestond het gezamenlijk rollend materieel uit :

A. Electrisch net :

Motrices	812
Gesloten bijwagens	628
Open bijwagens	72
Rijtuigen-pakwagens	3
Motorpakwagens	29
Pakwagen	1
Electrische locomotief	1
Motrices voor het effenen van de rails	6

B. Niet-geëlectrificeerd net :

Spoorauto's en tractors	208
Locomotieven	40
Personenrijtuigen	211
Rijtuigen-pakwagens	34
Pakwagens	79
Wagens met schutborden	4.231
Gesloten wagens	1.299
Platte wagens	576
Speciale wagens	136

C. Vervoer over de weg :

Autobussen	718
Wegtrein	1

III. — VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1956.

A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting.

De door de openbare besturen voorziene werken zullen verschillende wijzigingen of verplaatsingen van onze installaties met zich brengen, namelijk : te Chapelle-lez-Herlaimont (verbreding van de overbrugging van Bascoup) ; te Souvret (verplaatsing naar het midden van de weg) ; te Pont-à-Celles (aanleg van het spoor in de rue du Moulin) ; te Houdeng-Goegnies, Houdaing-Aimeries, Fleurus, Châtelet ; te Roux (omleiding nabij de ophaalbrug — modernisatie van het kanaal Charleroi-Brussel) ; te Boussu (verplaatsing en verhoging tussen het beginpunt van de lijn en de G.K. van Boussu-Centre) ; te Herbières (als gevolg van de verplaatsing van de ophaalbrug aan sluis n^o 4 — vaart Bergen-Condé) ; te Bergen (opbreking van de sporen in de dwarsrichting Noord-Zuid in de stad, aanleg van verbindinssporen op de Place Régnier au Long Col en op de Place des Chasseurs en aanpassing van de installaties op de Grand'Place) ; op zekere plaatsen van de sectie Manhay-Comblain ; te Brussel (binnen de omheining van de Wereldtentoonstelling en op de Meiselaan tussen de Dikke Linde en de Drij Pikkell, op de Bockstaellaan, de Houbalaan, de Sobieskylaan en op de Jubelfeestlaan) ; te Groot-Bijgaarden (nabij het eindpunt van de autobaan) ; te Kapellen ; tussen Laarne-Meerhoek en Wetteren-Kapellendries ; te Temse (met het oog op het bouwen van een overbrugging van de weg St-Niklaas - Breendonk en van de N.M.B.S.-lijn Mechelen - Terneuzen).

Opbrekingen :

De opbreking van navermelde spoorlijnen wordt voorzien :

(De plans zijn goedgekeurd.)

Aartselaar - Rumst	8 km 150
Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen	39 km 200
Aalst - Oordegem	11 km 015
Wetteren - St-Lievens-Houtem	13 km 000
Bellegem - Pecq	13 km 200
Veurne - De Panne (Oosthoek)	4 km 900
Baisieux - Roisin	7 km 540
Doornik - Pecq	9 km 500
Binche - Bersillies-l'Abbaye	18 km 725
Doornik - Péruwelz	24 km 700
Chanly (Neupont) - Daverdisse	6 km 080
Gedinne - Vresse	21 km 400
Couvin - Le Brûly	12 km 610
O.L.V. Tielt - Glabbeek	7 km 775
Bevekom - Geldenaken	9 km 100
Vossem (Vier Winden) - Tervuren	2 km 445
Stadslijnen van Brugge	6 km 600
Totaal	215 km 940

(De plans zijn aan de goedkeuring onderworpen.)

Zandvliet - grens	1 km 435
Keerbergen - Tremelo	4 km 600
Gent - Merelbeke	7 km 000
De Panne - Adinkerke	3 km 750
Stadslijnen van Oostende	8 km 000
Bredene (Nukkerbrug) - Klemskerke	6 km 750
Bissegem - Moorsele	5 km 750
Casteau - Bracquegnies	11 km 000
Eén-meterspoor tussen Casteau en Horrues, inbegrepen de sectie Neufvilles (station) naar de steengroeven van Clypot	13 km 725
Bergen (Chemin d'Obourg) - Obourg	1 km 270
Lens - Cambron-St-Vincent - Thoricourt (Noir Jambon)	8 km 560
Ath - Vloesberg	19 km 000
Villers-St-Amand - Bouvignies	4 km 000

Olloy - Oignies	9 km 900
Comblain-la-Tour - Werbomont	23 km 900
Libramont - Moiricy	15 km 360
Ouffet - Comblain-au-Pont	12 km 548
Luik - Ste-Walburge - Vottem	2 km 280
Villers-l'Evêque - Fexhe-le-Haut-Clocher	7 km 635
Moha - Huy (Statte)	4 km 700
Brustem - Jeuk	10 km 418
Horion - Hozémont - Fexhe-le-Haut-Clocher	4 km 650
Hasselt - Heusden	20 km 250
Totaal	206 km 481

B. Gebouwen.

Er zullen garages voor autobussen ingericht worden te Doornik, Kortrijk, La Louvière en St-Niklaas (Waas).

Allerlei werken zullen uitgevoerd worden, namelijk : te Jumet (oprichting van een afsluiting en van dokken voor oud metaal) ; te Kortrijk (inrichting van een werkplaats voor autobussen) ; te Charleroi (bouw van een nieuw onderstation in vervanging van dat welk tengevolge van wegeniswerken afgebroken moet worden) ; te Omal (vergroting van de woning van de depotchef) ; te Kuregem (oprichting van nieuwe burelen) ; te Luik-St-Gilles (verbouwing van het gebouw voor sociale installaties) ; te Oostmalle (oprichting van een gebouw voor burelen, wachtzaal, sociale en sanitaire installaties).

Verwarmingsinstallaties zullen aangebracht worden in de werkplaatsen van de depots te Diksmuide, Ieper en Assebroek alsook in de nieuwe gebouwen van het depot te Kuregem.

C. Onderstations.

De verplaatsing van het onderstation te Charleroi-Viaduc ligt ter studie en de gemoderniseerde uitrusting van het onderstation te Leuven zal worden in bedrijf gesteld.

Er zal een verplaatsbaar onderstation opgesteld worden te Zellik, om de voeding van de sectie Brussel-Aalst te verbeteren, en een nieuw verplaatsbaar onderstation op wagon zal in de werkplaatsen te Kuregem gebouwd worden.

Het onderstation te Meerbeke zal gemoderniseerd en automatisch gemaakt worden, voor zover het onderstation te Moeskroen buiten bedrijf kan worden gesteld.

De voedingsposten voor de gyrobuslijn Gent - Merelbeke zullen uitgerust en in bedrijf gesteld worden.

Bovendien gaat men na of het gepast is het onderstation van St-Gillis (Brussel) door het toevoegen van een derde groep te versterken en men bestudeert de afschaffing van het onderstation te Alleur, waarvan de automatische uitrusting naar Rocourt zou kunnen overgebracht worden.

Ten slotte zal de vervanging van de groepen wisselstroom-gelijkstroom-omvormers door groepen statische gelijkrichters in principe verwezenlijkt worden door middel van het materieel dat beschikbaar zal worden door het feit van de afschaffing van zekere onderstations ingevolge de vervanging van sommige spoorlijnen door autobuslijnen.

D. Rollend materieel.

Tijdens de dienstjaren 1956 en 1957 zullen wij navermeld materieel, dat in aanbouw is, in bedrijf stellen :

3 gyrobussen ;

162 autobussen, waarvan :

153 met onderstel Brossel (Leylandmotor 154 PK aan de achterkant) ;

9 met onderstel Chevrolet en Perkinsmotor.

Er zullen 50 elektrische bogiemotrices met 4 motors gemoderniseerd worden door de vervanging van de houten kassen door metalen kassen van het type der lichtere stadsrijtuigen.

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
					91,175	3*
Limburg	782,449	17	33,707	3	816,156	20
Brabant	514,612	19	283,028	10	797,640	29
Totale	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. — TARIEVEN.

A. Goederen.

Van 1 mei 1955 af, werden de aan de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.) onderworpen goederen (kolen en daarmee gelijkgestelde producten, cokes en daarmee gelijkgestelde producten, ijzererts en mangaanerts), uitgesloten van de toepassing van het gemengd tarief N.M.B.S.-N.M.V.B.

Ten einde de verhoging van de vervoerprijzen voorspruitend uit de toepassing van deze nieuwe beschikkingen te verminderen, werd van 1 mei af, op voorstel van het Departement van Verkeerswezen, het buurtspoorwegtarief van voornoemde goederen, in ruilverkeer met het groot spoornet, verlaagd tot :

1° 90 % van het normaal tarief, wanneer er geen overlading geschiedt ;

2° 90 % van het normaal tarief, vermeerderd met de overladingsonkosten wanneer er overgeladen wordt.

B. Reizigers.

Tijdens dit dienstjaar werd geen enkel tarief voor gewone reizigers gewijzigd.

Op 1 september 1955, werd een nieuw barema in toepassing gebracht, voor de schoolabonnementen geldend voor de ganse duur van het schooljaar en betaalbaar in drie stortingen.

Dit barema wijzigt het bedrag van de 3 gedeeltelijke stortingen zonder dat de vroegere totale prijs verandering ondergaat.

De eerste storting bedraagt de 5/12 van de totale abonnementsprijs ; de tweede de 4/12 met opwaartse afronding op 25 F tot 1.000 F, en op 50 F boven de 1.000 F.

De derde storting bedraagt het verschil tussen de totale en de reeds betaalde prijs.

De geldigheidsduur van de 3 termijnen is als volgt bepaald :

1^{ste} termijn van 1 september tot het Kerstverlof ;

2^{de} » van het hervatten der cursussen in januari tot het Paasverlof ;

3^{de} » van het hervatten der cursussen na het Paasverlof tot het einde van het schooljaar.

III. — EXPLOITATIEUITSLAGEN.

A. Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931).

De totale ontvangst van het spoornet (inbegrepen de ontvangsten van de toegevoegde en de vervangingsautobusdiensten) beliep, in 1954, 1.249.038.150 F en de uitgave 1.195.373.705 F. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 95,70 in 1955, tegen 95,57 in 1954, 96,53 in 1953, 97,51 in 1952 en 97,06 in 1951.

Bijlage B geeft de uitslag van elke in exploitatie zijnde spoorlijn.

Uit die tabel blijkt dat 7 lijnen met verlies sluiten (807.084 F) tegen 10 in 1954 (F 1.054.094,20) en 83 lijnen (1) met winst (56.350.364 F) tegen 131 in 1954 (F 57.653.357,16).

(1) Zonder de in 1954 en 1955 gedane samensmeltingen van lijnen, zou, in 1955, het aantal winstgevende lijnen 134 bedragen hebben.

Het nadelig saldo van de 7 deficitaire lijnen werd overgeschreven op de rekening « Voorschotten aan de lijnen met verlies, terug te krijgen » (bijlage A), overeenkomstig artikel 27 der Statuten.

Wat de winstgevende lijnen betreft, werd het batig saldo van 44 dezer lijnen (19.825.927 F) tot gehele of gedeeltelijke aflossing van de vorige verliezen aangewend.

Het saldo der rekening van de overige lijnen (in 't geheel 36.524.437 F) werd verdeeld overeenkomstig artikel 28 der statuten (bijlage C).

In 1954 bedroeg het verdeelde totaal F 32.659.843,16.

Het gemiddeld percent van de voor het dienstjaar 1955 toegekende dividenden bedraagt 2,8804.

B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924).

De in 1955 door de exploitatie van de autobusdiensten met eigen kapitaal bekomen uitslagen vindt men in details weergegeven in de bijlage E van dit verslag.

De totale ontvangsten van de diensten met hoog kapitaal bedroegen 95.731.499 F (in 1954, F 90.035.234,10) en van de diensten met laag kapitaal 73.253.308 F (in 1954, F 72.208.431,80), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 93.727.804 F (in 1954, F 88.185.627,25) en 72.366.068 F (in 1954, F 71.220.517,60) beliepen.

De aanwending van de geboekte winsten en verliezen wordt aangegeven in bijlage F.

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 48.599 F, moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo (2.923.234 F) van 35 diensten werd in dividenden uitgedeeld tot beloop van 2.014.464 F, terwijl het overige werd toegewezen aan het Reservefonds (524.989 F), aan het Voorzieningsfonds (350.008 F) en als tantièmes (33.773 F).

In 1954 bedroegen de verliezen F 64.306.80, de winsten F 2.905.342,05, waarvan F 1.989.777,78 uitgerekend in dividenden, F 563.606,96 en F 375.737,90 overgeschreven respectievelijk op het Reservefonds en het Voorzieningsfonds.

IV. — STATISTIEKEN OVER HET REIZIGERS- EN HET GOEDERENVERVOER OP DE VERSCHILLENDE NETTEN

A. Reizigers.

In onderstaande tabel wordt het aantal reizigers aangegeven die, in de jaren 1938 en 1951 tot 1955, door de verschillende transportmiddelen vervoerd werden :

Jaren	ONTVANG- STEN « 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

B. Goederen.

In onderstaande tabel worden de statistieken van de bijzonderste ver-
voerde goederen beknopt aangegeven.

De gemiddelde afstand per vervoerde ton is, in 1955, 9 km 326 tegen
10 km 180 in 1954.

Vervoerd tongewicht (in vette cijfers)

Tonkilometers (in magere cijfers)

Jaren	Eetwaren	Beet- wortelen en pulp	Mijnhout	Brand- stoffen	Steen- groefpro- ducten	Baksteen	Bouwma- terialen andere dan bak- steen en mijnhout	Vorm- aarde, zand	Levende dieren	Allerlei	Totalen	Ontvangsten in franken
1938	178.559 4.923.233	672.895 7.836.158	153.668 1.755.014	650.957 14.703.227	888.522 12.325.637	203.477 6.392.590	337.743 6.298.225	603.423 6.653.684	7.642 178.314	477.285 9.232.996	4.174.171 70.299.078	44.880.102,87
1951	44.320 626.659	573.805 6.917.353	143.147 1.746.981	513.978 7.736.830	899.034 7.397.956	119.333 968.594	177.375 1.786.076	719.738 5.017.129	566 9.471	643.359 7.069.857	3.834.655 39.276.906	110.810.398,05
1952	26.705 538.283	503.438 6.211.464	149.153 2.200.863	393.845 5.905.591	683.180 6.362.932	88.134 552.194	118.879 1.101.353	514.927 3.421.368	181 3.573	452.728 4.993.608	2.931.170 31.291.229	100.879.677,60
1953	34.610 526.755	461.616 5.629.617	158.245 2.411.806	291.287 4.542.615	442.376 3.441.217	67.927 425.010	87.413 707.454	423.410 2.525.441	48 1.148	346.879 4.011.746	2.313.811 24.222.809	82.628.787,60
1954	18.337 277.436	345.199 4.466.291	131.618 1.987.216	253.019 3.490.818	137.486 1.219.131	40.666 186.180	56.159 318.085	403.373 2.393.631	49 1.232	291.604 2.737.478	1.677.510 17.077.498	58.927.292,15
1955	3.700 38.744	297.332 3.688.895	118.311 1.987.356	154.741 1.940.857	134.675 1.067.010	36.202 148.141	53.081 339.419	468.434 2.755.637	10 210	279.321 2.450.606	1.545.807 14.416.875	50.959.322,00

C. 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 %

V. — 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

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.

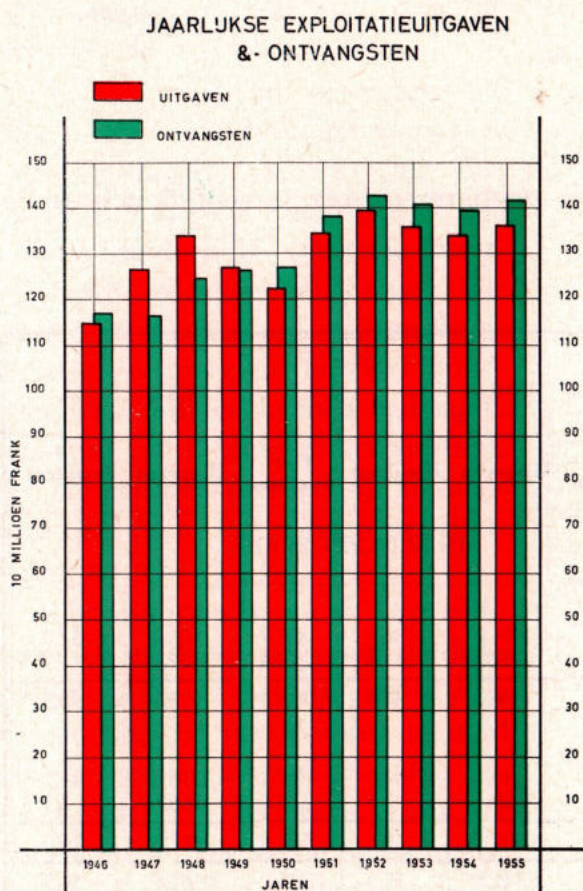


Fig. 19.

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)

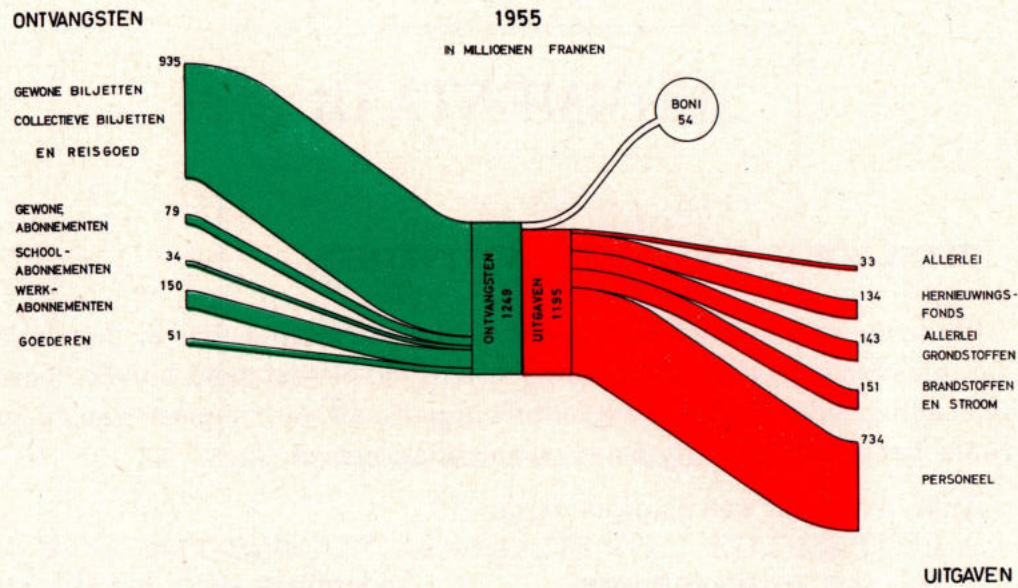


Fig. 20.

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

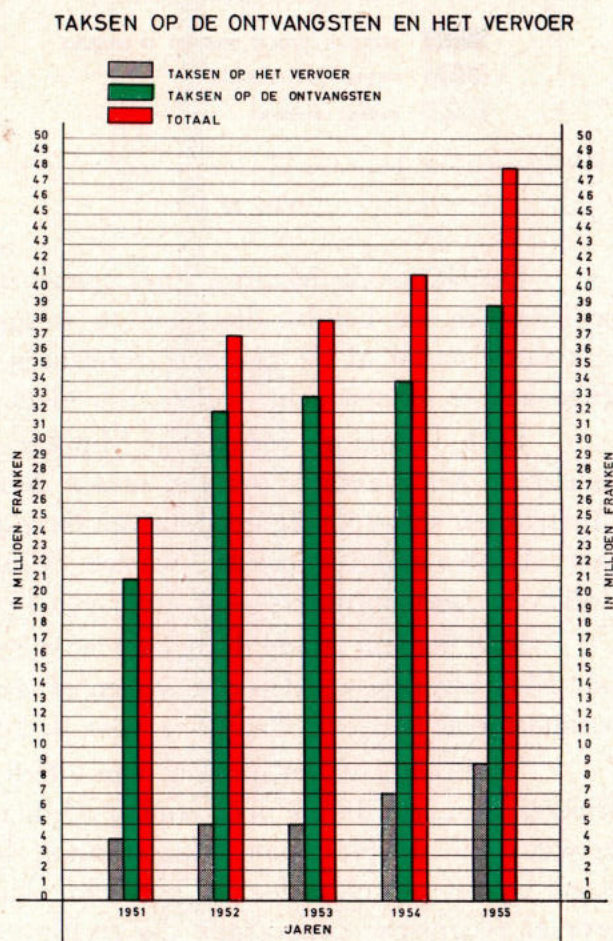


Fig. 21.

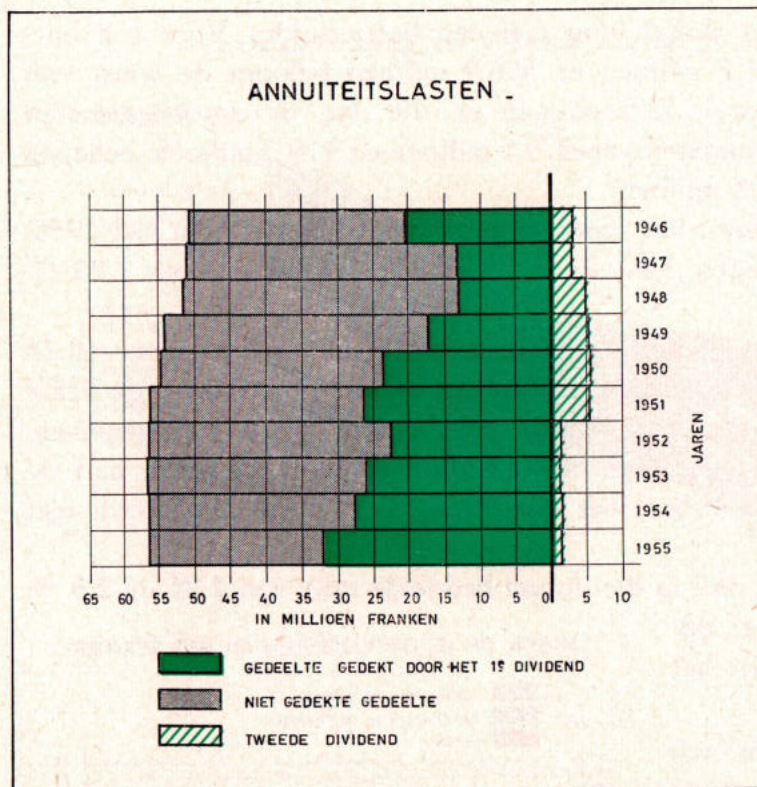


Fig. 22.

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 :

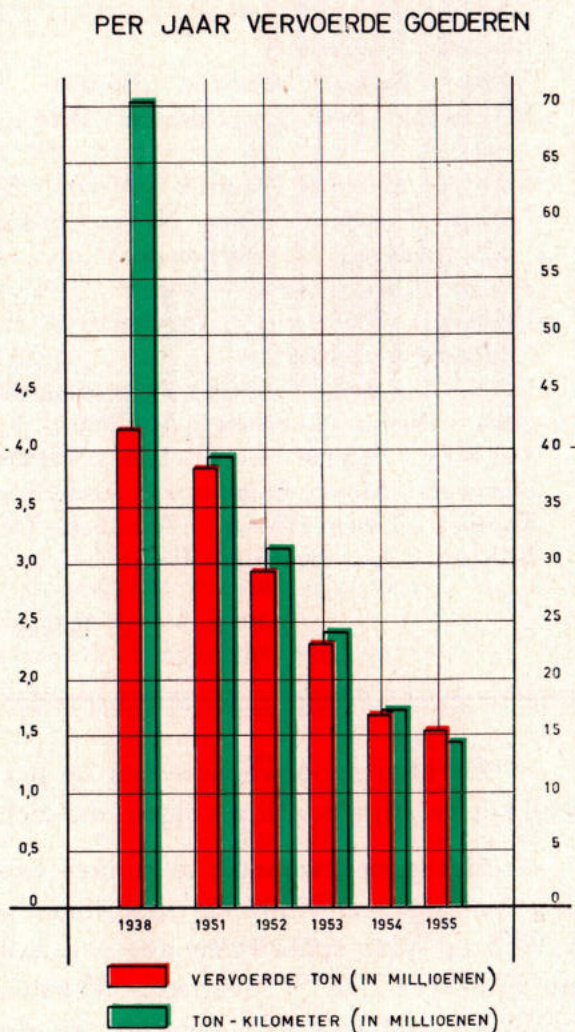


Fig. 23.

*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
Montœul - 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 (Leopoldsburg - 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
Horruës - 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 - Moiricy (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 in 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.

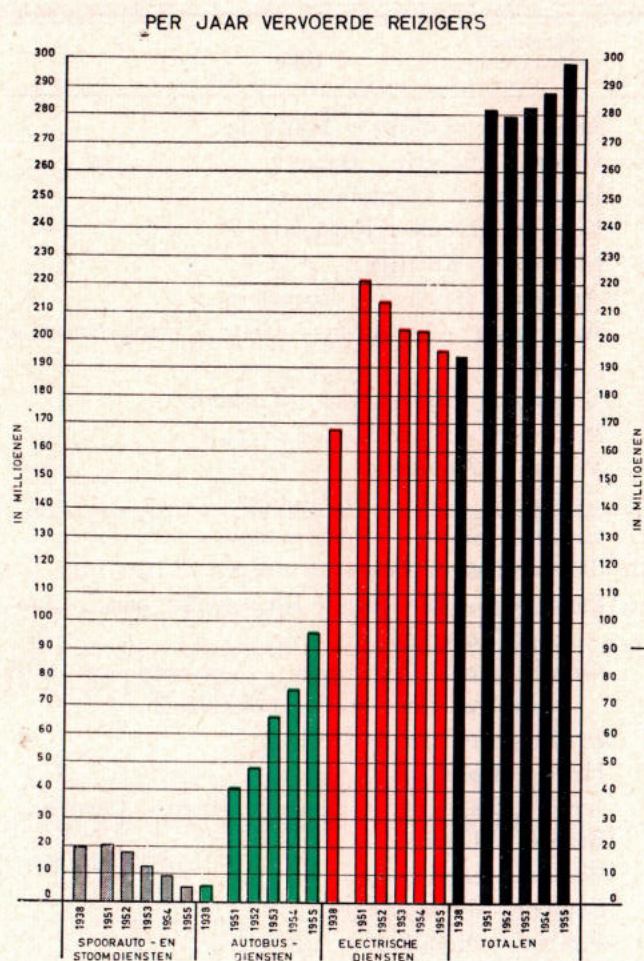


Fig. 24.

*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 - Pontisze	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.

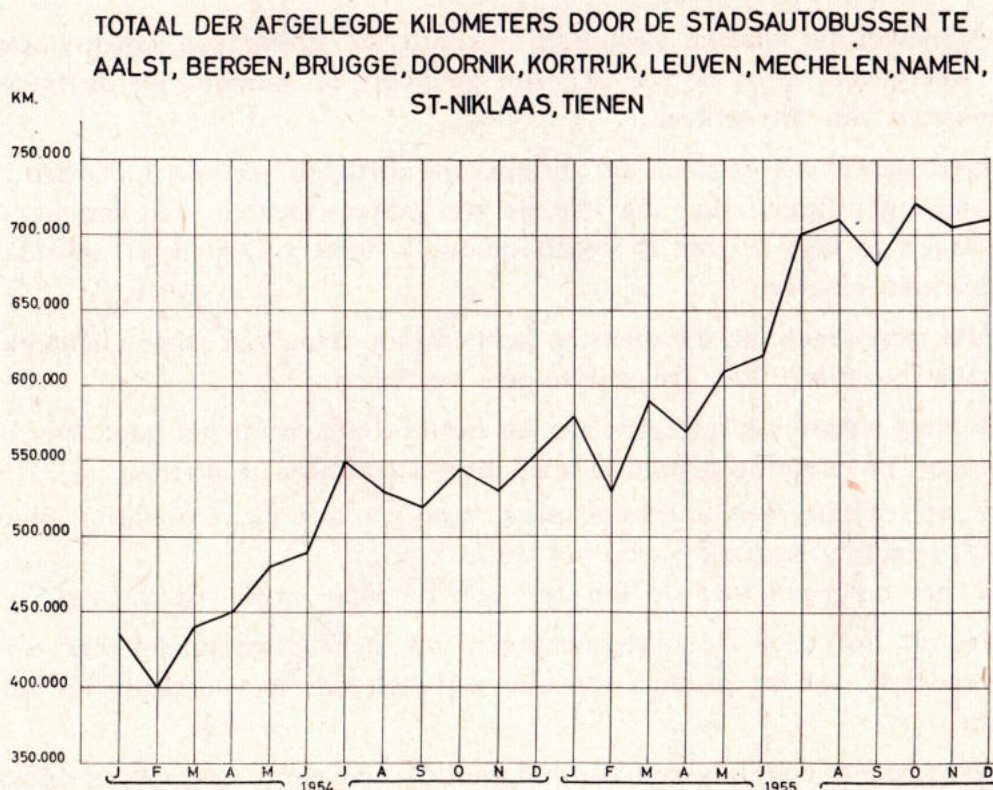


Fig. 25.

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.

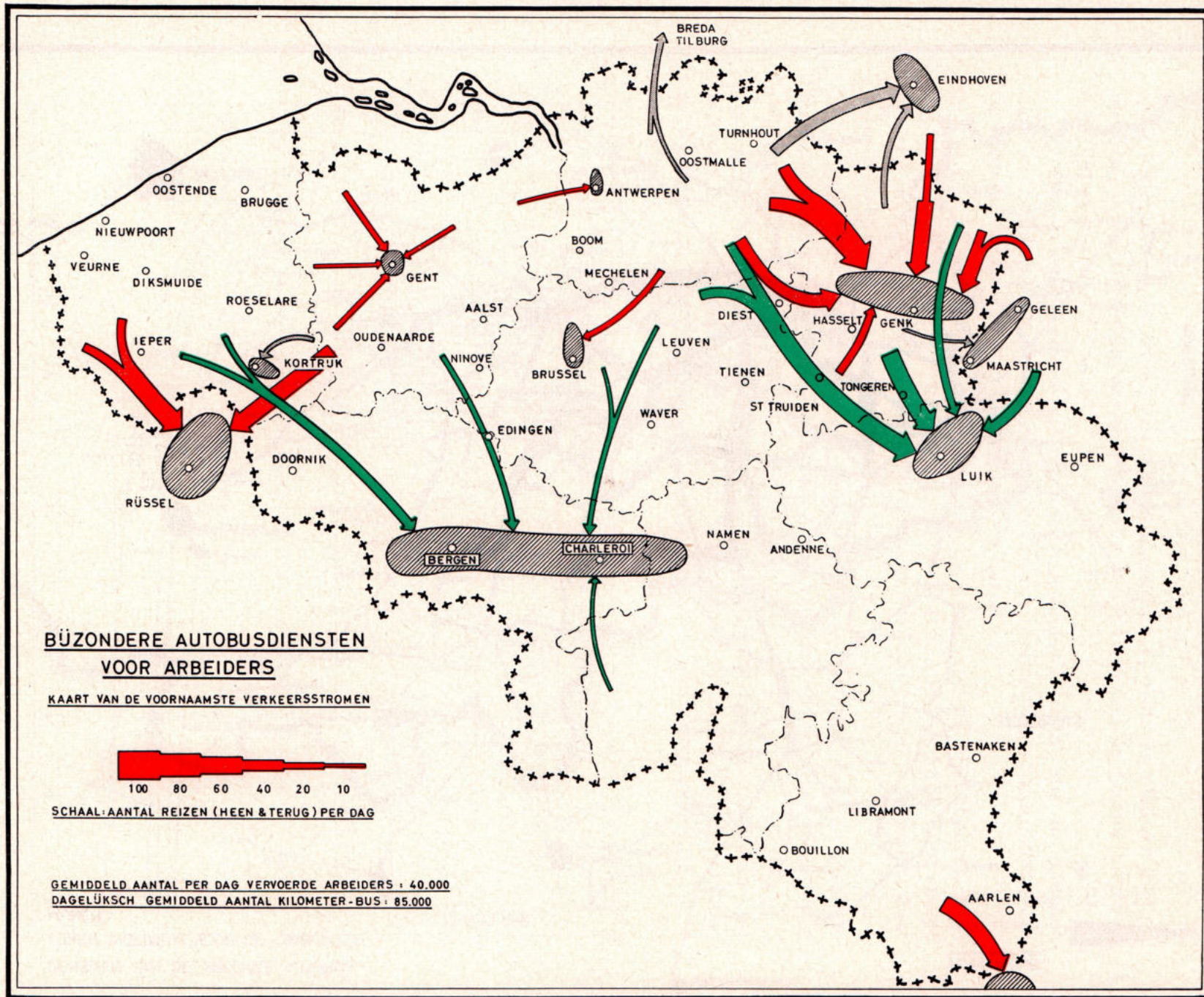


Fig. 26.

Met andere woorden : de in de rijtuigen onbezet gebleven 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).

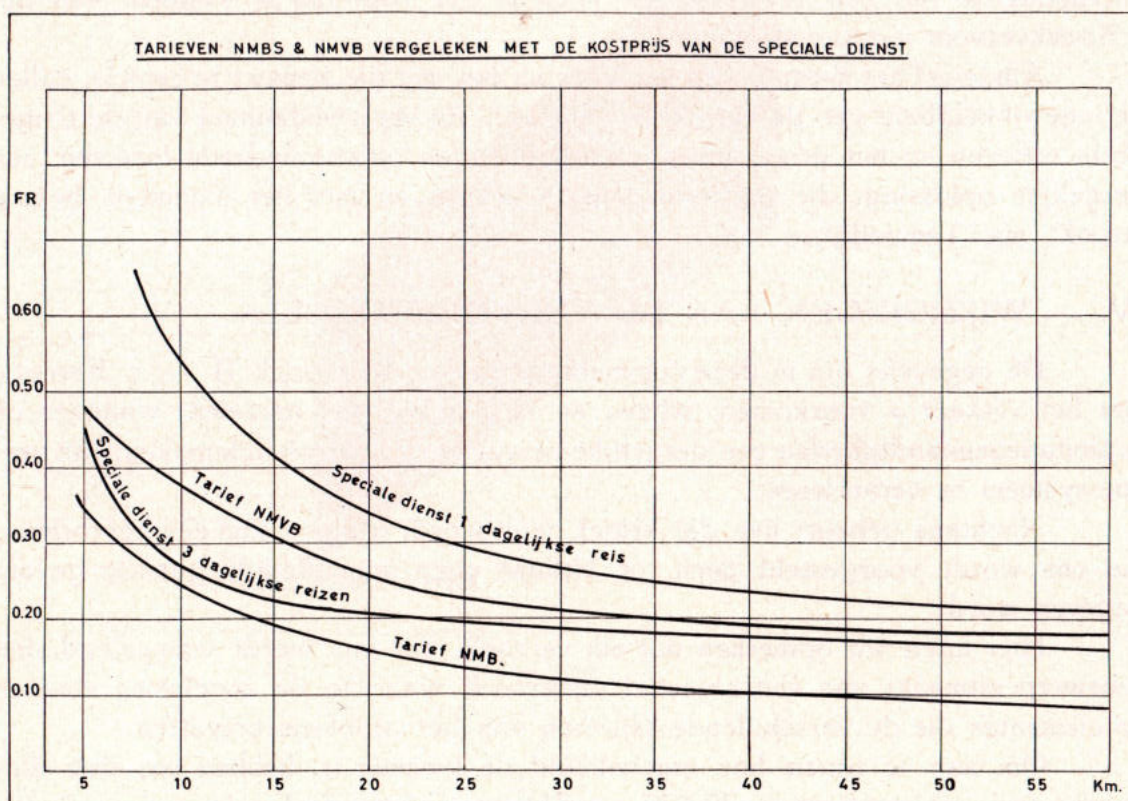


Fig. 28.

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.

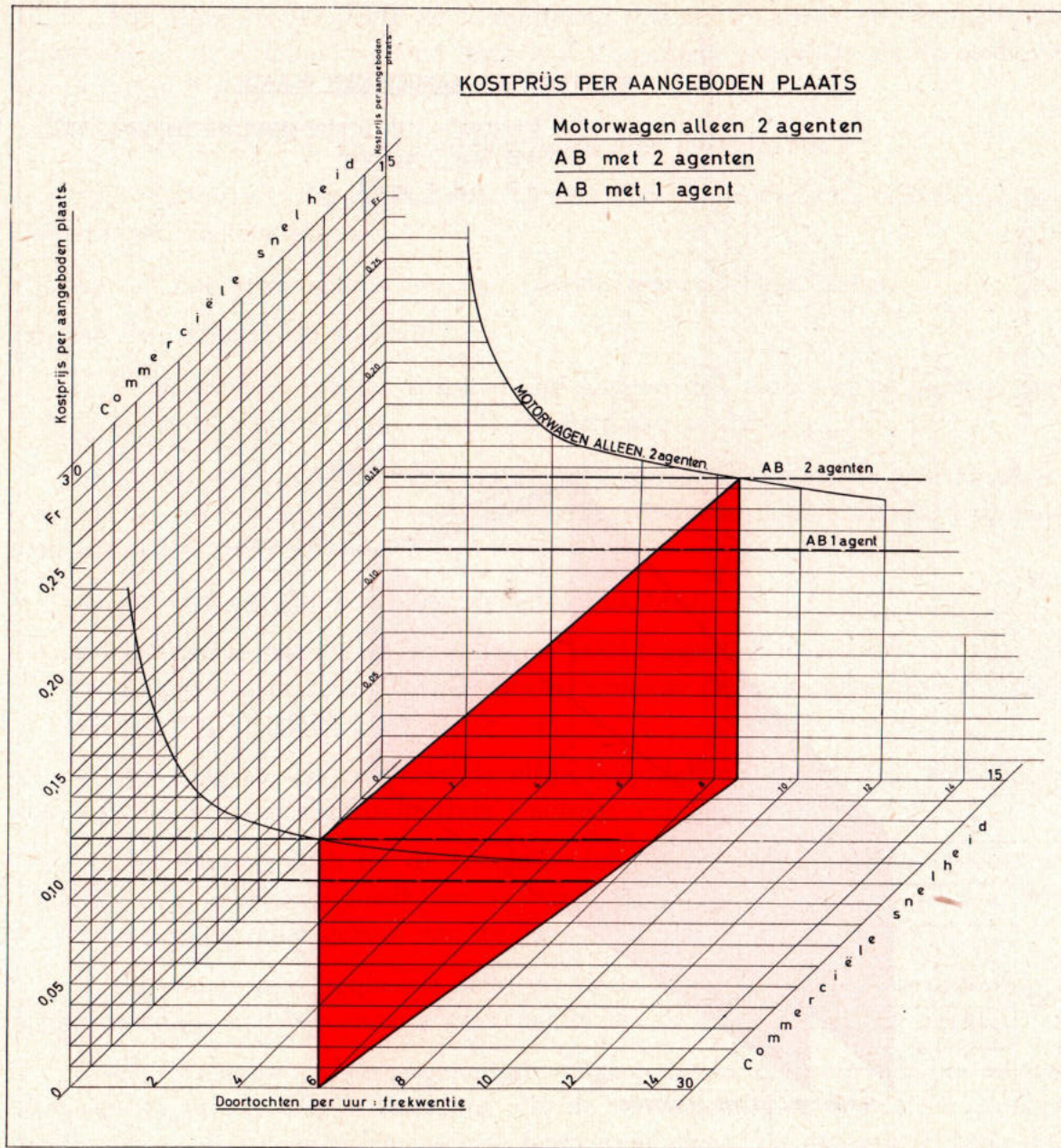


Fig. 29.

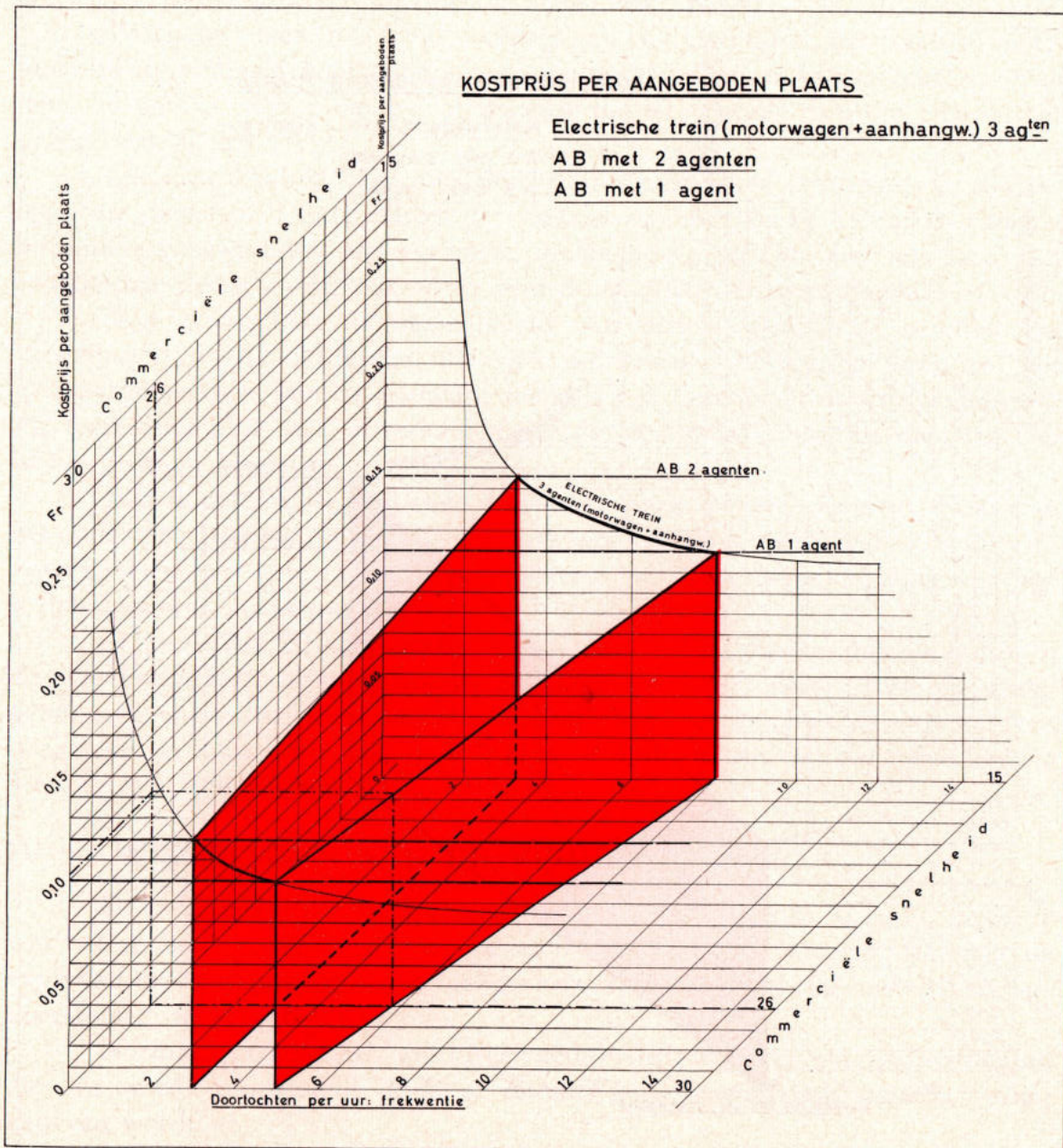


Fig. 30.

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, onderdeel.

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.

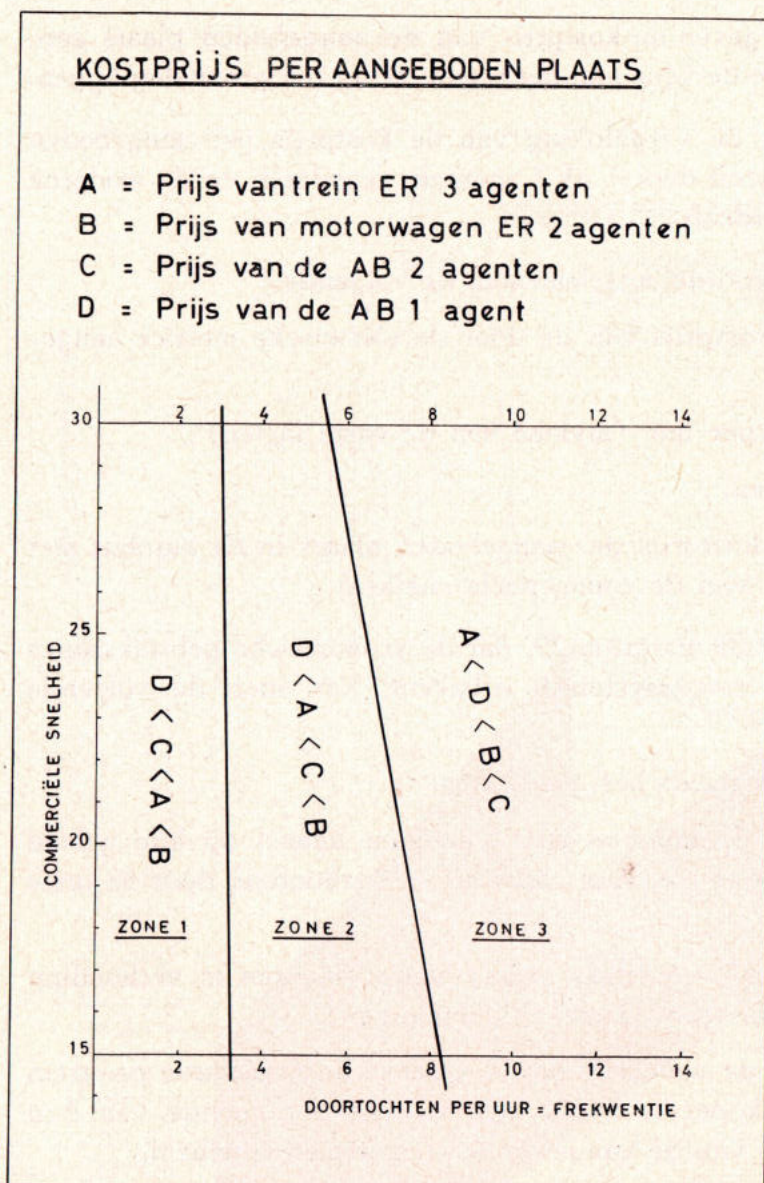


Fig. 31.

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, gevegd 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 merkelijk 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 parlementslicd 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 cliëndeel 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 buurtnet 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.

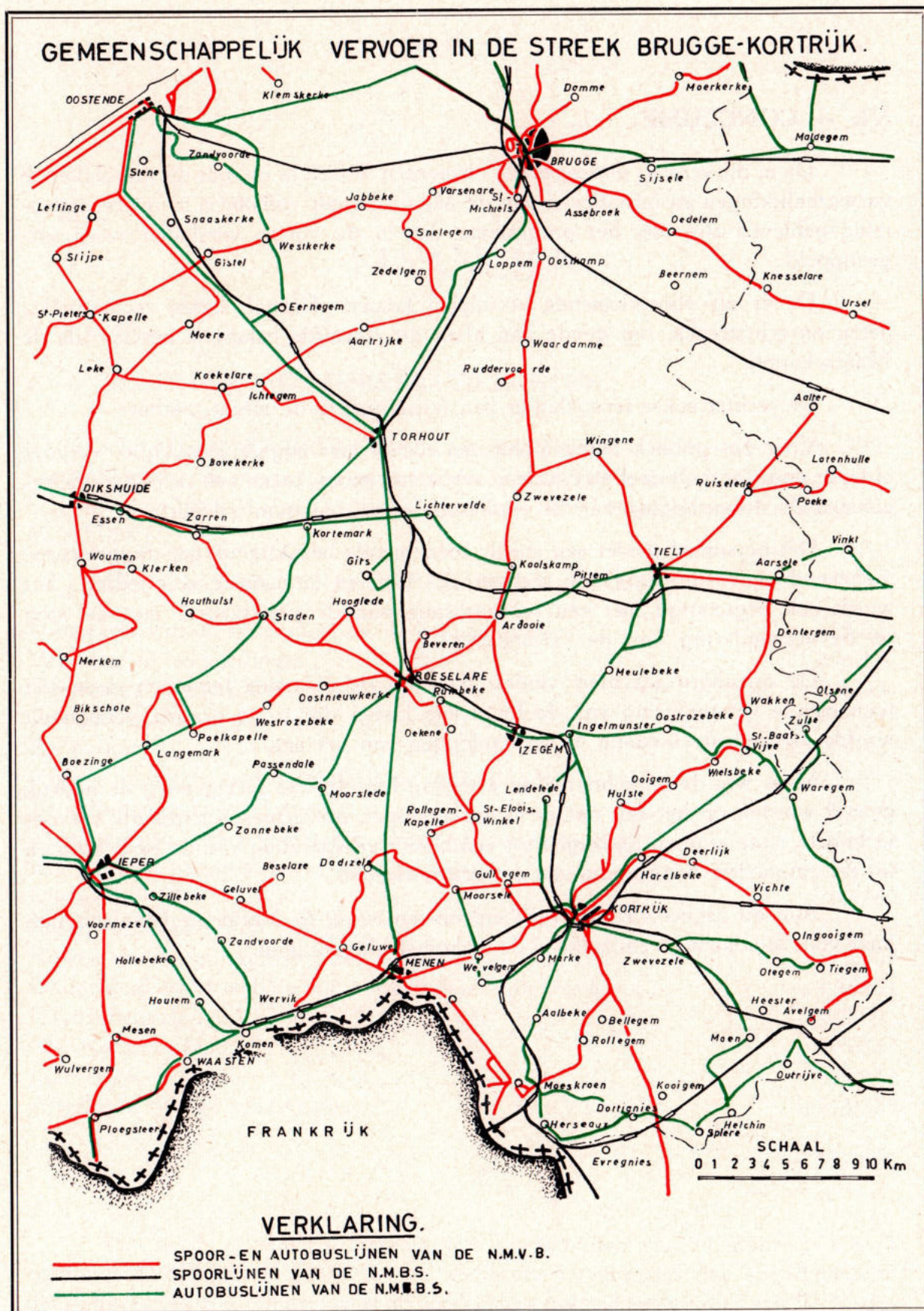


Fig. 32.

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

I. — ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN.

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten over het dienstjaar 1955, verdeeld onder de rekeningen betreffende de studiën, de aanleg en de exploitatie, beloopt 60.517.668 F, tegen F 60.760.353,60 in 1954, zegge een vermindering van F 242.685,60.

Het totaal van 60.517.668 F wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	153.024
Wedden en vergoedingen	31.496.137
Wettelijke en extra-wettelijke lasten	6.736.931
Pensioenen	13.961.646
Reiskosten	1.981.832
Kosten op automobielen (onderhoud, aflossing en verbruik) . .	243.378
Benodigheden en drukwerken	585.472
Mecanografie met ponskaarten (huur en bevoorrading) . . .	1.090.913
Kosten voor administratieve documentatie	53.295
Kosten P.T.T.	369.262
Lasten op onroerende goederen	793.690
Kosten voor conditionering der gebouwen	872.307
Onderhoud en herstelling van het mobilair en de machines . .	430.431
Fiscale belastingen	800.001
Ondernemingsblad	195.864
Jaarverslag	239.957
Allerlei en onvoorziene kosten	513.528
	60.517.668

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 55.870.280 F (4,09 % van de bruto-ontvangsten der spoorlijnen en der autobusdiensten, zonder, voor de verpachte autobusdiensten, het aan de Natio-

nale Maatschappij toegekend aandeel te boven te gaan, na afrekening van de bruto-exploitatieontvangsten der diensten voor dewelke een vergoeding aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen te betalen is). Het percent overeenstemmende met dat van 4,09 was, in 1954, 4,15.

Voor de aanrekening per lijn, zie bijlagen B en E.

II. — VOORSTELLING VAN DE BALANS EN HAAR BIJLAGEN.

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.

Ten einde de lezing van het jaarverslag aantrekkelijker te maken, werd bovendien het aantal bladzijden, gewijd aan cijfertabellen, ingekrompen ten voordele van de courante tekst, foto's en diagrammen.

Het aantal tabellen-bijlagen werd aldus herleid tot zeven, te weten :

- A. *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931* : kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies ;
- B. *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931* : exploitatierekeningen en -uitslagen.
- C. *Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931* : verdeling van de winsten.
- D. *Autobusdiensten regime 1924* : kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en vernieuwingsfondsen.
- E. *Autobusdiensten regime 1924* : exploitatierekeningen en -uitslagen.
- F. *Autobusdiensten regime 1924* : vereffening der uitslagen.
- G. *Obligatieleningen*.

Het verenigen, in één enkele tabel, van meerdere elementen die onderling in verband staan en die vroeger over twee of meerdere tabellen verspreid waren, zal zonder twijfel de ontleding vergemakkelijken.

De vroeger in bijlagen B, C, D, E, F, L, M, O en P gegeven inlichtingen werden overgedragen naar hoofdstuk « Ontleding van de balans », hoofdstuk waarvan de tekst bijgevolg werd aangevuld.

III. — 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 : Verbinding 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 mobiel, 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 her-
stelling van de wegens oorlogsfeiten vernielde installa-
ties en materieel der Nationale Maatschappij, afgere-
kend de door het Ministerie van Verkeerswezen terug-
betaalde oorlogsschade en toegekende voorschotten ;

667.967 F : vertegenwoordigt de bedragen ver-
schuldigd 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 - Wan-
fercée-Baulet - Taminés - Châtelineau en uitbrei-
dingen ».

REKENINGEN COURANT
DER EXPLOITATIEREGIES :

F 5.278.843

TE VERVALLEN
ANNUÏTEITEN :

a) gedekt door publiek
uitgegeven leningen :

F 2.966.969.581

Deze post vertegenwoordigt het saldo van de
rekeningen der exploitatieregies, exclusief het gereed-
schap en de voorraden.

Bedrag der nog te vervallen annuïteiten per 30 juni
1955 bestemd om het hoofd te bieden aan de finan-
ciële 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
interessen »).

Het verschil van 57.957.211 F is als volgt te recht-
vaardigen :

— annuïteiten die een aanvang nemen na uitgifte der overeenkomstige lenin- gen	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 « Exploitation »; 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 « Exploitation »; 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

**TE VERVALLEN
OBLIGATIEN :**

F 1.340.035.800

**TE VERVALLEN
INTERESTEN :**

F. 1.568.976.570

**FINANCIELE LASTEN
DER UIT TE GEVEN
LENINGEN :**

F 579.663.530

REKENINGEN VOOR ORDE :

a) Neerleggers van obligaties
tegen bewijsschriften op naam :

F 168.443.440

b) Neerleggers van borgtochten :

F 15.369.448

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

F 28.734.226

d) Patrimonium van de
gepensioneerde agenten :

F 35.265.248

e) Voorzorgsinstellingen :

F 46.423.365

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

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

Bedrag der interesten overeenstemmend met de te
vervallen obligatiën.

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

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van
het actief.

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van
het actief.

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.

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.

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 autobusdiensten (regime 1924) (bijlage F). Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek van de mobiliënbelasting 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	
Verskillende 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. GRYSOEN,
L. DUCAMP, R. NARTUS, A. LONCKE, E. DE WILDE, J. POTIER,
J. PAINBLANC, F. van PUT, H. CLARINVAL.

DECEMBER 1955.

PASSIEF.

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 FINANCIEEL 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.

VERSLAG
VAN DE
RAAD VAN TOEZICHT

RECEIVED

NOV 10

BRAD LAY FORTNIGHT

VERSLAG

UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN TOEZICHT

Mijne Heren,

Overeenkomstig de wet en de statuten, hebben wij de eer verslag uit te brengen over de uitvoering van het ons toevertrouwde mandaat gedurende het dienstjaar 1955.

Wij hebben ons op de hoogte gehouden van de werkzaamheden van de Nationale Maatschappij door kennisneming van de processen-verbaal der zittingen van de Raad van Beheer. De Raad van Toezicht heeft het genoegen U mede te delen dat al de verrichtingen op volkomen correcte wijze zijn geschied.

De Raad heeft, gedurende het dientsjaar 1955, talrijke zittingen gehouden om de werkzaamheden van de Maatschappij na te zien.

Bij het Hoofdbestuur had het onderzoek betrekking op de boekhouding, de gelden in kas en de in de safe van de Maatschappij gedeponeerde effecten.

Ten einde de doelmatigheid van zijn werkzaamheden uit te breiden, heeft de Raad in 1955 een ruimere toepassing verwezenlijkt van artikel 25, alinea 3, der statuten, waarbij bepaald wordt dat het individueel recht van toezicht mag uitgeoefend worden door één of meer commissarissen, daartoe door de Raad afgevaardigd. Bij toepassing van dit systeem van afvaardiging werden namelijk de goede werking van de dienst der bewaargevingen tegen naambewijzen en de doelmatigheid van de maatregelen, die genomen werden om dubbele betalingen van dividendencoupons te vermijden, onderzocht.

In de zetels van de exploitatiegroepen en in de werkhuizen, stelplaatsen en werven, werden de voorraadsinventarissen herhaaldelijk gecontroleerd.

Die verschillende verificaties hebben de juistheid laten blijken van de uitgevoerde bewerkingen en van de bescheiden ter zake.

De Raad van Toezicht houdt er aan, hulde te brengen aan de directie en aan het personeel van de Nationale Maatschappij, voor de ijver en de toewijding waarvan zij blijk geven in het uitoefenen van hun taak, alsook voor de indruk van

orde en methode die de verschillende dienstbranches op hem gemaakt hebben bij het uitoefenen van zijn controle.

Wij hebben kennis genomen van de balans per 31 december 1955 en hebben vastgesteld dat zij in overeenstemming met de maatschappelijke boekhouding werd opgemaakt. Wij stellen U voor de balans goed te keuren.

Brussel, 7 maart 1956.

De Leden :

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

De Voorzitter,

E. GRYSON.

BIJLAGEN

BIJLAGE A

1955

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

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6) = (4) - (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE ANTWERPEN						
1	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout . .	12.364.000	12.364.891	»	891	1.492.803	»
2	Mechelen - Geel - Turnhout en uitbr. .	10.722.000	9.823.918	898.082	»	»	537.366
3	Antwerpen - Oostmalle - Lier	10.172.000	10.097.208	74.792	»	541.704	4.407.556
4	Turnhout - Arendonk - grens	1.715.000	716.930	998.070	»	»	984.428
5	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem . .	3.519.000	3.547.986	»	28.986	»	7.539.943
6	Brasschaat - Brecht - Westerlo	3.645.000	1.812.203	1.832.797	»	»	3.664.495
7	Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.	3.200.000	925.269	2.274.731	»	»	831.184
8	Itegem - Zandhoven	1.245.000	156.046	1.088.954	»	»	1.583.631
9	Turnhout - Poppel - grens	1.880.000	723.248	1.156.752	»	»	»
10	Lier - Werchter	1.720.000	1.594.633	125.367	»	»	1.359.937
11	Mechelen - Aarschot	11.964.000	11.827.098	136.902	»	3.071	2.149.372
12	Aarschot - Westerlo	1.240.000	1.297.700	»	57.700	»	3.310.770
13	Stadslijnen van Mechelen	8.432.000	8.436.240	»	4.240	46.540	»
14	Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	70.526.000	69.773.187	752.813	»	341.349	»
	Totaal . . . F	142.344.000	133.096.557	9.339.260	91.817	2.425.467	26.368.682
	PROVINCIE BRABANT						
15	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr. .	22.450.000	22.412.228	37.772	»	»	»
16	Waver - Geldenaken	2.980.000	2.672.059	307.941	»	245.806	5.219.601
17	Brussel - Edingen	9.166.000	9.139.875	26.125	»	325.082	»
18	Brussel - Humbeek en uitbreidingen . .	13.520.000	13.288.026	231.974	»	257.569	»
19	Brussel - Haacht en uitbreidingen . . .	10.114.000	8.560.803	1.553.197	»	1.202.480	»
20	Leuven - Geldenaken en uitbreidingen	5.068.000	4.855.736	212.264	»	»	4.626.593
21	Brussel - Sterrebeek - Vossem	10.883.000	10.508.701	374.299	»	9.725	»
22	Brussel - Kleine-Hut en uitbreidingen . .	16.210.000	15.337.679	872.321	»	3.211.158	»
23	Groenendaal - Overijse	872.000	876.095	»	4.095	46.069	»
24	Leuven - Diest en uitbreidingen	20.092.000	19.886.771	205.229	»	119.025	9.865.537
25	Grimbergen - Londerzeel en uitbreidingen	5.926.000	6.156.754	»	230.754	»	»
26	Haacht - Aarschot - Tienen	3.375.000	3.291.929	83.071	»	262.416	8.322.283
27	Eigenbrakel - Waver	8.587.000	8.598.802	»	11.802	294.803	»
28	Leuven - Tervuren en uitbreidingen . .	8.505.000	8.122.638	382.362	»	290.039	»
29	Chastre - Incourt - Gembloux	4.215.000	3.468.586	746.414	»	49.441	2.304.725
30	Tervuren - Tienen	3.024.000	2.919.519	104.481	»	264.693	4.962.917
31	Waterloo - Mont-St-Jean	1.817.000	1.569.301	247.699	»	78.484	»
32	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's Gravenbrakel	4.470.000	4.285.550	184.450	»	»	»
33	Halle - Ninove	8.449.000	6.357.364	2.091.636	»	»	»
34	Geldenaken - Tienen - Sint-Truiden . .	4.310.000	4.268.829	41.171	»	506.659	5.000.498

BIJLAGE A

1955

**SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG
VOORZIENINGSFONDSEN, VOORSCHOTTEN AAN DE LIJNEN MET VERLIES** (1^{ste} vervolg).

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6) = (4) - (3)	(7)	(8)
35	Brussel - Wemmel	5.712.000	5.641.016	70.984	»	826.650	»
36	Brussel - Halle	11.650.000	11.636.838	13.162	»	263.584	»
37	Brussel - Asse - Aalst - Oordegem . .	22.695.000	22.613.414	81.586	»	475.942	»
	Totaal . . . F	204.090.000	196.468.513	7.868.138	246.651	8.729.625	40.302.154
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
38	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	38.054.618	5.382	»	70.673	»
39	Lijnen van de Kust	85.153.000	85.052.286	100.714	»	7.714.494	»
40	Lijnen van het Centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	36.764.692	»	240.692	28.175	32.277.594
	Totaal . . . F	159.737.000	159.871.596	106.096	240.692	7.813.342	32.277.594
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
41	Gent - Zomergem - Ursel	9.553.000	9.548.379	4.621	»	301.471	»
42	Gent - Zaffelare	6.493.000	5.966.475	526.525	»	»	3.767.323
43	Deinze - Oudenaarde	1.242.000	1.242.000	»	»	»	»
44	Gent - Wetteren - Hamme	8.637.000	7.669.684	967.316	»	»	4.493.120
45	Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel . . .	1.816.000	2.026.000	»	210.000	18.015	»
46	Gent - Merelbeke	628.000	763.454	»	135.454	1.115.331	»
47	Overmere - Lokeren - Zaffelare . . .	1.810.000	1.617.737	192.263	»	»	125.982
48	Wetteren - Zottegem	1.501.000	1.648.798	»	147.798	»	785.526
49	Geraardsbergen - Oudenaarde	2.860.000	2.628.405	231.595	»	»	»
50	Hamme - Antwerpen - Moerzeke . . .	13.755.000	12.451.497	1.303.503	»	»	»
51	Gent - Lochristi	6.123.000	5.299.187	823.813	»	»	96.850
52	Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen	5.074.000	4.871.877	202.123	»	»	1.145.632
53	Gent - Bassevelde	6.365.000	5.557.243	807.757	»	»	2.095.375
54	Gent - Nevele - Ruiselede	10.519.000	9.587.470	931.530	»	5.144	1.182.521
	Totaal . . . F	76.376.000	70.878.206	5.991.046	493.252	1.439.961	13.692.329
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
55	Lijnen van de groep Charleroi	113.738.000	113.738.356	»	356	10.105.210	»
56	Lijnen van de groep Centrum	37.078.000	37.024.485	53.515	»	2.311.805	»
57	Lijnen van de groep Doornik	2.000.000	»	2.000.000	»	»	»
58	Lijnen van de groep Bergen en Borinage	35.747.000	35.807.631	»	60.631	7.561	»
59	Chimay - Cul-des-Sarts- Petite-Chapelle	100.162.000	100.098.162	63.838	»	4.640.120	»
	Totaal . . . F	2.461.000	2.965.376	»	504.376	»	1.061.042
	Totaal . . . F	291.186.000	289.634.010	2.117.353	565.363	17.064.696	1.061.042

BIJLAGE A
1955

**SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG
VOORZIENINGSFONDSEN, VOORSCHOTTEN AAN DE LIJNEN MET VERLIES** (2^{de} vervolg.)

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE LUIK						
60	Lijnen van de Condroz	10.378.000	10.243.243	134.757	»	63.127	2.188.501
61	Lijnen van het noord-oosten van de provincie Luik	34.012.000	34.235.293	»	223.293 {	871.202	»
		360.000	»	360.000	»		
62	Lijnen van het noord-westen van de provincie Luik	80.389.000	80.321.541	67.459	»	510.267	»
	Totaal . . . F	125.139.000	124.800.077	562.216	223.293	1.444.596	2.188.501
	PROVINCIE LIMBURG						
63	Lijnen van de provincie Limburg . . .	75.268.000	75.197.559	70.441	»	561.770	»
	Totaal . . . F	75.268.000	75.197.559	70.441	»	561.770	»
	PROVINCIE LUXEMBURG						
64	Melreux - La Roche	1.805.000	1.769.830	35.170	»	116.204	»
65	Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen	2.690.000	2.499.313	190.687	»	»	658.086
66	Houffalize - Bourcy	616.000	616.054	»	54	11.181	1.402.474
67	Paliseul - Bouillon	1.705.000	1.660.530	44.470	»	19.439	»
68	Grupont - Wellin	1.085.000	1.020.481	64.519	»	»	»
69	Poix - Paliseul	2.276.000	1.834.143	441.857	»	»	3.653.881
70	Marche - Bastenaken - Martelange . .	6.400.000	6.394.813	5.187	»	23.158	9.978.919
71	Vielsalm - Lierneux	1.460.000	1.095.391	364.609	»	»	1.099.493
72	Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux	5.750.000	5.655.587	94.413	»	»	7.661.370
73	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	2.970.000	2.799.612	170.388	»	»	4.641.763
74	Libramont - Amberloup	1.485.000	1.475.731	9.269	»	»	3.104.345
75	Aarlen - Martelange	3.076.000	2.630.451	445.549	»	»	3.330.365
76	Buurtlijnen in het zuiden van Luxem- burg	7.720.000	7.720.000	»	»	»	5.101.179
	Totaal . . . F	39.038.000	37.171.936	1.866.118	54	169.982	40.631.875

BIJLAGE A

1955

SPoorlijnen en autobUSDiensten Regime 1931 :
Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg
Voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies (3^{de} vervolg).

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE NAMEN						
77	Andenne - Eghezée	1.515.000	1.354.878	160.122	»	»	3.552.275
78	Jambes - Samson - Andenne - Hoei . .	3.466.000	3.647.940	»	181.940	575.353	»
79	Lijnen van Namen	27.552.000	27.434.027	117.973	»	116.003	5.698.774
80	Andenne - Sorée - Ciney	5.039.000	4.528.036	510.964	»	»	4.358.153
81	Eghezée - Saint-Denis-Bovesse	1.236.000	528.503	707.497	»	»	»
82	Couvin - Petite-Chapelle	1.225.000	1.191.463	33.537	»	6.248	211.668
83	Rochefort - Wellin - Graide	2.540.000	2.430.926	109.074	»	»	46.522
84	Dinant - Florennes	1.920.000	1.961.181	»	41.181	»	1.573.822
85	Warnant - Lesve	1.900.000	1.884.976	15.024	»	»	3.371.417
86	Courrière - Ben-Ahin	2.101.000	2.097.185	3.815	»	»	2.359.844
87	Han-sur-Lesse - Grot van Han	200.000	165.364	34.636	»	1.113	»
88	Olloy - Oignies	800.000	711.476	88.524	»	5.506	312.914
89	Gedinne - Bohan met vertakking van Vresse naar Alle	7.785.000	7.749.704	35.296	»	»	3.115.981
90	Taviers - Ambresin	1.900.000	1.903.685	»	3.685	»	»
	Totaal . . . F	59.179.000	57.589.344	1.816.462	226.806	704.223	24.601.370
	Algemeen totaal . . . F	1.172.357.000	1.144.707.798	29.737.130	2.087.928	40.353.662	181.123.547

BIJLAGE B
1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8) = (4) + (5) + (6) + (7)
PROVINCIE ANTWERPEN							
Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout . .	1.640.638	168.763 39.616*	32.297.835	1.440.545 398.274*	1.281.831	1.199.609	36.618.094
Mechelen - Geel - Turnhout en uitbr.	363.194	160.197 154.330*	7.018.393	1.969.862 1.184.822*	214.084	959.417	11.346.578
Antwerpen - Oostmalle - Lier	412.887	215.073	6.997.011	1.740.525	60.909	1.111.551	9.909.996
Turnhout - Arendonk - grens	»	114.965 24.179*	»	1.247.157 303.309*	»	230.213	1.780.679
Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem .	197.433	280.555	2.568.727	1.759.392	2.675.833	697.164	7.701.116
Brasschaat - Brecht - Westerlo	»	506.952 176.647*	»	5.619.090 1.738.086*	»	472.203	7.829.379
Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.	»	171.692 34.616*	»	1.562.053 385.365*	»	326.785	2.274.203
Itegem — Zandhoven (1)	»	»	»	»	»	»	»
Turnhout - Poppel - grens	»	142.159*	»	1.509.099*	»	»	1.509.099
Lier - Werchter	»	91.294 400.646*	»	697.603 3.689.966*	»	87.135	4.474.704
Mechelen - Aarschot en uitbreidingen .	326.050	136.940	4.761.790	1.046.404	241.470	611.970	6.661.634
Aarschot - Westerlo	»	90.305	»	788.430	»	89.986	878.416
Stadslijnen van Mechelen	»	1.293.159	»	15.579.265	»	57.503	15.636.768
Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	4.616.025	126.005 302.949*	86.139.893	797.962 3.671.365*	3.414.641	1.922.409	95.946.270
Totalen	7.556.227	3.355.900 1.275.142*	139.783.649	34.248.288 12.880.286*	7.888.768	7.765.945	202.566.936
PROVINCIE BRABANT							
Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr.	2.001.640	»	36.919.894	»	74.901	641.195	37.635.990
Waver - Geldenaken	225.010	2.480	2.408.620	12.840	593.220	239.962	3.254.642
Brussel - Edingen	801.800	»	14.926.350	»	207.390	703.907	15.837.647
Brussel - Humbeek en uitbreidingen . .	786.460	101.715	15.387.300	1.219.065	42.019	276.293	16.924.677
Brussel - Haacht en uitbreidingen . . .	710.390 602.961*	305.950	12.263.952 10.419.351*	3.108.144	51.870	706.783	26.550.100
Leuven - Geldenaken en uitbreidingen .	370	856.643	»	9.453.680	13.160	857.827	10.324.667
Brussel - Sterrebeek - Vossem	943.440 148.519*	»	12.164.980 3.498.369*	»	20.050	672.741	16.356.140
Brussel - Kleine Hut en uitbreidingen .	1.691.730	»	29.356.496	»	64.600	548.310	29.969.406

(1) Deze lijn werd in 1955 niet geëxploiteerd.

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.

(1) Deze lijn werd in 1955 niet geëxploiteerd.

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.

BIJLAGE B

1955

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = (11) × 100 (8)	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)	(17)
PROVINCIE ANTWERPEN								
34.362.633	1.495.803	35.858.436	97,93	759.658	10.744	770.402	»	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout
9.848.128	464.075	10.312.203	90,88	1.034.375	76.458	»	— 1.110.833	Mechelen - Geel - Turnhout en uitbr.
9.114.754	405.319	9.520.073	96,07	389.923	1.059	»	— 390.982	Antwerpen - Oostmalle - Lier
1.483.644	72.830	1.556.474	87,41	224.205	65.016	»	— 289.221	Turnhout - Arendonk - grens
5.989.901	314.976	6.304.877	81,87	1.396.239	41.872	»	— 1.438.111	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem
6.763.327	320.222	7.083.549	90,47	745.830	122.883	»	— 868.713	Brasschaat - Brecht - Westerlo
1.917.052	85.175	2.002.227	88,04	271.976	100.207	»	— 372.183	Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.
»	»	»	»	»	137.741	»	— 137.741	Itegem - Zandhoven (1)
1.354.433	61.722	1.416.160	93,84	92.939	67.944	63.085	— 97.798	Turnhout - Poppel - grens
4.109.442	127.935	4.237.377	94,70	237.327	1.848	»	— 239.175	Lier - Werchter
5.980.814	272.461	6.253.275	93,87	408.359	2.683	»	— 405.676	Mechelen - Aarschot en uitbreidingen
703.100	35.927	739.027	84,13	139.389	3.258	»	— 136.131	Aarschot - Westerlo
14.518.142	639.544	15.157.686	96,94	479.082	»	479.082	»	Stadslijnen van Mechelen
89.272.187	3.847.485	93.119.672	97,05	2.826.598	36.135	2.862.733	»	Lijnen van het Westen van de provincie Antwerpen
185.417.562	8.143.474	193.561.036	95,55	9.005.900	661.907 — 5.941	4.175.302	— 5.486.564	Totalen
PROVINCIE BRABANT								
34.977.606	1.539.312	36.516.918	97,03	1.119.072	875	1.119.947	»	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr.
2.897.554	133.115	3.030.669	93,12	223.973	14.610	»	— 238.583	Waver - Geldenaken
14.965.624	647.760	15.613.384	98,58	224.263	662	224.925	»	Brussel - Edingen
15.489.884	692.219	16.182.103	95,61	742.574	1.372	743.946	»	Brussel - Humbeek en uitbreidingen
25.044.879	1.085.899	26.130.778	98,42	419.322	21.939	441.261	»	Brussel - Haacht en uitbreidingen
8.633.063	422.279	9.055.342	87,71	1.269.325	2.338	»	— 1.266.987	Leuven - Geldenaken en uitbreidingen
15.557.525	668.966	16.226.491	99,21	129.649	19.816	149.465	»	Brussel - Sterrebeek - Vossem
27.980.488	1.225.749	29.206.237	97,45	763.169	25.331	788.500	»	Brussel - Kleine Hut en uitbreidingen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

in kolom (14) : de interesten op overtallige uitgaven ;

in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

BIJLAGE B
1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8) = (4) + (5) + (6) + (7)
PROVINCIE BRABANT (vervolg)							
Groenendaal - Overijse	9.570	24.810	»	225.410	1.118.580	1.534	1.345.524
Leuven - Diest en uitbreidingen	399.110	596.993	5.436.180	6.046.230	434.750	749.685	12.666.845
Grimbergen - Londerzeel en uitbreidingen	598.800	101.715	9.824.980	1.219.065	73.810	556.313	11.674.168
Haacht - Aarschot - Tienen	79.310	364.589	993.570	3.310.065	385.870	572.970	5.262.475
Eigenbrakel - Waver	330.540	»	4.716.410	»	356.480	316.524	5.389.414
Leuven - Tervuren en uitbreidingen . .	475.380	560.844	6.047.060	5.955.125	68.400	767.259	12.837.844
Chastre - Incourt - Gembloux	147.730	82.260	994.940	731.320	1.901.050	118.525	3.745.835
Tervuren - Tienen	289.800	43.600	1.932.060	451.195	1.220.980	289.293	3.893.528
Waterloo - Mont-St-Jean	174.740	»	2.016.474	»	4.680	31.911	2.053.065
Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's-Gravenbrakel	184.260	»	1.734.490	»	90.560	97.465	1.922.515
Halle - Ninove	235.660	»	3.172.350	»	31.620	121.801	3.325.771
Geldenaken - Tienen - St-Truiden . . .	19.920	399.020	»	3.822.260	2.004.490	320.250	6.147.000
Brussel - Wemmel	625.830	»	12.674.280	»	8.010	113.969	12.796.259
Brussel - Halle	856.180	»	17.140.580	»	66.250	195.253	17.402.083
Brussel - Asse - Aalst - Oordegem . . .	1.145.252	184.534	22.536.461	1.868.208	28.559	1.234.202	25.667.430
Totalen . . .	12.732.922	3.625.153	212.647.427	37.422.607	8.861.299	10.133.972	282.983.025
	751.480*		13.917.720*				
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN							
Lijnen van het Kortrijkse	762.801	1.265.822	11.527.114	11.044.498	96.182	2.178.603	25.190.930
		66.574*		344.533*			
Lijnen van de Kust	»	488.968	»	4.659.688	»	»	64.004.189
	1.789.320*	1.018.314*	46.581.360*	10.612.711*		2.150.430*	
Lijnen van het Centrum der provincie West-Vlaanderen	»	2.821.368		22.907.625	381.114	3.529.872	29.248.574
		305.847*	»	2.397.333*		32.630*	
Totalen . . .	762.801	4.576.158	11.527.114	38.611.811	477.296	5.708.475	118.443.693
	1.789.320*	1.390.735*	46.581.360*	13.354.577*		2.183.060*	

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.

BIJLAGE B

1955

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE (1^{ste} vervolg).

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interessen op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(6)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = (11) × 100 (8)	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)	(17)
PROVINCIE BRABANT (vervolg)								
1.237.053	55.032	1.292.085	96,03	53.439	»	53.439	»	Groenendaal - Overijse
11.693.754	518.074	12.211.828	96,41	455.017	50.709	»	— 505.726	Leuven - Diest en uitbreidingen
11.041.187	477.473	11.518.660	98,67	155.508	»	155.508	»	Grimbergen - Londerzeel en uitbreidingen
4.625.632	215.235	4.840.867	91,99	421.608	— 2.687	»	— 418.921	Haacht - Aarschot - Tienen
5.051.324	220.427	5.271.751	97,82	117.663	»	117.663	»	Eigenbrakel - Waver
12.202.683	525.068	12.727.751	99,14	110.093	284	110.377	»	Leuven - Tervuren en uitbreidingen
3.571.395	153.205	3.724.600	99,43	21.235	20.907	»	— 42.142	Chastre - Incourt - Gembloux
3.641.275	159.245	3.800.520	97,61	93.008	4.524	»	— 97.532	Tervuren - Tienen
1.908.158	83.970	1.992.128	97,03	60.937	14.148	75.085	»	Waterloo - Mont-St-Jean
1.830.495	78.631	1.909.126	99,30	13.389	27.399	40.788	»	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - s-Gravenbrakel
3.229.405	136.024	3.365.429	101,19	— 39.658	100.345	60.687	»	Halle - Ninove
5.336.599	251.412	5.588.011	90,91	558.989	17	»	— 559.006	Geldenaken - Tienen - St-Truiden
11.486.728	523.367	12.010.095	93,86	786.164	922	787.086	»	Brussel - Wemmel
15.789.391	711.745	16.501.136	94,82	900.947	219	901.166	»	Brussel - Halle
24.091.390	1.049.798	25.141.188	97,95	526.242	— 12.910	513.332	»	Brussel - Asse - Aalst - Oordegem
262.283.092	11.574.005	273.857.097	96,78	9.165.586 — 39.658	304.079 — 17.935	6.283.175	— 3.128.897	Totalen
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
23.554.079	1.016.218	24.570.297	97,54	620.633	23.863	427.783	— 216.713	Lijnen van het Kortrijkse
56.565.250	2.617.771	59.183.021	92,47	4.821.168	158.037	4.979.205	»	Lijnen van de Kust
25.589.869	1.135.155	26.725.024	91,37	2.523.550	59.310	»	— 2.582.860	Lijnen van het Centrum der provincie West-Vlaanderen
105.709.198	4.769.144	110.478.342	93,27	7.965.351	241.210	5.406.988	— 2.799.573	Totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

in kolom (14) : de interesten op overtallige uitgaven ;

in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

BIJLAGE B

1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7)
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)		
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN							
Gent - Zomergem - Ursel	254.393	29.679	3.319.197	201.348	184.350	171.752	3.876.647
Gent - Zaffelare	266.847	70.217	3.165.275	473.533	40.519	148.980	3.828.307
Deinze - Oudenaarde	»	106.155	»	707.350	27.114	133.441	867.905
Gent - Wetteren - Hamme	280.968	208.104	4.176.490	1.735.428	119.716	639.895	6.671.529
Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel	»	538.857	»	4.296.710	32.052	114.677	4.443.439
Gent - Merelbeke	64.894*		938.223*		793*	93.130*	
»		199.956	»	2.428.144	10.258	59.739	3.530.287
Overmere - Lokeren - Zaffelare	»	66.179	»	235.244	5.832	44.182	285.258
Wetteren - Zottegem	45.684	35.804	460.567	195.510	11.150	65.043	732.270
Geraardsbergen - Oudenaarde	»	175.748	»	1.201.736	29.855	121.610	1.353.201
Hamme - Antwerpen - Moerzeke	762.575	355.604*	12.682.996	4.172.857*	157.223	956.349	17.969.425
Gent - Lochristi	116.493	»	1.821.389	»	21.641	157.742	2.000.772
Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen	160.884	174.538	1.624.077	1.844.695	95.269	453.318	4.017.359
Gent - Bassevelde	228.818	»	3.062.179	»	99.549	272.193	3.433.921
Gent - Nevele - Ruiselede	222.320	87.379	3.368.665	484.996	67.229	369.485	4.290.375
Totalen . . .	2.338.982	1.692.616	33.680.835	13.804.694	901.757	3.708.406	57.300.695
	64.894*	355.604*	938.223*	4.172.857*	793*	93.130*	
PROVINCIE HENEGOUWEN							
Lijnen van de groep Charleroi	6.989.470	762.131	148.384.519	5.974.429	1.311.843	3.006.143	158.676.934
Lijnen van de groep Centrum	2.332.452	397.467	51.549.094	6.697.889	542.481	965.735	59.755.199
Lijnen van de groep Doornik	45.883	1.326.129	220.826	13.203.058	684.290	299.316	14.416.957
		893*		9.467*			
Lijnen van de groep Bergen en Borinage	3.805.802	654.765	75.296.008	4.498.048	6.117.363	1.638.602	90.490.419
		330.408*		2.940.398*			
Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle	22.469	201.651	»	1.225.771	1.109.219	197.981	2.532.971
Totalen . . .	13.196.076	3.342.143	275.450.447	31.599.195	9.765.196	6.107.777	325.872.480
		331.301*		2.949.865*			

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.

BIJLAGE B

1955

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE (2^{de} vervolg.)

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interessen op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administratiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = (11) × 100 (8)	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)	(17)
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN								
3.395.685	158.555	3.554.240	91,68	322.407	24.054	346.461	»	Gent - Zomergem - Ursel
3.674.326	156.578	3.830.904	100,07	— 2.597	14.485	»	— 11.888	Gent - Zaffelare
795.450	35.497	830.947	95,74	36.958	»	36.958	»	Deinze - Oudenaarde
6.034.361	272.866	6.307.227	94,54	364.302	27.973	»	— 392.275	Gent - Wetteren - Hamme
4.179.386	181.737	4.361.123	98,15	82.316	»	82.316	»	Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel
3.259.871	144.389	3.404.260	96,43	126.027	— 7.450	118.577	»	Gent - Merelbeke
286.285	11.667	297.952	104,45	— 12.694	16.399	»	— 3.705	Overmere - Lokeren - Zaffelare
661.914	29.950	691.864	94,48	40.406	17.871	»	— 58.277	Wetteren - Zottegem
1.249.565	55.346	1.304.911	96,43	48.290	3.104	51.394	»	Geraardsbergen - Oudenaarde
17.007.536	734.949	17.742.485	98,74	226.940	29.136	256.076	»	Hamme - Antwerpen - Moerzeke
1.825.007	81.832	1.906.839	95,31	93.933	43.704	»	— 137.637	Gent - Lochristi
3.450.801	164.310	3.615.111	89,99	402.248	1.227	»	— 403.475	Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen
2.913.284	140.447	3.053.731	88,93	380.190	32.549	»	— 412.739	Gent - Bassevelde
3.786.414	175.476	3.961.890	92,34	328.485	26.478	»	— 354.963	Gent - Nevele - Ruiselede
52.519.885	2.343.599	54.863.484	95,75	2.452.502 — 15.291	236.980 — 7.450	891.782	— 1.774.959	Totalen
PROVINCIE HENEGOUWEN								
144.717.984	6.489.887	151.207.871	95,29	7.469.063	»	7.469.063	»	Lijnen van de groep Charleroi
54.496.801	2.443.988	56.940.789	95,29	2.814.410	»	2.814.410	»	Lijnen van de groep Centrum
13.510.181	589.654	14.099.835	97,8	317.122	2.146	319.268	»	Lijnen van de groep Doornik
83.955.750	3.701.058	87.656.808	96,87	2.833.611	7.274	2.840.885	»	Lijnen van de groep Bergen en Borinage
2.522.053	103.599	2.625.652	103,66	— 92.681	— 22.891	»	115.572	Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle
299.202.769	13.328.186	312.530.955	95,91	13.434.206 — 92.681	9.420 — 22.891	13.443.626	115.572	Totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

in kolom (14) : de interesten op overtallige uitgaven ;

in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

BIJLAGE B

1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8) = (4) + (5) + (6) + (7)
PROVINCIE LUIK							
Lijnen van de Condroz	12.109	929.800	»	9.509.310	577.491	868.088	10.954.889
Lijnen van het noord-oosten van de provincie Luik	991.432	1.050.648 84.321*	13.927.007	12.026.788 836.685*	3.825.379	2.231.892	32.847.751
Lijnen van het noord-westen van de provincie Luik	3.619.311	1.557.125 30.264*	60.563.628	19.423.442 246.686*	2.397.707	1.453.894	84.085.357
Totalen	4.622.852	3.537.573 114.585*	74.490.635	40.959.540 1.083.371*	6.800.577	4.553.874	127.887.997
PROVINCIE LIMBURG							
Lijnen van de provincie Limburg	1.157.143	3.562.448 2.515*	14.118.336	34.504.003 51.485*	908.918	1.570.625	51.153.367
Totalen	1.157.143	3.562.448 2.515*	14.118.336	34.504.003 51.485*	908.918	1.570.625	51.153.367
PROVINCIE LUXEMBURG							
Melreux - La Roche	96.407	»	815.350	»	1.132.530	37.340	1.985.220
Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen	51.249	6.780	483.500	51.420	433.820	84.968	1.053.708
Houffalize - Bourcy	13.446	43.619	23.430	417.110	470.060	2.045	912.645
Paliseul - Bouillon	82.578	35.382	552.580	201.630	1.270.030	148.000	2.172.240
Grupont - Wellin	»	17.084	»	91.950	35.450	23.625	559.508
	32.790*	»	184.746*	»	197.407*	26.330*	
Poix - Paliseul	73.116	»	404.840	»	841.420	81.111	1.327.371
Marche - Bastenaken - Martelange -	70.956	289.153 19.579*	232.390	2.169.840 110.573*	2.067.450	358.774	4.939.027
Vielsalm - Lierneux	49.990	»	431.900	»	247.550	64.350	743.800
Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux .	14.586	254.980	»	1.693.570	1.021.270	96.728	2.811.568
Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	31.776	31.164	152.820	199.080	388.180	63.258	803.338
Libramont - Amberloup	2.824	52.836	»	237.770	140.160	53.933	431.863
Aarlen - Martelange	»	96.333	»	808.800	13.000	155.315	977.115
Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg	»	411.081	»	3.551.720	»	333.025	3.969.735
	»	19.902*	»	84.990*	»	»	
Totalen	486.928 32.790*	1.238.412 39.481*	3.096.810 184.746*	9.422.890 195.563*	8.060.920 197.407*	1.502.472 26.330*	22.687.138

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.

BIJLAGE B
1955

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE (3^{de} vervolg).

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interessen op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = (11) × 100 (8)	(13) = (8) - (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)	(17)
PROVINCIE LUIK								
9.292.205	448.055	9.740.260	88,91	1.214.629	32.102	»	— 1.246.731	Lijnen van de Condroz
28.797.959	1.343.473	30.141.432	91,76	2.706.319	52.413	911.984	— 1.846.748	Lijnen van het noord-oosten van de provincie Luik
78.119.998	3.439.091	81.559.089	97,—	2.526.268	181.317	2.707.585	»	Lijnen van het noord-westen van de provincie Luik
116.210.162	5.230.619	121.440.781	94,96	6.447.216	265.832	3.619.569	— 3.093.479	Totalen
PROVINCIE LIMBURG								
46.642.306	2.092.173	48.734.479	95,27	2.418.888	26.236	2.445.124	»	Lijnen van de provincie Limburg
46.642.306	2.092.173	48.734.479	95,27	2.418.888	26.236	2.445.124	»	Totalen
PROVINCIE LUXEMBURG								
1.832.567	81.195	1.913.762	96,40	71.458	2.082	73.540	»	Melreux - La Roche
917.057	43.097	960.154	91,12	93.554	35.321	»	— 128.875	Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen
873.230	37.327	910.557	99,77	2.088	411	»	— 2.499	Houffalize - Bourcy
2.063.059	88.845	2.151.904	99,06	20.336	1.190	21.526	»	Paliseul - Bouillon
537.389	22.884	560.273	100,14	— 765	1.171	406	»	Grupont - Wellin
1.399.213	54.289	1.453.502	109,5	— 126.131	15.859	»	110.272	Poix - Paliseul
4.853.249	197.484	5.050.733	102,26	— 111.706	10.786	»	100.920	Marche - Bastenaken - Martelange
762.225	30.421	792.646	106,57	— 48.846	13.492	»	35.354	Vielsalm - Lierneux
2.811.894	114.993	2.926.887	104,10	— 115.319	7.030	»	108.289	Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux
1.066.848	32.857	1.099.705	136,89	— 296.367	6.212	»	290.155	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens
375.388	17.663	393.051	91,01	38.812	3.312	»	— 42.124	Libramont - Amberloup
818.057	39.964	858.021	87,81	119.094	4.225	»	— 123.319	Aarlen - Martelange
3.329.098	162.362	3.491.460	87,95	478.275	»	»	— 478.275	Buurtlijnen in het Zuiden van de pro- vincie Luxemburg
21.639.274	923.381	22.562.655	99,45	823.617 — 699.134	101.091	95.472	644.990 — 775.092	Totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

in kolom (14) : de interesten op overtallige uitgaven ;

in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

BIJLAGE B
1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen (8) = (4) + (5) + (6) + (7)
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)		
PROVINCIE NAMEN							
Andenne - Eghezee	48.621	10.298	378.760	82.900	913.000	45.769	1.420.429
Jambes - Samson - Andenne - Hoi . .	10.593	406.612	»	5.577.130	1.367.400	184.541	7.129.071
Lijnen van Namen	316.983	2.546.026	4.409.170	30.937.362	598.986	2.059.469	37.974.987
Andenne - Sorée - Ciney	24.234	81.840	256.790	700.090	1.266.730	107.700	2.331.310
Eghezée - Saint-Denis-Bovesse	2.948	»	»	»	429.870	»	429.870
Couvin - Petite-Chapelle	1.240	43.900	»	375.102	54.699	64.991	494.792
Rochefort - Wellin - Graide	»	77.440	»	323.741	34.410	53.213	986.764
Dinant - Florennes	36.945*	»	399.965*	»	149.025*	26.410*	»
»	»	184.926	»	1.547.110	2.520	190.857	1.740.487
Warnant - Lesve	28.832	18.300	53.690	60.240	1.168.920	14.760	1.297.610
Courrière - Ben-Ahin	660	157.372	»	1.953.840	13.090	192.235	2.159.165
Han-sur-Lesse - Grot van Han	17.447*	»	1.030.600*	»	»	»	1.030.600
Olloy - Oignies	5.921	108.588	»	988.221	240.211	106.452	1.334.884
Gedinne - Bohan met vertakking van Vresse naar Alle	1.800	98.242	»	744.010	161.710	87.967	993.687
Taviers - Ambresin	2.688	»	»	»	695.820	»	819.163
»	»	15.132*	»	123.343*	»	»	»
Totalen . . .	444.520	3.733.544	5.098.410	43.259.746	6.947.366	3.107.954	60.142.819
»	54.392*	15.132*	1.430.565*	123.343*	149.025*	26.410*	»
Algemene totalen . . .	43.298.451	28.663.947	769.893.663	283.832.774	50.612.097	44.159.500	1.249.038.150
»	2.692.876*	3.524.495*	63.052.614*	34.811.347*	347.225*	2.328.930*	»

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.

BIJLAGE B

1955

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE (4^{de} vervolg).

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIËLE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11) = (9) + (10)	(12) = (11) × 100 (8)	(13) = (8) — (11)	(14)	(15) = (13) + (14)	(16) = (13) + (14)	(17)
PROVINCIE NAMEN								
1.319.379	58.096	1.377.475	96,98	42.954	5.919	»	— 48.873	Andenne - Eghezee
6.698.009	291.579	6.989.588	98,04	139.483	»	139.483	»	Jambes - Samson - Andenne - Hoei . . .
34.345.284	1.553.177	35.898.461	94,53	2.076.526	21.383	»	— 2.097.909	Lijnen van Namen
2.026.347	95.351	2.121.698	91,01	209.612	20.362	»	» 229.974	Andenne - Sorée - Ciney
429.604	17.582	447.186	104,03	— 17.316	31.116	13.800	»	Eghezee - Saint-Denis-Bovesse
417.338	20.237	437.575	88,44	57.217	»	»	— 57.217	Couvin - Petite-Chapelle
995.041	40.359	1.035.400	104,93	— 48.636	2.114	»	» 46.522	Rochefort - Wellin - Graide
1.535.220	71.186	1.606.406	92,30	134.081	»	»	— 134.081	Dinant - Florennes
1.209.026	53.072	1.262.098	97,26	35.512	67	»	— 35.579	Warnant - Lesve
1.977.783	88.310	2.066.093	95,69	93.072	758	»	— 93.830	Courrière - Ben-Ahin
988.460	42.152	1.030.612	100,—	— 12	1.148	1.136	»	Han-sur-Lesse - Grot van Han
1.254.700	54.597	1.309.297	98,08	25.587	2.074	»	— 27.661	Olloy - Oignies
912.365	40.642	953.007	95,91	40.680	1.559	»	— 42.239	Gedinne - Bohan met vertakking van Vresse naar Alle
776.476	33.504	809.980	98,88	9.183	— 203	8.980	»	Taviers - Ambresin
54.885.032	2.459.844	57.344.876	95,35	2.863.907 — 65.694	86.500 — 203	163.399	— 2.767.363 46.522	Totalen
1.144.509.280	50.864.425	1.195.373.705	95,70	54.577.173 — 912.728	1.933.255 — 54.420	36.524.437	807.084 — 19.825.927	Algemene totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

in kolom (14) : de interesten op overtallige uitgaven ;

in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

BIJLAGE C

1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 : VERDELING VAN DE WINSTEN

LIJNEN	Duur van de exploitatie	Financiële uitslag verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	TWEDE DIVIDEND		Reservefonds
			Maximum volgens de statuten	Toegewezen bedrag	Dekkings-percent			Toegewezen Totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
PROVINCIE ANTWERPEN										
Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	1 jaar	770.402	570.614	570.614	100	4.460	48.832	73.248	5,92	73.248
Turnhout - Poppel - grens	»	63.085	84.155	63.085	74,96	»	»	»	»	»
Stadslijnen van Mechelen	»	479.082	427.385	427.385	100	1.220	12.619	18.929	2,24	18.929
Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	»	2.862.733	3.729.878	2.862.733	76,75	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		4.175.302	4.812.032	3.923.817		5.680	61.451	92.177		92.177
PROVINCIE BRABANT										
Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbreidingen	1 jaar	1.119.947	1.206.090	1.119.947	92,85	»	»	»	»	»
Brussel - Edingen	»	224.925	451.770	224.925	49,79	»	»	»	»	»
Brussel - Humbeek en uitbr.	»	743.946	635.360	635.360	100	2.529	26.514	39.771	2,94	39.772
Brussel - Haacht en uitbr.	»	441.261	465.139	441.261	94,87	»	»	»	»	»
Brussel - Sterrebeek - Vossem	»	149.465	540.191	149.465	27,67	»	»	»	»	»
Brussel - Kleine Hut en uitbr.	»	788.500	771.225	771.225	100	»	4.319	6.478	0,40	6.478
Groenendaal - Overijse	»	53.439	30.520	30.520	100	540	5.595	8.392	9,62	8.392
Grimbergen - Londerzeel en uitbr.	»	155.508	303.466	155.508	51,24	»	»	»	»	»
Eigenbrakel - Waver	»	117.663	435.553	117.663	27,01	»	»	»	»	»
Leuven - Tervuren en uitbr.	»	110.377	428.246	110.377	25,77	»	»	»	»	»
Waterloo - Mont-Saint-Jean	»	75.085	88.840	75.085	84,52	»	»	»	»	»
Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hennuyères - 's Gravenbrakel	»	40.788	189.640	40.788	21,51	»	»	»	»	»
Halle - Ninove	»	60.687	413.815	60.687	14,67	»	»	»	»	»
Brussel - Wemmel	»	787.086	306.160	306.160	100	11.326	117.400	176.100	30,83	176.100
Brussel - Halle	»	901.166	637.800	637.800	100	6.208	64.290	96.434	8,28	96.434
Brussel - Asse - Aalst - Oordegem	»	513.332	976.500	513.332	52,57	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		6.283.175	7.880.315	5.390.103		20.603	218.118	327.175		327.176
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN										
Lijnen van de Kust	1 jaar	4.979.205	4.525.392	4.525.392	100	6.979	111.708	167.563	1,97	167.563
Lijnen van het Kortrijkse	»	427.783	1.875.887	427.783	22,80	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		5.406.988	6.401.279	4.953.175		6.979	111.708	167.563		167.563

LEGENDE: Kolom (3) = Kolom (15) van bijlage B.

Kolom (6) = $\frac{\text{Kolom (5)} \times 100}{\text{Kolom (4)}}$

Kolom (10) = $\frac{\text{Kolom (9)} \times 1000}{\text{Kolom (3) van bijlage A.}}$

BIJLAGE C

1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 : VERDELING VAN DE WINSTEN (1^{ste} vervolg)

LIJNEN	Duur van de exploitatie	Financiële uitslag verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Alge- mene Directie	Voorzieningsfonds	TWEDE DIVIDEND		Reservefonds
			Maximum volgens de statuten	Toegewezen bedrag	Dekkings- percent			Toegewezen Totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN										
Gent - Zomergem - Ursel . . .	1 jaar	346.461	533.870	346.461	64,90	»	»	»	»	»
Deinze - Oudenaarde	»	36.958	49.560	36.958	74,57	»	»	»	»	»
Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel .	»	82.316	79.560	79.560	100	65	673	1.009	0,56	1.009
Gent - Merelbeke	»	118.577	21.038	21.038	100	2.798	23.685	35.528	56,57	35.528
Geraardsbergen - Oudenaarde . .	»	51.394	111.488	51.394	46,10	»	»	»	»	»
Hamme - Antwerpen - Moerzeke .	»	256.076	691.875	256.076	37,01	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		891.782	1.487.391	791.487		2.863	24.358	36.537		36.537
PROVINCIE HENEGOUWEN										
Lijnen van de groep Charleroi. .	1 jaar	7.469.063	5.674.755	5.674.755	100	42.340	437.992	656.988	5,78	656.988
Lijnen van de groep Centrum . .	»	2.814.410	1.849.798	1.849.798	100	22.762	235.462	353.194	9,53	353.194
Lijnen van de groep Doornik . .	»	319.268	1.742.351	319.268	18,32	»	»	»	»	»
Lijnen van de groep Bergen en Borinage	»	2.840.885	4.947.376	2.840.885	57,42	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		13.443.626	14.214.280	10.684.706		65.102	673.454	1.010.182		1.010.182
PROVINCIE LUIK										
Lijnen van het noord-westen van de provincie Luik	1 jaar	2.707.585	3.763.523	2.707.585	71,94	»	»	»		»
Lijnen van het noord-oosten van de provincie Luik	»	911.984	1.575.329	911.984	57,89	»	»	»		»
Totaal . . . F		3.619.569	5.338.852	3.619.569		»	»	»		»

LEGENDE : Kolom (6) = Kolom (15) van bijlage B.

Kolom (6) = $\frac{\text{Kolom (5)} \times 100}{\text{Kolom (4)}}$

Kolom (10) = $\frac{\text{Kolom (9)} \times 1000}{\text{Kolom (3) van bijlage A.}}$

BIJLAGE C

1955

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931: VERDELING VAN DE WINSTEN (2^{de} vervolg.)

LIJNEN	Duur van de exploitatie	Financiële uitslag verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	TWEEDE DIVIDEND		Reservefonds
			Maximum volgens de statuten	Toegewezen bedrag	Dekkings-percent			Toegewezen Totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
PROVINCIE LIMBURG										
Lijnen van de provincie Limburg	1 jaar	2.445.124	3.424.833	2.445.124	71,39	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		2.445.124	3.424.833	2.445.124		»	»	»	»	»
PROVINCIE LUXEMBURG										
Melreux - La Roche	1 jaar	73.540	79.735	73.540	92,23	»	»	»	»	»
Paliseul - Bouillon	»	21.526	73.535	21.526	29,27	»	»	»	»	»
Grupont - Wellin	»	406	41.680	406	0,97	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		95.472	194.950	95.472		»	»	»		»
PROVINCIE NAMEN										
Jambes - Samson - Andenne - Hoei	1 jaar	139.483	157.990	139.483	88,29	»	»	»	»	»
Eghezée - St-Denis-Bovesse . .	»	13.800	53.591	13.800	25,75	»	»	»	»	»
Han-sur-Lesse - Grot van Han . .	»	1.136	7.000	1.136	16,23	»	»	»	»	»
Taviers - Ambresin	»	8.980	103.030	8.980	8,80	»	»	»	»	»
Totaal . . . F		163.399	321.611	163.399		»	»	»		»
Algemeen totaal . . . F		36.524.437	44.075.543	32.066.852		101.227	1.089.089	1.633.634		1.633.635
				*				*		

LEGENDE: Kolom (3) = Kolom (15) van bijlage B.

Kolom (3) = $\frac{\text{Kolom (5)} \times 100}{\text{Kolom (4)}}$

Kolom (10) = $\frac{\text{Kolom (9)} \times 1000}{\text{Kolom (3) van bijlage A.}}$

* Exploitatiewinst van 1955 uit te reiken als dividenden: 33.700.486 F.

BIJLAGE D

1955

**AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG,
VOORZIENINGS- EN VERNIEUWINGSFONDSEN**

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	Hoge kapitalen.						
1	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . .	835.000	2.359.969	»	1.524.969	7.711	1.546.029
2	Openb. provinc. autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie .	10.000.000	9.821.624	178.376	»	»	4.550.775
3	Marchienne-au-Pont (station) - Charleroi	415.000	722.000	»	307.000	61.906	181.464
4	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbreidingen .	5.000.000	3.929.000	1.071.000	»	18.017	2.556.108
5	Speciale autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	12.000.000	12.001.245	»	1.245	612.421	5.850.836
6	Streek van Houffalize	380.000	316.105	63.895	»	»	316.102
7	Namen - Perwijs	330.000	858.468	»	528.468	4.252	132.540
8	Fosse - Sart-St-Laurent - Floreffe - Ma- lonne	330.000	328.482	1.518	»	24.858	328.480
	Totaal . . . F	29.290.000	30.336.893	1.314.789	2.361.682	735.165	15.462.334
	Lage kapitalen.						
	PROVINCIE ANTWERPEN						
9	Antwerpen (Fr.D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	2.000	2.000	»	»	102.404	2.000
	Totaal . . . F	2.000	2.000	»	»	102.404	2.000
	PROVINCIE BRABANT						
10	Streek van Leuven	4.000	4.000	»	»	29.233	4.000
11	Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreidingen .	3.000	3.000	»	»	112.910	3.000
12	Streek van Tienen	6.000	6.000	»	»	48.233	6.000
13	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	2.000	2.000	»	»	620.399	2.000
14	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.000	2.000	»	»	153.076	2.000
15	Leuven - Overijse - Terhulpen (station) .	2.000	2.000	»	»	16.421	2.000
16	Streek van Nijvel	3.000	3.000	»	»	56.128	3.000
17	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	»	»	150.098	4.000
18	Streek van Diest	4.000	4.000	»	»	3.280	4.000
19	Evere - Diegem - Zaventem	2.000	2.000	»	»	81.348	2.000
20	Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen	2.000	2.000	»	»	6.857	2.000
21	Strombeek - Bever - Vilvoorde . . . *	2.000	2.000	»	»	18	1.360
22	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) .	2.000	2.000	»	»	800	1.360
23	Haacht - Keerbergen - Rijmenam . . *	2.000	2.000	»	»	»	880
24	Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	2.000	2.000	»	»	13.071	2.000
	Totaal . . . F	42.000	42.000	»	»	1.291.872	39.600

BIJLAGE D

1955

**AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG,
VOORZIENINGS- EN VERNIEUWINGSFONDSEN (1^{ste} vervolg).**

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN							
25	Brugge naar de kust	6.000	6.000	»	»	33.192	6.000
26	Brugge - Gistel - Oostende	4.000	4.000	»	»	129.346	4.000
27	Streek van Menen *	4.000	4.000	»	»	4.386	4.000
28	Ieper - Loker - Poperinge	2.000	2.000	»	»	56.260	2.000
29	Streek van Merkem	4.000	4.000	»	»	76.284	4.000
30	De Panne - Adinkerke - Franse grens .	2.000	2.000	»	»	2.396	1.547
31	Waasten - De Panne *	2.000	2.000	»	»	»	2.000
32	Kortrijk - Lauwe - Moorsele *	2.000	2.000	»	»	21.318	2.000
	Totaal . . . F	26.000	26.000	»	»	323.182	25.547
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN							
33	Sint-Niklaas - Temse en uitbreidingen *	3.000	3.000	»	»	5.258	3.000
34	Doel - Kallo - Beveren - Antwerpen en uitbreidingen *	4.000	4.000	»	»	40.523	4.000
35	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	»	»	50.269	2.000
36	Lochristi - Lokeren *	2.000	2.000	»	»	»	880
37	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	»	»	5.282	2.000
	Totaal . . . F	13.000	13.000	»	»	101.332	11.880
PROVINCIE HENEGOUWEN							
38	Chimay - Couvin *	2.000	2.000	»	»	23.524	2.000
39	Trazegnies - Gouy-lez-Piéton	2.000	2.000	»	»	319	2.000
40	Hérinnes - Pecq - Franse grens naar Roubaix *	2.000	2.000	»	»	6.085	2.000
41	Thuin - Nalinnes *	2.000	2.000	»	»	50	2.000
42	Roisin - Quiévrain - grens en uitor. . *	2.000	2.000	»	»	318	880
43	Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreidingen	2.000	2.000	»	»	22.295	2.000
44	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	»	»	40.293	2.000
45	Kortrijk - Pecq - Doornik en vertak. *	2.000	2.000	»	»	34.257	1.680
46	Bergen - Asquillies - Genly - Frameries *	2.000	2.000	»	»	1.918	1.580
47	Binche - Givry - Frameries *	2.000	2.000	»	»	16.275	2.000
48	Frameries - Ghlin	2.000	2.000	»	»	61.769	2.000
	Totaal . . . F	22.000	22.000	»	»	207.103	20.240

BIJLAGE D

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG,
VOORZIENINGS- EN VERNIEUWINGSFONDSEN (2^{de} vervolg.)

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen = (3) - (4) (5)	Overtallige uitgaven (6) = (4) - (3)	Voor- zienings- fondsen (7)	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal (8)
(1)	(2)	(3)	(4)				(8)
PROVINCIE LUIK							
49	Seraing - Rotheux - Rimièrè	3.000	3.000	»	»	7.139	3.000
50	Streek van Verviers en uitbreidingen	9.000	9.000	»	»	102.070	9.000
51	Luik - Vivegnis - Ternaaien	6.000	6.000	»	»	11.130	6.000
52	Streek van Hoei	3.000	3.000	»	»	306.048	3.000
53	Eupen - Kalmis	2.000	2.000	»	»	128.327	2.000
54	Luik - Heure-le-Romain - Wezet . . . *	2.000	2.000	»	»	4.829	2.000
55	Micheroux - Luik	3.000	3.000	»	»	80.427	3.000
56	Saint-Georges - Engis	5.000	5.000	»	»	21.067	5.000
57	Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	3.000	3.000	»	»	36.862	3.000
58	Luik - Montegnée - Jemeppe-sur-Meuse en Luik - Saint-Nicolas	2.000	2.000	»	»	57.067	2.000
59	St-Vith - Schönberg - Manderfeld . . *	2.000	2.000	»	»	»	1.680
60	Malmedy - St-Vith - Büllingen - Manderfeld	3.000	3.000	»	»	»	2.520
61	Spa - Eupen	2.000	2.000	»	»	»	720
62	Eupen - Malmedy	2.000	2.000	»	»	693	»
63	Luik - Glaaien - Tongeren	2.000	2.000	»	»	108.519	2.000
64	Luik - Hognoul en Luik - Wasseiges *	2.000	2.000	»	»	1.166	880
65	Streek van Luik	6.000	6.000	»	»	105.366	»
	Totaal . . . F	57.000	57.000	»	»	970.710	45.800
PROVINCIE LIMBURG							
66	Neerpelt - Bree - As - Genk - Diepenbeek - Hasselt	6.000	6.000	»	»	854	6.000
67	Hasselt - Alken	3.000	3.000	»	»	42	2.880
68	Maaseik - Tongeren	2.000	2.000	»	»	1.512	1.200
	Totaal . . . F	11.000	11.000	»	»	2.408	10.080
PROVINCIE LUXEMBURG							
69	Poupehan - Carlsbourg	3.000	3.000	»	»	»	3.000
70	Neufchâteau - Longlier	6.000	6.000	»	»	»	5.040
71	Ethe - Virton-Saint-Mard	2.000	2.000	»	»	»	2.000
72	Aarlen - Etalle	4.000	4.000	»	»	»	1.760
73	Bouillon - Bertrix	2.000	2.000	»	»	11.038	2.000
	Totaal . . . F	17.000	17.000	»	»	11.038	13.800

BIJLAGE D

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :
KAPITALEN EN UITGAVEN VAN EERSTE AANLEG,
VOORZIENINGS- EN VERNIEUWINGSFONDSEN (3^{de} vervolg).

Volg- nummers	DIENSTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen = (3) — (4) (5)	Overtallige uitgaven (6) = (4) — (3)	Voor- zienings- fondsen (7)	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal (8)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	PROVINCIE NAMEN						
74	Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve	4.000	4.000	»	»	2.500	4.000
75	Namen - Hemptinne *	2.000	2.000	»	»	2.352	1.680
76	Namen - Andenne - Seilles, over Vezin .	2.000	2.000	»	»	59.161	2.000
77	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet	2.000	2.000	»	»	3.468	2.000
78	Streek van Dinant	6.000	6.000	»	»	71.825	6.000
	Totaal . . . F	16.000	16.000	»	»	139.306	15.680
	Algemeen totaal . . . F	206.000	206.000	»	»	3.149.355	184.627
	Hoge en lage kapitalen	29.496.000	30.542.893	1.314.789	2.361.682	3.884.520	15.646.961

* Die diensten werden in 1955 niet geëxploiteerd.

BIJLAGE E

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Ontvangsten	Uitgaven			
		Exploitatie- kosten	Vergoeding aan de N.M.B.S.	Algemene administratie- kosten	Totalen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)
A. Hoge Capitalen					
PROVINCIE BRABANT					
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen .	5.731.570	5.421.302	»	234.421	5.655.723
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie	8.086.120	7.320.080	»	330.722	7.650.802
PROVINCIE HENEGOUWEN					
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi .	2.995.198	2.734.341	89.856	122.504	2.946.701
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tami- nes - Châtelineau en uitbreidingen . .	5.228.984	4.744.064	52.290	213.865	5.010.219
PROVINCIE LIMBURG					
Bijzondere autobusdiensten voor het ver- voer van mijnwerkers naar de kolen- mijnen van Limburg	69.275.077	66.474.821	»	1.630.013	68.104.834
PROVINCIE LUXEMBURG					
Streek van Houffalize	961.470	974.259	»	39.324	1.013.583
PROVINCIE NAMEN					
Namen - Perwijs	2.006.090	1.866.307	»	82.049	1.948.356
Fosse - Sart-Saint-Laurent - Floreffe - Malonne	1.446.990	1.338.404	»	59.182	1.397.586
Totaal . . . F	95.731.499	90.873.578	142.146	2.712.080	93.727.804
B. Lage Kapitalen					
PROVINCIE ANTWERPEN					
Antwerpen (Fr.-D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	1.106.550	1.051.220	»	45.258	1.096.478

LEGENDE :

De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
in kolom (7) het verlies op exploitatie,
in kolom (8) de interesten op excedentuitgaven.

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op excedent- uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Uit te reiken winsten volgens art. 28 der statuten	Door de aan- deelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten	
(7) = (2) - (6)	(8)	(9) = (7) + (8)	(10) = (7) + (8)	(11)
				A. Hoge Capitalen
				PROVINCIE BRABANT
75.847	— 15.281	60.566	»	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen
435.318	»	435.318	»	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie
				PROVINCIE HENEGOUWEN
48.497	»	48.497	»	Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi
218.765	58.905	277.670	»	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tami- nes - Châtelineau en uitbreidingen
				PROVINCIE LIMBURG
1.170.243	»	1.170.243	»	Bijzondere autobusdiensten voor het ver- voer van mijnwerkers naar de kolen- mijnen van Limburg
				PROVINCIE LUXEMBURG
— 52.113	3.514	»	48.599	Streek van Houffalize
				PROVINCIE NAMEN
57.734	— 34.970	22.764	»	Namen - Perwijs
49.404	— 28.468	20.936	»	Fosse - Sart-Saint-Laurent - Floreffe - Malonne
2.055.808	62.419	2.035.994	48.599	F Totaal
— 52.113	— 78.719			
				B. Lage Kapitalen
				PROVINCIE ANTWERPEN
10.072	»	10.072	»	Antwerpen (Fr.-D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)

BIJLAGE E

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Ontvangsten	Uitgaven			
		Exploitatie- kosten	Vergoeding aan de N.M.B.S.	Algemene administratie- kosten	Totalen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)
PROVINCIE BRABANT					
Streek van Leuven	1.825.347	1.726.161	»	74.657	1.800.818
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreiding . .	2.100.336	1.959.963	21.003	73.044	2.054.010
Streek van Tienen	757.346	693.181	»	30.975	724.156
Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	6.220.392	5.790.402	124.408	180.778	6.095.588
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	2.925.879	2.667.855	146.294	51.829	2.865.978
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)	1.207.143	1.175.738	11.782	19.623	1.207.143
Streek van Nijvel	3.190.265	3.115.376	»	74.889	3.190.265
Streek van Eigenbrakel	665.612	652.302	»	13.310	665.612
Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen	862.940	799.448	»	35.294	834.742
Hannuit - Waver en uitbreiding	692.445	647.794	»	28.321	676.115
Evere - Diegem - Zaventem	1.413.896	1.349.443	14.139	45.147	1.408.729
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) . .	68.930	63.858	»	2.819	66.677
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN					
Brugge - Kust	514.199	485.973	15.426	9.539	510.938
Brugge - Gistel - Oostende	1.723.807	1.556.393	78.674	37.394	1.672.461
Ieper - Loker - Poperinge	2.174.342	2.107.384	»	66.958	2.174.342
Streek van Merkem	839.088	789.995	26.639	22.454	839.088
De Panne - Adinkerke - Franse grens .	252.145	229.597	11.274	5.156	246.027
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN					
Merelbeke - Zottegem	1.093.625	1.016.372	21.873	32.058	1.070.303
Zottegem - Ninove	402.620	386.805	»	15.815	402.620
PROVINCIE HENEGOUWEN					
Nijvel - Zinnik	835.247	782.922	32.531	12.933	828.386
Trazegnies - Gouy-lez-Piéton	875.218	840.209	8.752	26.257	875.218
Frameries - Ghlin	2.247.999	2.114.243	44.960	61.038	2.220.241
Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreiding	431.351	409.927	»	17.642	427.569

LEGENDE :

De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
in kolom (7) het verlies op exploitatie,
in kolom (8) de interesten op excedentuitgaven.

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (1^{ste} vervolg).

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op excedent- uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		uit te reiken winsten volgens art. 28 der statuten	Door de aan- deelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten	
(7) = (2) - (6)	(8)	(9) = (7) + (8)	(10) = (7) + (8)	(11)
				PROVINCIE BRABANT
24.529	»	24.529	»	Streek van Leuven
46.326	»	46.326	»	Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreiding
33.190	»	33.190	»	Streek van Tienen
124.804	»	124.804	»	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr.
59.901	»	59.901	»	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)
»	»	»	»	Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)
»	»	»	»	Streek van Nijvel
»	»	»	»	Streek van Eigenbrakel
28.198	»	28.198	»	Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen
16.330	»	16.330	»	Hannuit - Waver en uitbreiding
5.167	»	5.167	»	Evere - Diegem - Zaventem
2.253	»	2.253	»	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)
				PROVINCIE WEST-VLAANDEREN
3.261	»	3.261	»	Brugge - Kust
51.346	»	51.346	»	Brugge - Gistel - Oostende
»	»	»	»	Ieper - Loker - Poperinge
»	»	»	»	Streek van Merkem
6.118	»	6.118	»	De Panne - Adinkerke - Franse grens
				PROVINCIE OOST-VLAANDEREN
23.322	»	23.322	»	Merelbeke - Zottegem
»	»	»	»	Zottegem - Ninove
				PROVINCIE HENEGOUWEN
6.861	»	6.861	»	Nijvel - Zinnik
»	»	»	»	Trazegnies - Gouy-lez-Piéton
27.758	»	27.758	»	Frameries - Ghlin
3.782	»	3.782	»	Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreiding

BIJLAGE E

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Ontvangsten	Uitgaven			
		Exploitatie- kosten	Vergoeding aan de N.M.B.S.	Algemene administratie- kosten	Totalen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (3) + (4) + (5)
PROVINCIE LUIK					
Seraing - Rotheux - Rimièrè	214.314	204.070	»	8.765	212.835
Streek van Verviers	1.351.872	1.275.692	»	55.292	1.330.984
Luik - Vivegnis - Ternaaien	788.143	754.839	»	32.235	787.074
Streek van Hoei	6.372.459	5.910.449	110.590	198.082	6.219.121
Saint-Georges - Engis	1.249.593	1.178.574	»	51.108	1.238.682
Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en Luik - Saint-Nicolas	6.282.690	6.019.607	»	256.962	6.276.569
Luik - Micheroux	4.013.164	3.852.637	»	160.527	4.013.164
Luik - Fexhe - Slins - Glaaien en uitbr. Eupen - Kalmis	222.305	201.994	»	9.092	211.086
Verviers - Soumagne	356.069	332.547	»	14.563	347.110
	3.211.310	3.082.858	»	128.452	3.211.310
Streek van Luik	8.900.336	8.240.717	266.808	216.646	8.724.171
PROVINCIE LUXEMBURG					
Libramont - Bouillon	445.353	438.136	»	7.217	445.353
PROVINCIE NAMEN					
Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve Namen - Andenne - Seilles over Vezin .	453.842	453.842	»	»	453.842
Streek van Dinant	2.264.129	2.162.684	»	92.603	2.255.287
Wellin - Beauraing - Franse grens . .	2.394.457	2.275.725	33.410	70.291	2.379.426
	306.550	306.550	»	»	306.550
Totaal . . . F	73.253.308	69.112.482	968.563	2.285.023	72.366.068
Algemeen totaal . . . F	168.984.807	159.986.060	1.110.709	4.997.103	166.093.872

LEGENDE :

Zie bijlage D de diensten die in 1955 niet geëxploiteerd werden.

De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :

in kolom (7) het verlies op exploitatie,

in kolom (8) de interesten op excedentuitgaven.

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN (2^{de} vervolg.)

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op excedent- uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Uit te reiken winsten volgens art. 28 der statuten	Door de aan- deelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten	
(7) = (2) - (6)	(8)	(9) = (7) + (8)	(10) = (7) + (8)	(11)
				PROVINCIE LUIK
1.479	»	1.479	»	Seraing - Rotheux - Rimièr
20.888	»	20.888	»	Streek van Verviers
1.069	»	1.069	»	Luik - Vivegnis - Ternaaien
153.338	»	153.338	»	Streek van Hoei
10.911	»	10.911	»	Saint-Georges - Engis
				Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en
6.121	»	6.121	»	Luik - Saint-Nicolas
»	»	»	»	Luik - Micheroux
11.219	»	11.219	»	Luik - Fexhe - Slins - Glaaien en uitbr.
8.959	»	8.959	»	Eupen - Kalmis
»	»	»	»	Verviers - Soumagne
176.165	»	176.165	»	Streek van Luik
				PROVINCIE LUXEMBURG
»	»	»	»	Libramont - Bouillon
				PROVINCIE NAMEN
»	»	»	»	Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve
8.842	»	8.842	»	Namen - Andenne - Seilles over Vezin
15.031	»	15.031	»	Streek van Dinant
»	»	»	»	Wellin - Beauraing - Franse grens
887.240	»	887.240	»	Totaal
2.943.048	62.419	2.923.234	48.599	Algemeen totaal
— 52.113	— 78.719			

BIJLAGE F

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verdelen volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	Tweede dividend		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegekend bedrag	Percent der dekking			Totale toekenning	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
A. Hoge kapitalen									
PROVINCIE BRABANT									
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen .	60.566	52.187	52.187	100	198	2.045	3.068	3,67	3.068
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomera- tie	435.318	550.000	435.318	79,15	»	»	»	»	»
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi	48.497	22.825	22.825	100	606	6.266	9.400	22,65	9.400
Châtelineau - Wanfercée - Baulet - Tamines - Châtelineau en uitbr. . .	277.670	275.000	275.000	100	»	668	1.001	0,20	1.001
PROVINCIE LIMBURG									
Bijzondere autobusd. voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	1.170.243	660.000	660.000	100	12.040	124.551	186.826	15,57	186.826
PROVINCIE LUXEMBURG									
Streek van Houffalize	— 48.599	23.750	»	»	»	»	»	»	»
PROVINCIE NAMEN									
Namen - Perwijs	22.764	20.625	20.625	100	50	523	783	2,37	783
Fosse - Sart-Saint-Laurent - Floreffe - Malonne	20.936	18.150	18.150	100	66	680	1.020	3,09	1.020
Totaal . . . F	2.035.994 — 48.599	1.622.537	1.484.105		12.960	134.733	202.098		202.098
B. Lage Kapitalen									
PROVINCIE ANTWERPEN									
Antwerpen (Rooseveltpl.) - Antwerpen (Kruisschans)	10.072	87	87	100	236	2.437	3.656	1.828	3.656
PROVINCIE BRABANT									
Streek van Leuven	24.529	240	240	100	573	5.930	8.893	2.223	8.893
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreidingen	46.326	188	188	100	1.092	11.262	16.892	5.631	16.892
Streek van Tienen	33.190	360	360	100	775	8.015	12.020	2.003	12.020
Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	124.804	125	125	100	2.942	30.435	45.651	22.826	45.651
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	59.901	125	125	100	1.411	14.591	21.887	10.944	21.887
Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen	28.198	110	110	100	663	6.857	10.284	5.142	10.284
Hannuit - Waver	16.330	110	110	100	383	3.959	5.939	2.970	5.939
Evere - Diegem - Zaventem	5.167	110	110	100	119	1.234	1.852	926	1.852
Waterloo - Ter Hulpen (Sanatorium) .	2.253	110	110	100	51	524	784	392	784

BIJLAGE F

1955

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN (vervolg).

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verdelen volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	Tweede dividend		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegekend bedrag	Percent der dekking			Totale toekenning	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN									
Brugge naar de Kust	3.261	375	375	100	68	704	1.057	176	1.057
Brugge - Gistel - Oostende	51.346	240	240	100	1.206	12.476	18.712	4.678	18.712
De Panne - Adinkerke - franse grens .	6.118	110	110	100	142	1.466	2.200	1.100	2.200
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN									
Merelbeke - Zottegem	23.322	87	87	100	548	5.673	8.507	4.254	8.507
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Nijvel - Zinnik	6.861	110	110	100	159	1.648	2.472	1.236	2.472
Frameries - Ghlin	27.758	96	96	100	653	6.753	10.128	5.064	10.128
Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Les- sen en uitbreidingen	3.782	110	110	100	86	896	1.345	673	1.345
PROVINCIE LUIK									
Seraing - Rotheux - Rimièrè	1.479	180	180	100	31	318	475	158	475
Streek van Verviers	20.888	525	525	100	480	4.971	7.456	828	7.456
Luik - Vivegnis - Ternaaien	1.069	345	345	100	17	177	265	44	265
Streek van Hoei	153.338	187	187	100	3.614	37.385	56.076	18.692	56.076
St-Georges - Engis	10.911	300	300	100	250	2.591	3.885	777	3.885
Luik - Montegnée - Jemeppe-sur-Meuse en Luik - St-Nicolas	6.121	110	110	100	142	1.467	2.201	1.101	2.201
Luik - Fexhe - Slins - Glaaien en uitbr. Eupen - Kalmis	11.219	110	110	100	262	2.713	4.067	2.034	4.067
Streek van Luik	8.959	120	120	100	209	2.158	3.236	1.618	3.236
	176.165	330	330	100	4.149	42.922	64.382	10.730	64.382
PROVINCIE NAMEN									
Namen - Andenne (Seilles) over Vezin Streek van Dinant	8.842	110	110	100	206	2.132	3.197	1.599	3.197
	15.031	360	360	100	346	3.581	5.372	895	5.372
Totaal . . . F	887.240	5.370	5.370		20.813	215.275	322.891		322.891
Algemeen totaal . . . F	2.923.234 — 48.599	1.627.907	1.489.475		33.773	350.008	524.989		524.989

LEGENDE :

Kolom (2) = kolom (9) of kolom (10) van bijlage E.

Kolom (5) = $\frac{\text{kolom (4)} \times 100}{\text{kolom (3)}}$

Kolom (9) = $\frac{\text{kolom (8)} \times 1000}{\text{kolom (3) van bijlage D}}$

In kolom 2, vertegenwoordigt de som gemerkt met een — deze door de aandeelhouders terug te betalen.

* Als dividenden uit te keren winst : 2.014.464 frank.

BIJLAGE G
1955

OBLIGATIELENINGEN

AANDUIDING VAN DE LENINGEN		Nog terug te betalen nominaal bedrag
(1)		(2)
Lening van	1885, 2 ½ t. h. coupon juli	14.193.600
» »	1890, 3 t. h. coupons januari-juli	8.194.000
» »	1892, » » » »	10.379.300
» »	1895, » » » »	22.127.900
» »	1900, » » mei-november	34.654.200
» »	1903, » » » »	73.569.200
» »	1909, » » januari-juli	78.233.600
» »	1914, » » » »	20.926.800
» »	1922, » » » »	21.894.200
» »	1924, » » » »	44.078.900
» »	1925, » » » »	44.360.800
» »	1927, » » » »	44.900.400
» »	1928, » » » »	45.158.400
» »	1929, » » » »	90.817.700
» »	1930, » » » »	182.610.000
» »	1931, » » » »	183.553.400
» »	1932, » » » »	92.236.000
» »	1934, » » » »	93.112.300
» »	1935, » » » »	93.533.000
» »	1936, » » » »	141.502.100
		1.340.035.800

