

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

TWEEENZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1956

UITTREKSEL

UIT DE

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door de Raad van Toezicht



BRUSSEL

—
DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

—
1957

KONINKRIJK BELGIE

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN

TWEEENZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1956

UITTREKSEL

UIT DE

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door de Raad van Toezicht



BRUSSEL

—
DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

—
1957

THE NATIONAL ANTHROPOLOGICAL ARCHIVES
BUREAU OF AMERICAN ETHNOLOGY
SMITHSONIAN INSTITUTION
WASHINGTON, D. C.

RECEIVED
JAN 10 1904

THE NATIONAL ANTHROPOLOGICAL ARCHIVES
BUREAU OF AMERICAN ETHNOLOGY
SMITHSONIAN INSTITUTION
WASHINGTON, D. C.

RECEIVED
JAN 10 1904



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. R. DECLERCQ, 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, Hoofdingenieur.

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, Gewestelijk Directeur.

Gewestelijke zetel : van Eyckplaats, 8, Brugge. Tel. 369.83-369.84.

Groep Oost-Vlaanderen :

Groepshoofd : de h. L. COSYNS, Gewestelijk Directeur.

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. 233.12.

Groep Luik :

Groepshoofd : de h. L. BOTTON, Gewestelijk Directeur.

Gewestelijke zetel : rue Saint-Nicolas, 70, Luik. Tel. 52.60.03.

Groep Limburg :

Groepshoofd : de h. L. VAN AUTGAERDEN, Gewestelijk Directeur.

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	17
DIENST VOOR VEILIGHEID EN HYGIENE	19
PERSONEEL	23
NET	
I. — <i>Vergunningen en machtigingen</i>	25
A. Spoorlijnen	25
B. Autobusdiensten	25
II. — <i>Kapitalen</i>	25
A. Ingeschreven	25
Toestand van de autobusdiensten (regime 1924).	26
Toestand van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	27
B. Samengesmolten	27
TECHNISCHE DIENSTEN	
I. — <i>Vaste installaties</i>	29
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	29
B. Gebouwen	32
C. Kunstwerken	33
D. Onderstations en elektrische cabines	33
II. — <i>Rollend materieel</i>	36
A. Aankopen en ombouwingen	36
B. Desaffectaties	37
C. Effectief op 31 december 1956	38
III. — <i>Vooruitzichten voor het jaar 1957</i>	38
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	38
B. Gebouwen	42
C. Kunstwerken	42
D. Onderstations	42
E. Rollend materieel	44
EXPLOITATIE	
I. — <i>Geëxploiteerde lijnen</i>	45
A. Spoorlijnen	45
B. Openbare autobusdiensten	45
C. Speciale autobusdiensten.	47

	Blz.
II. — <i>Tariever</i>	47
A. Goederen	47
B. Reizigers	48
III. — <i>Exploitatieuitslagen</i>	49
A. Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	49
B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924).	50
IV. — <i>Statistieken over het reizigers- en het goederenvervoer op de verschillende netten</i>	51
A. Reizigers	51
B. Goederen	51
C. Verdeling van de totale ontvangst	52
V. — <i>Afgelegde afstanden in kilometers</i>	52

COMMENTAAR

I. — <i>Uitslagen van onze activiteit</i>	53
II. — <i>Onderzoek van het financieel weerstandsvermogen van de Maatschappij</i>	58
III. — <i>Ongelijkheid tussen de financiële mogelijkheden van de verschillende lijnen</i>	62
IV. — <i>Wijzigingen aan de vervoerstelsels</i>	62
V. — <i>Conclusies</i>	66

FINANCIEN

I. — <i>Algemene administratiekosten</i>	69
II. — <i>Ontleding van de balans</i>	70
Balans per 31 december 1956	78

VERSLAG VAN DE RAAD VAN TOEZICHT	83
--	----

BIJLAGEN :

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	86
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Exploitatierekeningen en -uitslagen	90
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Verdeling van de winsten	100
D. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en vernieuwingsfondsen	103
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Exploitatierekeningen en -uitslagen	106
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Vereffening der uitslagen	112
G. <i>Obligatieleningen</i>	114

VERSLAG
uitgebracht
door de Raad van Beheer
over het
tweeënzeventigste maatschappelijk
dienstjaar

Jaar 1956

BEHEER

Bij Koninklijk besluit van 17 maart 1956 werd het mandaat van voorzitter van Graaf L. de Lichtervelde verlengd voor een termijn die op 28 februari 1957 verstreek.

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

**

In ons verslag van 1955 (blz. 9), hebben wij medegedeeld dat een nieuwe stap werd gedaan naar een verder doorgedreven deconcentratie van onze exploitatiediensten door het splitsen van de groep Luik-Limburg, eensdeels, en van de groep der Vlaanders, anderdeels.

Die deconcentratie beantwoordde aan de wensen van talrijke openbare besturen en kwam tevens het beheer en het rendement van de diensten ten goede. Zij heeft nochtans laten uitschijnen dat het noodzakelijk is aan de aldus geschapen administratieve eenheden een minimum van omvang te laten behouden, zo men een wanverhouding wil vermijden tussen de normale ontvangsten van die eenheden en hun verschillende min of meer vaste lasten, nl. die van beheer.

In dit verband heeft men zich afgevraagd of het, uit het oogpunt van de organisatie, niet gepast zou zijn het boekhoudingswerk van onze exploitatiegroepen te beperken tot het opmaken van de basisdocumenten en de geschriften geveerd voor de controle der kastoestanden ; zodoende zou een vermindering bekomen worden in de kwalificatie van het personeel der groepen en een inkrimping van de kostprijs, enerzijds, door een verder doorgevoerde specialisatie van het personeel van het hoofdbestuur en, anderzijds, door een optimaal gebruik van geperfectioneerde machines.

Er werd een vergelijking gemaakt met andere ondernemingen met uiteenlopende activiteiten, waarvan de boekhouding gehouden wordt op het niveau van het centraal bestuur.

Om die referentie naar waarde te schatten, dient er opgemerkt te worden dat de Nationale Maatschappij geen unitaire onderneming is wier uitslagen uiteindelijk samenlopen in één winst- en verliesrekening, gemeen aan de ganse onderneming.

Bij de Nationale Maatschappij beheren de gewestelijke directeurs, de hoofden van de exploitatiegroepen, lijnen waarvan de boekhouding, de exploitatierekeningen en -uitslagen inbegrepen, niets gemeens hebben met de geschriften, rekeningen en resultaten der lijnen die door andere groepen geëxploiteerd wor-



Fig. 1. — Brugge — Gewestelijke zetel — Huis « Roodesteen ».

den, tenzij een deelneming in de algemene administratiekosten van de Nationale Maatschappij en, eventueel, een overigens gering aandeel in de voeding van het Reservefonds.

In de structuur van de N.M.V.B. berust, in het eerste stadium, de verant-

woordelijkheid voor het financieel evenwicht der verschillende vervoerondernemingen, die aan zijn beheer werden toevertrouwd, op het groepshoofd. Uit die zware verantwoordelijkheid vloeit de noodzakelijkheid voort, aan die chef snel kennis te geven van al de inlichtingen van boekhoudkundige aard en van de statistieken, die hem in staat moeten stellen de uitgaven van zijn lijnen binnen de perken te houden, of ze er in terug te brengen, van de ontvangsten voortgebracht door een trouwens onstandvastig verkeer.

Derhalve moeten de rekeningen door zijn toedoen worden opgemaakt, zo men wenst, wat ons onontbeerlijk schijnt, dat de gewestelijke chef zich degelijk bewust is van de gunstige of ongunstige weerslag op de resultaten van zijn activiteit, der verschillende beslissingen en der veelvuldige maatregelen die hij moet nemen.

Voorzeker, daar het bij de Nationale Maatschappij de gewoonte is periodiek de organisatie van de burelen aan te passen aan de nieuwe mogelijkheden die geschapen worden door de vooruitgang op het gebied van het materieel, van de machines en van de werkposten, is het mogelijk dat de technische verbetering een zekere centralisatie van de rekenplichtige geschriften nodig maakt, voor zover zulks niet geschiede ten nadele van de behoeften aan informatie van de gewestelijke exploitatiedirecteur.

**

Met het doel het administratief werk der Nationale Maatschappij te vereenvoudigen en te vereenvoudigen, hebben het merendeel der gemeenten-aandeelhoudsters in 1954 hun toestemming gegeven tot de likwidatie, door inschrijving van ambstwege op hun rekening-courant B bij het Gemeentekrediet van België, van de voor- of nadelige saldi voortvloeiend uit het verschil tussen de tijdens een dienstjaar vervallen annuïteiten en de dividenden opgebracht door de lijnen die het vorige jaar met winst sloten (zie hierover ons verslag van 1954, bladzijden 9 en 10).

De toepassing van die werkwijze op de vervaldagen van 30 juni 1954, 30 juni 1955 en 30 juni 1956 hebben er de doeltreffendheid van bevestigd.

Daar betwistingen opgerezen waren aangaande de wettelijkheid van dit systeem werd de tussenkomst ter zake van het Gemeentekrediet van België bekrachtigd en veralgemeend door artikel 13 van het koninklijk besluit van 25 mei 1956, houdende wijziging van het koninklijk besluit van 6 juli 1885 dat de voorwaarden bepaalt in dewelke de Staat de dienst der obligatiën van de N.M.V.B. tegenover derden waarborgt.

Voormeld koninklijk besluit van 25 mei 1956 heeft overigens de tekst van de beschikkingen van het koninklijk besluit dd. 6 juli 1885 omgewerkt, ten einde die tekst aan de huidige praktijken aan te passen, speciaal wat betreft de betalingsmodaliteiten van de door de Staat verschuldigde annuïteiten en de in betaling-

geving, te gelden op de financiële lasten van onze leningen, van effecten van overheidsfondsen en interestencoupons die vervallen en in de portefeuille van de Nationale Maatschappij begrepen zijn.

De in 1954 ingevoerde vereenvoudigingen werden aldus versterkt, wat het mogelijk heeft gemaakt veelvuldige nutteloos geworden geschriften en prestaties definitief af te schaffen.

Om in de mate van het mogelijke, en niettegenstaande de verhoging van haar lasten, het stijgen van haar gezamenlijke uitgaven te remmen, heeft de N.M.V.B. verdere uitbreiding gegeven aan de middelen die van zulke aard zijn, besparingen op het gebied van het beheer en van de exploitatie te bevorderen.

In dit verband heeft zij de organisatie bijgewerkt van de controlefunctie, die steunt op de begrotingsmethode, waarvan de voornaamste principes in ons vorig verslag werden uiteengezet.

Het budgetair controleplan, dat de politiek van de directie omzet in een actieprogramma, in op alle trappen van de hiërarchie besproken en aangenomen budgetten, werd sedert enkele jaren geleidelijk ingevoerd.

In 1956 is het mogelijk geweest de op al die trappen geregistreerde uitslagen te verzamelen, die resultaten met de begrotingen te vergelijken en de tussen de voorzieningen en de werkelijke uitslagen vastgestelde verschillen te interpreteren.

Het systeem van budgetaire controle heeft het aldus mogelijk gemaakt toezicht te houden op de activiteit en de uitgaven van de werkhuizen, het gebruik van het personeel en de schommelingen van de winsten ; daardoor kon het « dashboard » van de directie en van de bijzonderste verantwoordelijke chefs ingericht worden.

Met andere woorden, de beheerscontrole heeft, buiten haar automatische oriëntatieuitwerking, als gevolg gehad de verantwoordelijke chefs te helpen bij het uitwerken van hun beslissingen. Zij heeft daarenboven, op al de trappen van de hiërarchie, de zin voor besparing bevorderd.

Die eerste jaren van ondervinding in de techniek van de budgetaire controle hebben al de mogelijkheden er van bevestigd, op het stuk van de speciale studies die nog dienen gedaan te worden om een doeltreffende beheerspolitiek te verzekeren. Er werd trouwens een ingenieur uitgezonden ten einde een speciale vorming te ontvangen en om zich vertrouwd te maken met de problemen aangaande rentabiliteit en operationele vorsing.

De strekking naar verhoging van de prijs voor arbeidsloon en energie maakt inderdaad steeds dringender een opvoering van de productiviteit noodzakelijk.

Het wellukken op dit gebied vergt het aanwenden van nauwkeurige procédés tot het ontleden van de noodwendigheden der onderneming, het aanwerven, selecteren, opleiden van het personeel, het meten der prestaties, enz.

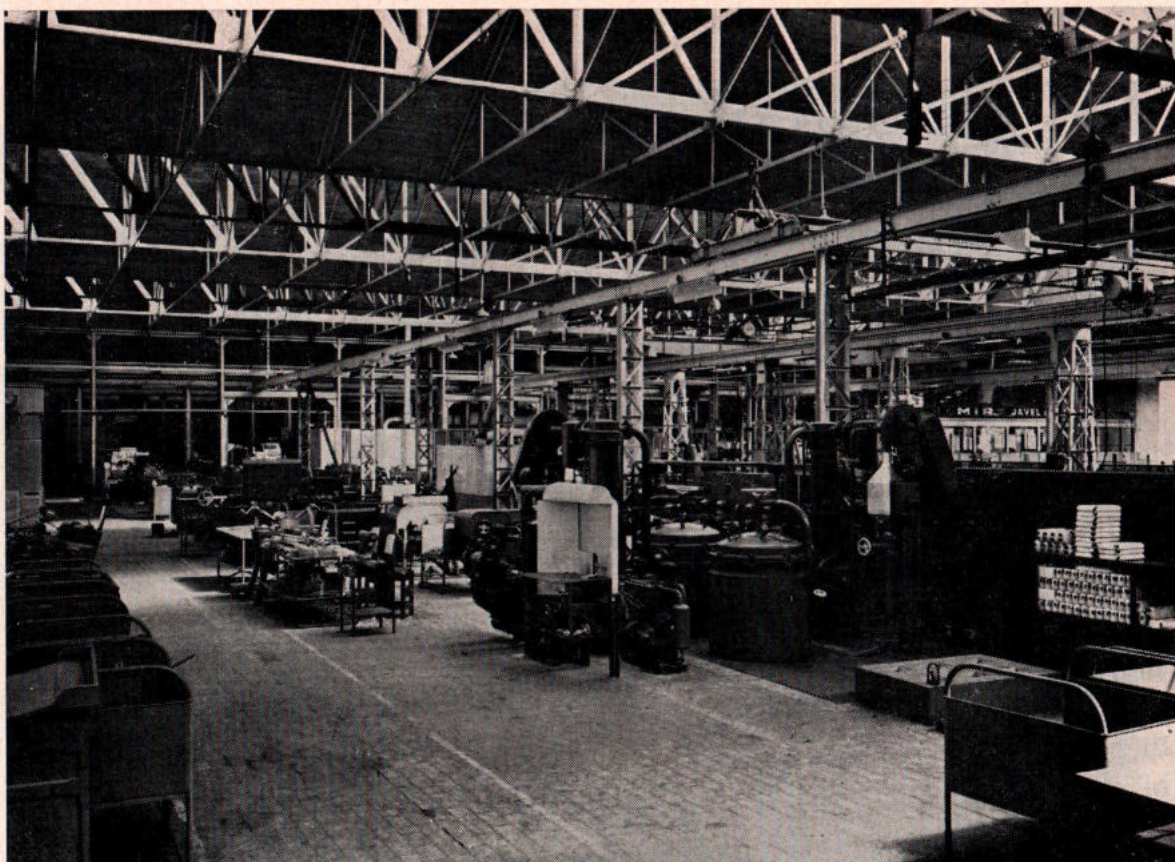


Fig. 2. — Jumet: Herklossen — Afdrukken in het luchtledige.

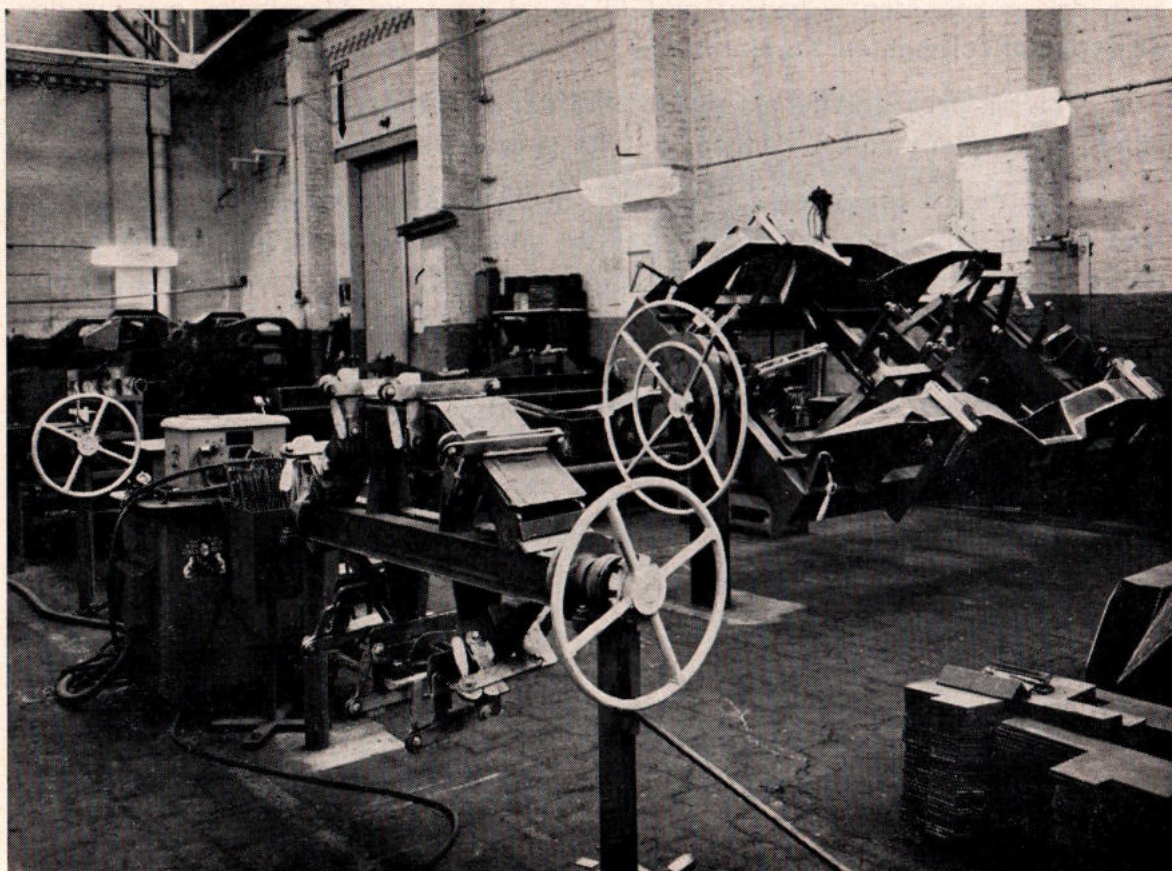


Fig. 3. — Eugies — Bouwen van bogies.

Zoals reeds aangehaald in ons verslag van 1953 (blz. 13), hebben wij de methode genaamd « van de A.T.C. » (Algemene Technische Commissie van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg) toegepast voor de studie van de kwalificatie van de arbeid.

De kwalificatie van de arbeid ontleedt de eisen volgens de beschrijving van de functie, naar criteria met betrekking tot de beroepskennis en -vorming, de fysieke hoedanigheden (zintuiglijke, musculaire, enz.), de verstandelijke, geestelijke en morele eigenschappen, de uitvoeringsomstandigheden vereist voor de uitoefening van de functie.

De studie van de kwalificatie van de arbeid verschaft een reeks kostbare en essentiële elementen, die het mogelijk maken een oplossing te vinden, niet alleen voor de kwesties die betrekking hebben op de productiviteit maar ook voor die welke verband houden met de bezoldiging, de beroepsopleiding, de veiligheid bij de arbeid, de aanwerving, de schifting, enz.

*
**

Op het gebied van het materieel en de installaties hebben wij, zoals voorzien, drie gyrobusen in bedrijf gesteld op de lijn Gent-Merelbeke, met het doel de exploitatieelementen van dat nieuw vervoermiddel te bestuderen.

Het is slechts op het einde van 1957 dat de eerste conclusies uit het in gang zijnde experiment zullen kunnen getrokken worden.

Buiten het normale onderhoud en de periodieke herstellingen van het rollend materieel bleef de activiteit der grote gespecialiseerde werkplaatsen gericht op de constructie van rijtuigen van het « S »-type (werkplaats te Kuregem), van elastische bogies voor motrices « N » (werkplaats te Eugies), op de herstelling der elektrische motoren (werkplaatsen te Jumet en te Kuregem), de herstelling van autobusmotoren (werkplaatsen te Andenne en te Destelbergen), de constructie van autobuscarrosseries (werkplaatsen te Hasselt en te Luik).

Anderdeels hebben de technische organisatiediensten de herstellings- en fabricagemethoden der werkplaatsen te Merksem en te Oostende merklijk verbeterd.

De werkplaats te Oostende, die zich slechts sedert 1 januari 1956 onder het beheer van de Nationale Maatschappij bevindt, werd opnieuw bestudeerd op het stuk van machines, het plaatsen er van, outillage, omloop, enz...

Het plaatsen van de machines is praktisch beëindigd.

Verschillende nieuwe machines werden in bedrijf gesteld.



Fig. 4. — Werkplaats te Luik-St-Gilles.

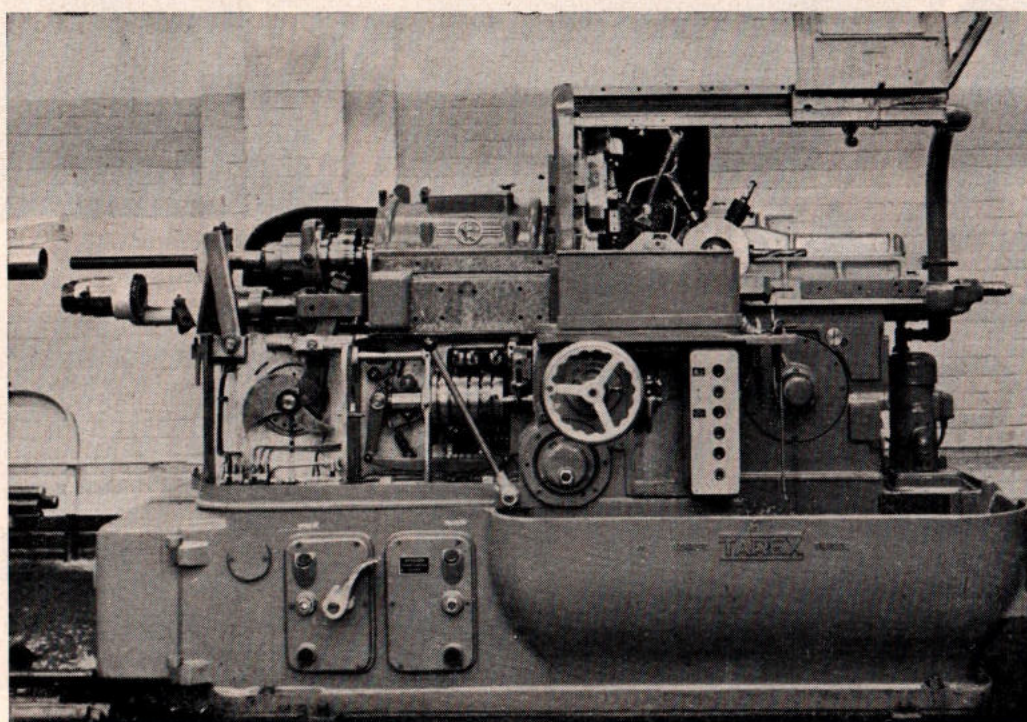


Fig. 5. — Destelbergen — Revolverdraaibank met groot productievermogen.

Andere, zoals een slijpmachine voor wielbanden, zijn besteld. Deze machine zal in 1957 geleverd worden.

Op het gebied van de automaticiteit kunnen wij het in bedrijf nemen van de volgende machines vermelden :

1° een machine voor het herprofilen van autobanden, opgevat en uitgewerkt door de technische diensten van de groep Luik. Die machine maakt het mogelijk het aantal dagelijks bewerkte banden te verviervoudigen en de prijs van het arbeidsloon met 60 % te verminderen ;

2° van een revolverdraaibank en van een rectificeermachine *Centerless* met groot productievermogen in de werkplaats te Destelbergen (fig. 5 en 6).

In al de werkplaatsen wordt de studie van de werkposten voortgezet met het oog op een verhoging van de productiviteit door de vereenvoudiging van de arbeid.

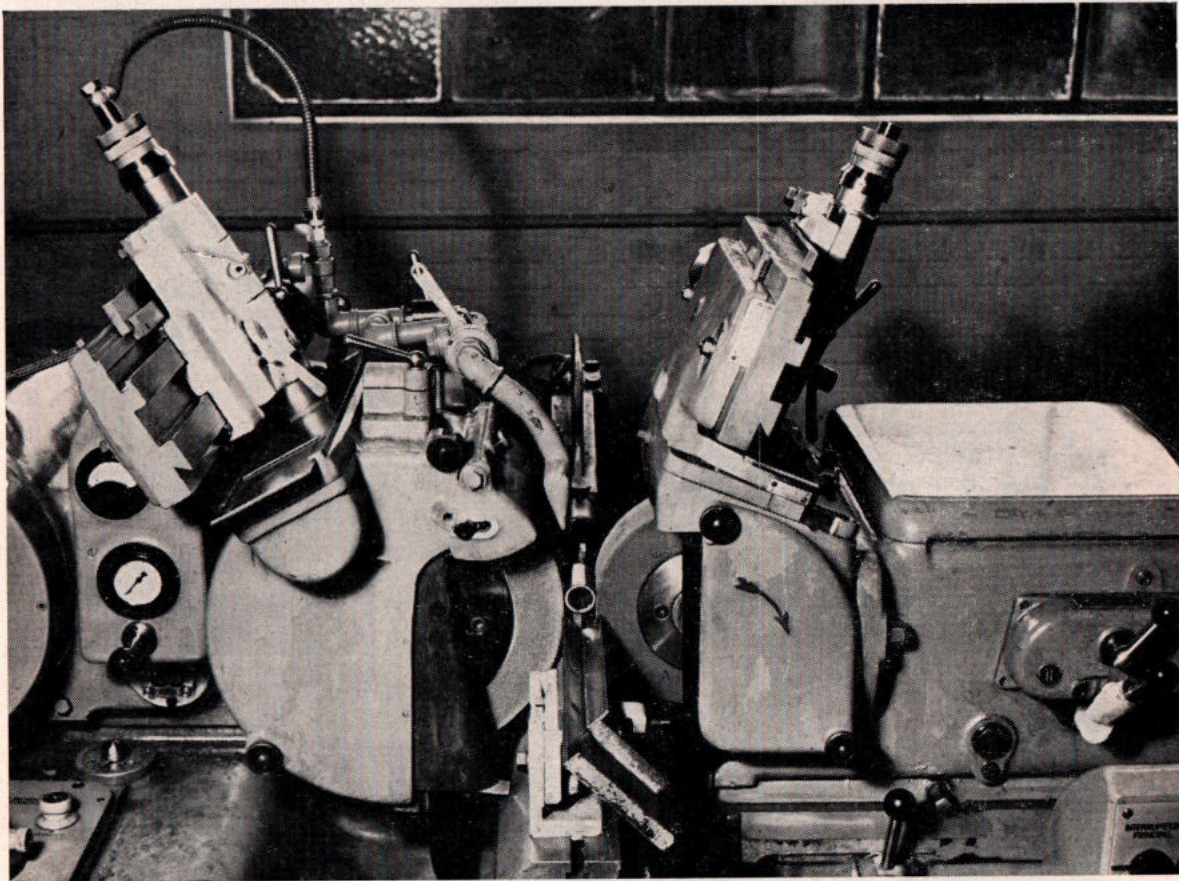


Fig. 6. — Destelbergen — Centerless machine.

VERZEKERINGEN.

Risico's Derden, Wet en Brand

A. Risico Derden-Rail.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (waarvan 159 zonder schade)	391	1	160
2. Aanrijdingen met weggebruikers	3.005	21	327
3. Ongevallen overkomen aan reizigers.	620	3	507
4. Andere ongevallen	643	1	90
5. Onderbrekingen van het verkeer met ontvangstverlies	492	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen	5.151	26	1.084

Het aantal ongevallen is met nagenoeg 5,5 % toegenomen, ondanks een vermindering met ongeveer 4 % van het aantal afgelegde kilometers. De frequentievoet, steunend op het aantal kilometers, wijst aldus op een verhoging van ongeveer 9 %. Deze is hoofdzakelijk te wijten aan de merkelijke stijging van het aantal ongevallen die zich met de andere weggebruikers hebben voorgedaan; die ongevallen maken nagenoeg 60 % van het gezamenlijk aantal ongevallen uit en zijn met 13 % gestegen. Dit verschijnsel stemt volkomen overeen met de gegevens van de nationale statistiek der verkeersongevallen, die een zeer verontrustende balans laat uitschijnen.

Anderdeels schijnt een aanzienlijke stijging van het aantal beschadigingen, door de andere weggebruikers aan de vaste installaties en aan de luchtlijnen toegebracht, er op te wijzen dat tal van automobilisten op gevaarlijke wijze onervaren zijn.

Wat de lichamelijke letsels betreft, is het aantal gewonden nagenoeg hetzelfde gebleven, terwijl het aantal doden merkelijk is afgenomen.

B. Risico Derden-Weg.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (slippen, enz...)	141	—	82
2. Aanrijdingen met andere weggebruikers	1.942	13	291
3. Ongevallen overkomen aan reizigers	308	—	262
4. Andere ongevallen	523	1	46
5. Onderbrekingen van het verkeer met ontvangstverlies	18	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen	2.932	14	681
— met autobussen	2.857	14	677
— met auto's en vrachtwagens	75	—	4

Daar het aantal afgelegde kilometers met 24 % en het aantal ongevallen met ongeveer 30 % zijn toegenomen, is de frequentievoet, steunend op de afgelegde afstand, 4,5 % hoger geworden ; daardoor wordt de neiging tot stijgen van het wegrisico bevestigd.

Wat het percent van ernst betreft, dit is voor de dodelijke gevallen stationair gebleven, maar ligt voor het aantal gewonden 16 % hoger dan het vorige jaar.

C. Risico Wet.

	Aantal	Doden	Bestendige Onbekw.	Tijdelijke Onbekw.	Zonder werkverlet
1. Ongevallen in dienst. . .	746	1	24	413	308
— loontrekkenden . . .	719	—	24	400	295
— weddetrekkenden . . .	27	1	—	13	13
2. Ongevallen op de weg van het werk	140	1	6	110	23
Totaal	886	2	30	523	331

De percentages van frequentie en van ernst van de in dienst overkomen ongevallen zijn licht gestegen, terwijl een merkelijke verhoging wordt vastgesteld voor het risico « weg van het werk » waarvan de financiële weerslag nagenoeg een vierde van de uitgaven voor het risico-wet vertegenwoordigt.

D. Risico Brand.

De 98 branden die zich in 1956 hebben voorgedaan waren over 't algemeen gevallen van begin van brand zonder ernst, veroorzaakt door kortsluitingen in de elektrische uitrusting van het rollend materieel, behalve twee erge gevallen waarbij twee autobussen werden vernield.

E. Verzekeringsfonds.

De financiële uitslagen over 1956 en het beschikbare bedrag op de raming van de voorgaande dienstjaren hebben het mogelijk gemaakt een som van 10 miljoen 850.000 F aan te wenden tot gedeeltelijke dekking van de algemene administratiekosten der Nationale Maatschappij.

Het verzekeringsfonds beloopt 81.293.769 F, zegge ongeveer zijn vroeger niveau.

DIENST VOOR VEILIGHEID, HYGIENE EN VERFRAAIING VAN DE WERKPLAATSEN

Tijdens het verlopen dienstjaar hebben de dienst en de comités voor veiligheid verder de hun toegewezen taak blijven vervullen.

Hun actie werd vooral gericht op de menselijke factor, die de meeste arbeidsongevallen ten grondslag ligt.

Na de teleurstellende uitslagen, die gedurende de vorige winter werden geboekt en die vooral aan de grote koude waren te wijten, werd voor de maand maart een veiligheidscampagne op touw gezet onder het motto « de maand zonder ongeval ».

De geleidelijke verbetering die nadien is ingetreden mag gedeeltelijk aan die campagne worden toegeschreven. Onderstaande grafiek geeft een beeld van die evolutie, welke als gunstig mag worden bestempeld, zo men de uitslagen van het verlopen dienstjaar met die van 1955 vergelijkt.

De weldoende invloed van de veiligheidswedstrijden blijkt hoe langer hoe meer : op het einde van het jaar heeft een ploeg van de beweging, die 80 agenten telt, de 1.000 dagen zonder ongeval bereikt.

Alhoewel de lijnen van de kust thans in eigen beheer geëxploiteerd worden, waardoor de getalsterkte van de loontrekkende agenten is verhoogd, is het aantal ongevallen met werkverlet vermindert.

Het aantal ongevallen per 100 werklieden bedroeg 5,5, tegen 5,7 in 1955.

Het percentage van ernst is eveneens gedaald, daar het aantal verletda-

VERGELIJKENDE TABEL VAN HET AANTAL
ONGEVALLen MET WERKVERLET PER MAAND

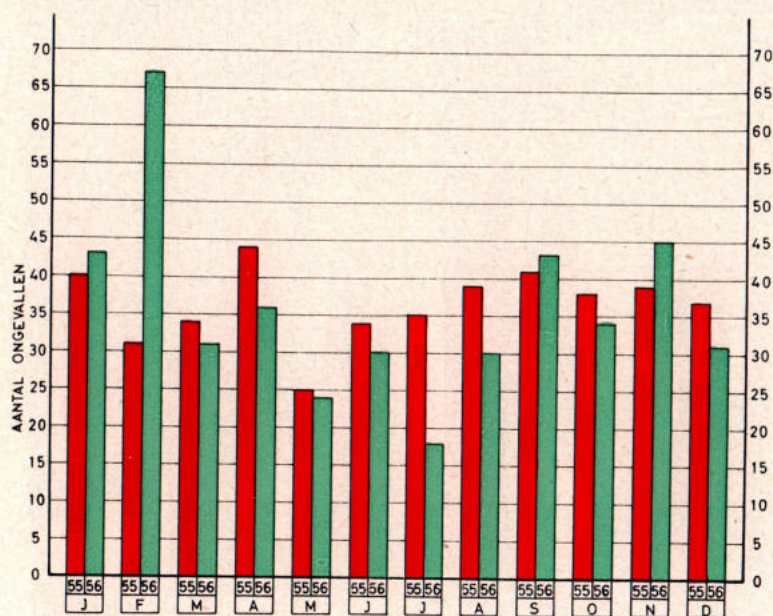


Fig. 7.

gen per duizend uren blootstelling aan de risico's van 2,28 tot 1,96 werd verlaagd.

Daarentegen is het aantal ongevallen op de weg van het werk nog aangegroeid (103 in 1956, tegen 88 in 1955).

Die uitslagen zijn te wijten aan een steeds drukker wordend wegverkeer en aan een verder doorgedreven motorisatie van de door het personeel gebruikte vervoermiddelen.

Het enige dodelijke geval, dat de Nationale Maatschappij in 1956 onder haar personeel te betreuren had, heeft zich trouwens op de weg van het werk voorgedaan.

Een onderzoek naar de door onze agenten gebruikte vervoermiddelen, tezamen met een propaganda bij het personeel, is een eerste middel om het euvel te verhelpen. Het aanwenden van middelen waardoor de gestalte van de agent, die te voet, per rijwiel of per moto huiswaarts keert, zich aftekent, middelen die thans ter studie liggen, schijnt ons eveneens dat toenemend gevaar te kunnen bestrijden.

ARBEIDSONGEVALLEN

TABEL DER PERCENTAGES VAN FREQUENTIE

(AANTAL ONGEVALLen MET WERKONBEKWAAMHEID PER MILLIOEN WERKUREN)

TABEL DER PERCENTAGES VAN ERNST

(AANTAL DAGEN WERKONBEKWAAMHEID PER DUIZEND WERKUREN)

Van 1948 tot 1956

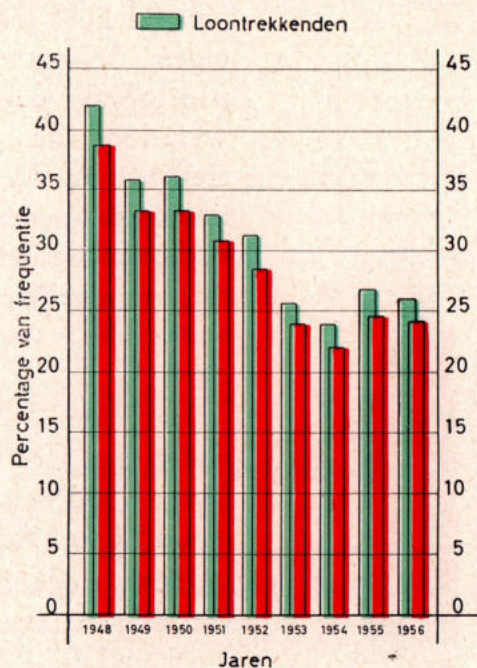


Fig. 8.

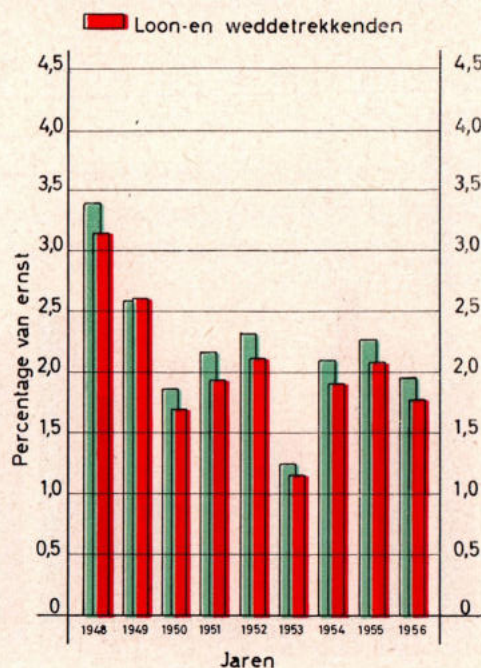


Fig. 9.

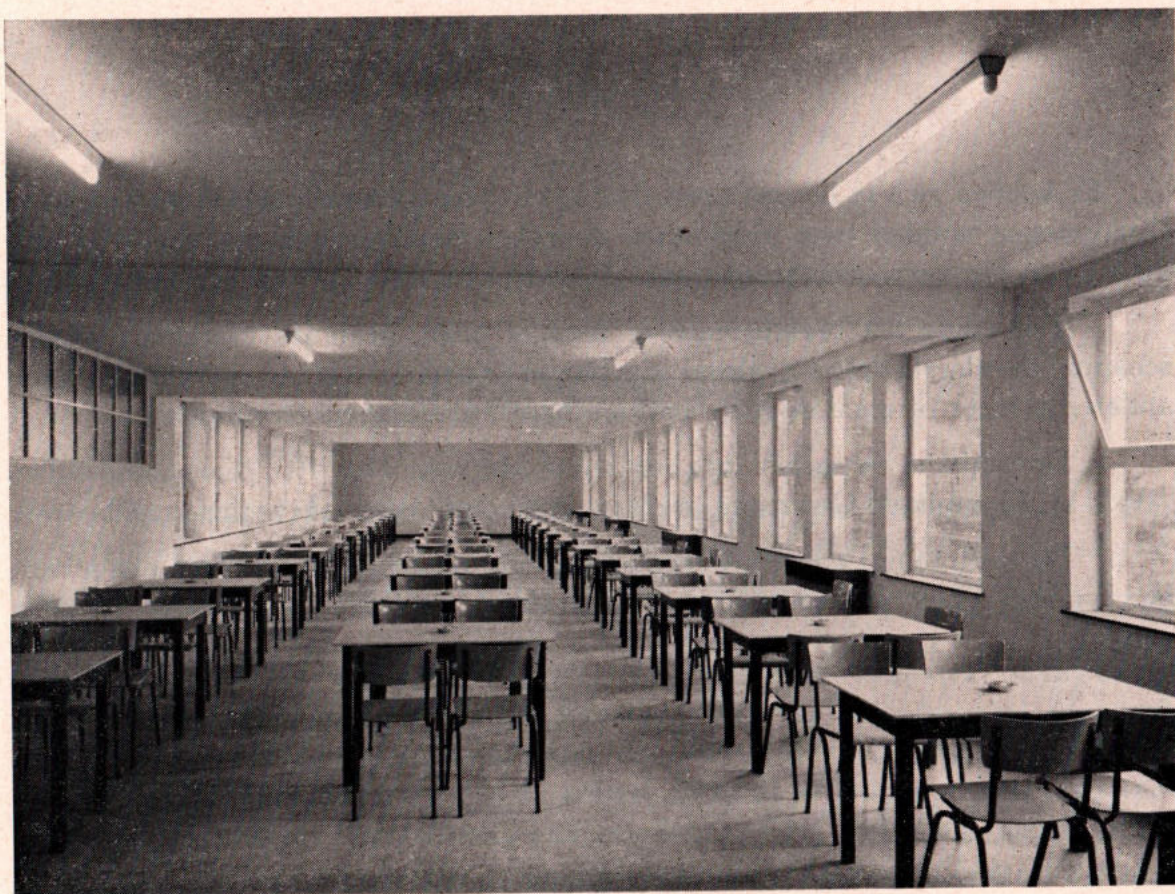


Fig. 10. — Merksem — Eetzaal.

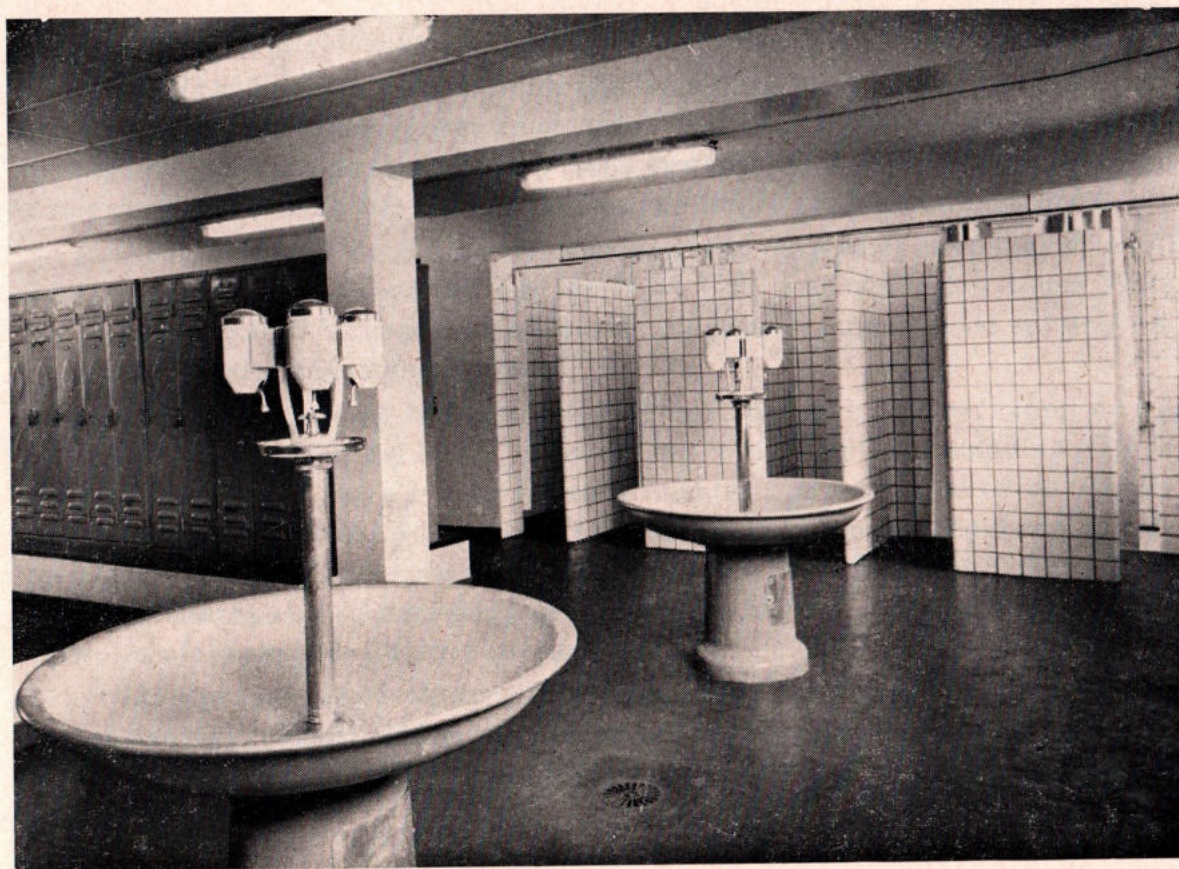


Fig. 11. — Stelplaats te Luik-St-Gilles — Sociale inrichtingen.

Er hebben zich in het verlopen dienstjaar geen gebouwbranden voorgedaan. Daarentegen werden twee autobussen door het vuur vernield, de ene door een defect aan het verwarmingsapparaat, de andere ten gevolge van een kortsluiting.

Ten einde het brandgevaar te keer te gaan, heeft de Nationale Maatschappij de vloerbedekking alsook de binnenbekleding van de autobussen door andere, in meer of mindere mate onbrandbare, bekledingen vervangen.

De sanitaire en sociale inrichtingen te Merksem (fig. 10), Luik-Saint-Gilles (fig. 11), Doornik en Oostmalle, werden gemoderniseerd of weder opgebouwd.

De verfraaiing van de werkplaatsen, die vóór enkele tijd werd aangevangen, vordert goed en wordt door het betrokken personeel ten zeerste op prijs gesteld.

PERSONEEL

De getalsterkte van het personeel bedroeg, op 31 december 1956, 8.782 ambtenaars en agenten (245 bij het Hoofdbestuur en 8.537 in de groepen) tegen 8.496 op 31 december 1955 (257 bij het Hoofdbestuur en 8.239 in de groepen).

Die merkelijke verhoging van de totale getalsterkte vloeit voort uit het opnemen, in het kader van de Nationale Maatschappij, van het personeel dat werd overgenomen van de maatschappij die de buurtlijnen der kust exploiteerde, alsmede uit het toekennen — van 1 januari 1956 af — van 6 compensatieverlofdagen, geldend als vermindering met één uur van de wekelijkse arbeidsduur.

Men herinnert zich nog de strenge koude die tijdens de maand februari 1956 heeft geheerst. In die moeilijke omstandigheden heeft het personeel zijn taak gewetensvol en met een voorbeeldige toewijding vervuld; de Raad van beheer heeft er aan gehouden te dier gelegenheid de agenten geluk te wensen en heeft geacht aan de loontrekkenden een speciale toelage van 200 F te moeten toekennen.

De Raad brengt nogmaals hulde aan de vlijt en de toewijding van het personeel en stemt bovendien in met de woorden van de h. Vrebos, Regeringscommissaris, die het kaderpersoneel geluk heeft gewenst om de uitstekende geest van samenwerking waarvan het ten opzichte van de Regeringsdiensten blijkt geeft.

Naar analogie met de op de staatsagenten toegepaste schikkingen werd aan de weddetrekkende agenten van de N.M.V.B., met ingang op 1 mei 1956, een verhoging van 5 % van hun basiswedde toegekend, ingevolge de stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen.

De stijging van de levensduurte heeft de Nationale Maatschappij er toe gebracht, van dezelfde datum af, eveneens een verhoging toe te staan van 2,5 % van hun bezoldiging aan de loontrekkende agenten; bovendien werd de vergoeding voor speciale prestaties, die sedert 1 januari 1955 wordt toegekend aan de agenten die de lijnen in *one man car* bedienen, van 1 juli 1956 af van 1 F op 1,25 F per uur gebracht en in aanmerking genomen voor het toekennen van de verschillende sociale voordelen die het personeel geniet.

De aan invalide, werkloze of gepensioneerde agenten verleende toeslagen werden aan de verschillende hiervoren vermelde verhogingen aangepast. Ten einde de betrokken sociale kassen in de mogelijkheid te stellen het hoofd te bieden aan

de toeneming der lasten die er het gevolg van was, heeft de Nationale Maatschappij een speciale bijkomende dotatie moeten aanleggen, die overeenstemt met 0,6 % der bezoldigingen, uitbetaald van 1 januari tot 31 juli, en met 1,6 % der bezoldigingen, uitbetaald van 1 augustus tot 31 december 1956.

Tijdens de laatste maanden van het dienstjaar hebben de vakverenigingen eisen gesteld met betrekking tot de revalorisatie der lonen, hun aanpassing aan het steeds maar stijgend indexcijfer der kleinhandelsprijzen en de vermindering van de arbeidsduur.

Daar het zeer moeilijk bleek tot een afdoend akkoord te komen heeft de N.M.V.B. er in toegestemd, ten einde aan haar personeel een tastbaar bewijs van haar goede bedoelingen te leveren, bij uitzondering een supplement toe te staan van 1.000 F op de toelage van 2 % van zijn bezoldiging waarop dat personeel op het einde van het jaar mocht rekenen ; begin november werd aan de loontrekkende agenten een som van 500 F als voorschot op dat supplement uitbetaald en het overige op einde december.

Op het gebied van de wettelijke sociale lasten werd tijdens het dienstjaar één enkele wijziging geregistreerd, onder de vorm van een voorlopige verhoging

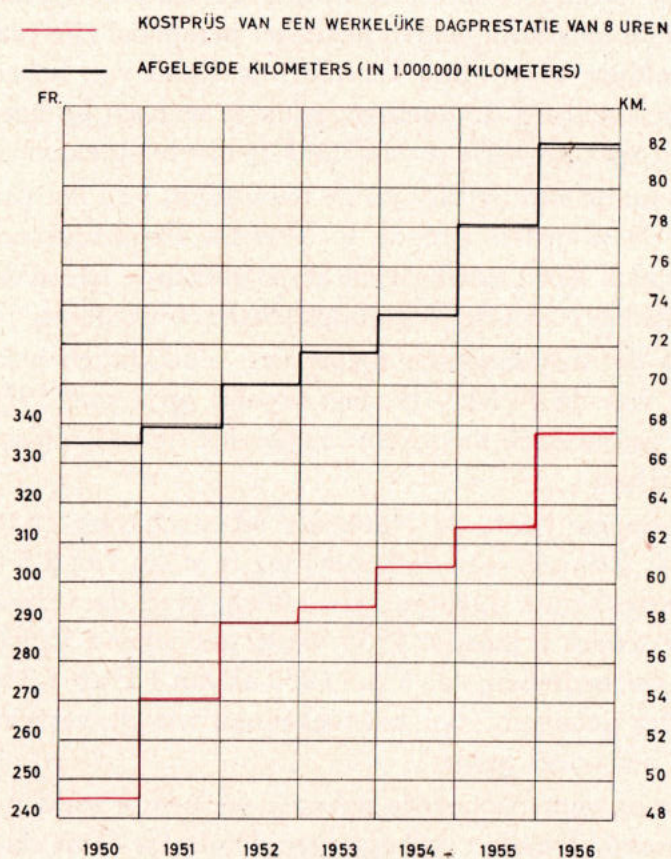


Fig. 12.

van de percentvoet der aan de R. M. Z. verschuldigde werkgeversbijdrage, verhoging die gelijk was aan 0,5 % der wedden en lonen van het derde kwartaal.

Het diagram fig. 12 geeft een voorstelling van de nieuwe verhoging (7,3 % in verhouding tot 1955) die de kostprijs van een werkelijk gepresteerd werkdag van 8 uren heeft ondergaan ingevolge de hiervoren vermelde verzwaring van lasten.

Dat diagram toont aan dat wij ons niet alleen bekommeren om het personeel, maar ook om de door onze diensten bediende bevolking; de omvang van bedoelde diensten was inderdaad 5,3 % groter dan in 1955.

NET

I. — VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN.

A. Spoorlijnen.

Tijdens het dienstjaar 1956 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 1956 een totale lengte van 8.400 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 164 autobusdiensten met een gezamenlijke lengte van 4.279 km onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 111 diensten met een lengte van .	3.046 km
krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 53 diensten met een	
lengte van	1.233 km
Totaal	4.279 km

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

II. — KAPITALEN.

A. Ingeschreven.

Op 31 december 1956 hadden de Staat, de provinciën, de gemeenten en de particulieren op de kapitalen van de autobusdiensten (regime 1924) en van de vergunde lijnen (de autobusdiensten regime 1931 inbegrepen) ingeschreven volgens de verhoudingen aangegeven in de hiernavolgende tabellen :

TOESTAND VAN DE AUTOBUSLIJNEN (regime 1924)	KAPITAAL	SOMMEN				Gemiddelde quota's (t. h.)			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Toestand op 31 december 1955 .	29.496.000	14.740.000	10.464.000	4.276.000	16.000	49,9	35,5	14,5	0,1
NIEUW INGESCHREVEN KAPITAAL									
HENEGOUWEN									
Streek van het Centrum	5.000.000	2.500.000	1.250.000	1.250.000	»	50	25	25	»
	34.496.000	17.240.000	11.714.000	5.526.000	16.000	49,9	34	16	0,1
IN 1956 OPGEGEVEN KAPITALEN									
WEST-VLAANDEREN									
Streek van Menen	4.000	2.000	1.000	1.000	»	50	25	25	»
Waasten - De Panne	2.000	1.000	»	1.000	»	50	»	50	»
Kortrijk - Lauwe - Moorsele . .	2.000	1.000	»	1.000	»	50	»	50	»
OOST-VLAANDEREN									
St-Niklaas - Temse	3.000	1.000	1.000	1.000	»	33,3	33,3	33,3	»
Doel - Kallo - Antwerpen . . .	4.000	2.000	1.000	1.000	»	50	25	25	»
Lochristi - Lokeren	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
HENEGOUWEN									
Trazegnies - Gouy-lez-Piéton . .	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Hérinnes - Pecq - grens	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Roisin - Quiévrain en uitbreiding	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Kortrijk - Pecq - Doornik . . .	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Bergen - Asquillies - Genly - Frameries	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Binche - Givry - Frameries . . .	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
LUIK									
Eupen - Kalmis	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Luik - Heure-le-Romain - Wezet	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
St-Vith - Schönberg - Manderfeld	2.000	1.000	»	1.000	»	50	»	50	»
Malmédy - St-Vith - Manderfeld	3.000	1.000	1.000	1.000	»	33,3	33,3	33,3	»
Spa - Eupen	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Eupen - Malmédy	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
Luik - Hognoul en Luik - Was-seiges	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
LIMBURG									
Hasselt - Alken	3.000	1.000	»	2.000	»	33,3	»	66,7	»
Maaseik - Tongeren	2.000	1.000	»	1.000	»	50	»	50	»
LUXEMBURG									
Poupehan - Carlsbourg	3.000	1.000	1.000	1.000	»	33,3	33,3	33,3	»
Neufchâteau - Longlier	6.000	3.000	3.000	»	»	50	50	»	»
BRABANT									
Streek van Diest	4.000	2.000	1.000	1.000	»	50	25	25	»
Haacht - Keerbergen - Rijmenam	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
AF TE TREKKEN	64.000	30.000	22.000	12.000	»	46,9	34,4	18,7	»
Toestand op 31 december 1956 .	34.432.000	17.210.000	11.692.000	5.514.000	16.000	50	33,9	16	0,1

TOESTAND VAN DE SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN (regime 1931)	KAPITAAL	SOMMEN				Gemiddelde quota's (t. h.)			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Toestand op 31 december 1955 .	1.184.179.000	569.908.000	337.661.000	270.452.000	6.158.000	48,1	28,5	22,9	0,5
OPGEGEVEN KAPITALEN									
OOST-VLAANDEREN									
Eeklo - grens	1.535.000	627.000	383.000	525.000	»	40	25	25	»
Aalter - Eeklo	1.077.000	538.000	314.000	225.000	»	50	30	20	»
Moerbeke - grens	468.000	208.000	104.000	156.000	»	44,5	22,2	33,3	»
HENEGOUWEN									
Casteau - Bracquegnies (lijnen der Groep van het Centrum) . . .	2.000.000	1.000.000	500.000	500.000	»	50	25	25	»
LUIK									
Poulseur - Sprimont - Trooz (lij- nen van het Noordwesten der provincie Luik)	360.000	180.000	180.000	»	»	50	50	»	»
BRABANT									
Verbinding langs het station van Josaphat der lijnen Brussel - Haacht en Brussel - Sterrebeek - Vosse	3.600.000	1.800.000	900.000	900.000	»	50	25	25	»
Brussel (Eeuwfeestpaleizen) - Lon- derzeel	5.142.000	2.571.000	1.285.000	1.286.000	»	50	25	25	»
AF TE TREKKEN	14.182.000	6.924.000	3.666.000	3.592.000	»	48,8	25,9	25,3	»
Toestand op 31 december 1956 .	1.169.997.000	562.984.000	333.995.000	266.860.000	6.158.000	48,1	28,6	22,8	0,5

B. Samengesmolten.

Provincie Namen.

Lijnen van het Naamse (K.B. van 30-11-1956).

Lijnen van Namen	F	27.552.000
Andenne - Eghezée	F	1.515.000
Jambes - Samson - Andenne - Hoei	F	3.466.000
Andenne - Sorée - Ciney	F	5.039.000
Eghezée - Saint-Denis - Bovesse	F	1.236.000
Rochefort - Wellin - Graide	F	2.540.000
Dinant - Florennes	F	1.920.000
Lesve - Warnant	F	1.900.000
Courrière - Ben-Ahin	F	2.101.000
Han-sur-Lesse - Grot van Han	F	200.000
Gedinne - Bohan - Alle	F	7.785.000
Taviers - Ambresin	F	1.900.000
Grupont - Wellin	F	1.085.000
		<u>58.239.000</u>

TECHNISCHE DIENSTEN

I. — VASTE INSTALLATIES.

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

De door de besturen-beheerders van de wegen uitgevoerde wegeniswerken hebben wijzigingen en verplaatsingen van sporen en van elektrische uitrustingen noodzakelijk gemaakt.

Wij vermelden namelijk :

Verplaatsing te Houdeng-Goegnies (rue Léon Houtart) ;



Fig. 13. — Lijn Brussel - Grimbergen - Londerzeel.

Bouw van een tunnel met ondergrondse halte binnen de omheining van de Tentoonstelling.

Verplaatsing naar het midden van de weg te Roux ;
 Verplaatsing naar het midden van de weg te Châtelet ;
 Aanleg van een spoor te Pont-à-Celles, in de rue du Moulin ;
 Verplaatsing en ophoging van de sporen te Boussu ;
 Opbreking van de sporen in de dwarsrichting noord-zuid in de stad Bergen,
 aanleg van verbindingssporen op de Place Régnier au Long Col en op de Place
 des Chasseurs en aanpassing van de installaties op de Grand'Place ;
 Voorlopige wijzigingen aan het tracé van de sporen, te Belgrade, en opbre-
 king van het laadspoor ;
 Verplaatsing van het spoor in de rue d'Havré, te Bergen ;
 Aanpassing, te Tilleur, van het eindpunt van de lijn Luik-Tilleur ;
 Verplaatsing van de installaties langs de Stationskaai, te Oostende ;
 Verplaatsing van de installaties tussen de voorhaven en de Demeybruggen,
 te Oostende ;
 Verplaatsing van de installaties, te Humbeek ;
 Voorlopige verplaatsing van de sporen binnen de omheining van de We-
 reldttentoonstelling, te Brussel.
 Werken tot onderhoud, drainering, hernieuwing en aanpassing (vereën-
 voudiging van installaties, aanleg van wijksporen, enz.) werden op verschillende
 punten van het net uitgevoerd.
 Bovendien werden in verschillende stelplaatsen toegangsbanen voor auto-
 bussen aangelegd.
 Ingevolge de uitbreiding van de autobusdiensten werden navermelde
 spoorlijnen of spoorlijnsecties opgebroken :

In 1956 uitgevoerde opbrekingen :

Stadslijnen te Mechelen	7 km 985
Zandvliet - grens	1 km 435
Gent - Merelbeke - Herzele - Geraardsbergen.	39 km 200
Veurne - De Panne (Oosthoek)	4 km 900
Stadslijnen te Brugge	6 km 600
Baisieux - Roisin	7 km 540
Couvin - Le Brûly	12 km 610
Moha - Hoei	4 km 700
Wijchmaal - Bree	15 km 100
Brustem - Jeuk	10 km 418
O.L.V. Tielt - Glabbeek	7 km 775
Bevekom - Geldenaken	9 km 100
Vossem (Vier-Winden) - Tervuren	2 km 445
Totaal	129 km 808

In uitvoering zijnde opbrekingen :

Aartselaar - Rumst	8 km 150
Keerbergen - Tremelo	4 km 600
De Panne - Adinkerke	3 km 750
Stadslijnen te Oostende	8 km 000
Bissegem - Moorsele	5 km 750
Doornik - Péruwelz	24 km 700
Binche - Bersillies-l'Abbaye	18 km 725
Lens - Cambron-Saint-Vincent - Thoricourt (Noir-Jambon) . .	8 km 560
Aat - Vloesberg	19 km 000
Gedinne - Vresse	21 km 400
Chanly (Neupont) - Daverdisse	6 km 080
Amberloup - Bastenaken en Marloie - Marche	21 km 640
Luik - Ste-Walburge - Vottem	2 km 280
Villers-l'Evêque - Fexhe-le-Haut-Clocher	7 km 635
Sint-Truiden - Oerle	16 km 340
Hees - Lanaken	7 km 985
Maaseik - Lanaken	27 km 000
Beringen (Dorp) - Beringen (Mijnen)	2 km 425

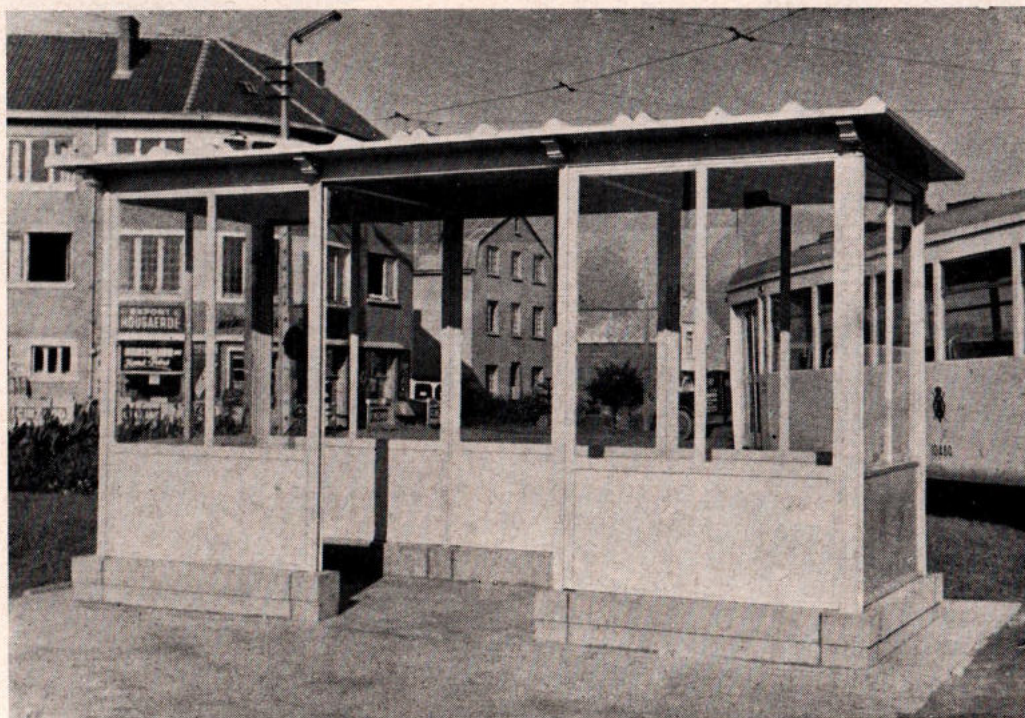


Fig. 14. — Wachthuisje van het standaardtype aan Het Voor.

Beringen (Dorp) - Koersel	3 km 140
Hasselt - Heusden	25 km 368
Totaal	242 km 528

B. Gebouwen.

Navermelde werken werden in 1956 uitgevoerd :

- oprichting van een afsluiting en van dokken voor oud metaal in de stelplaats te Jumet ;
- inrichting van een garage voor autobussen in de stelplaats, te La Louvière ;
- inrichting van burelen, te Eugies ;
- inrichting van een lokaal als wachtzaal voor het personeel, te Charleroi ;
- inrichting van burelen, te Anderlues ;
- inrichting van een garage voor autobussen in de stelplaats, te Doornik ;

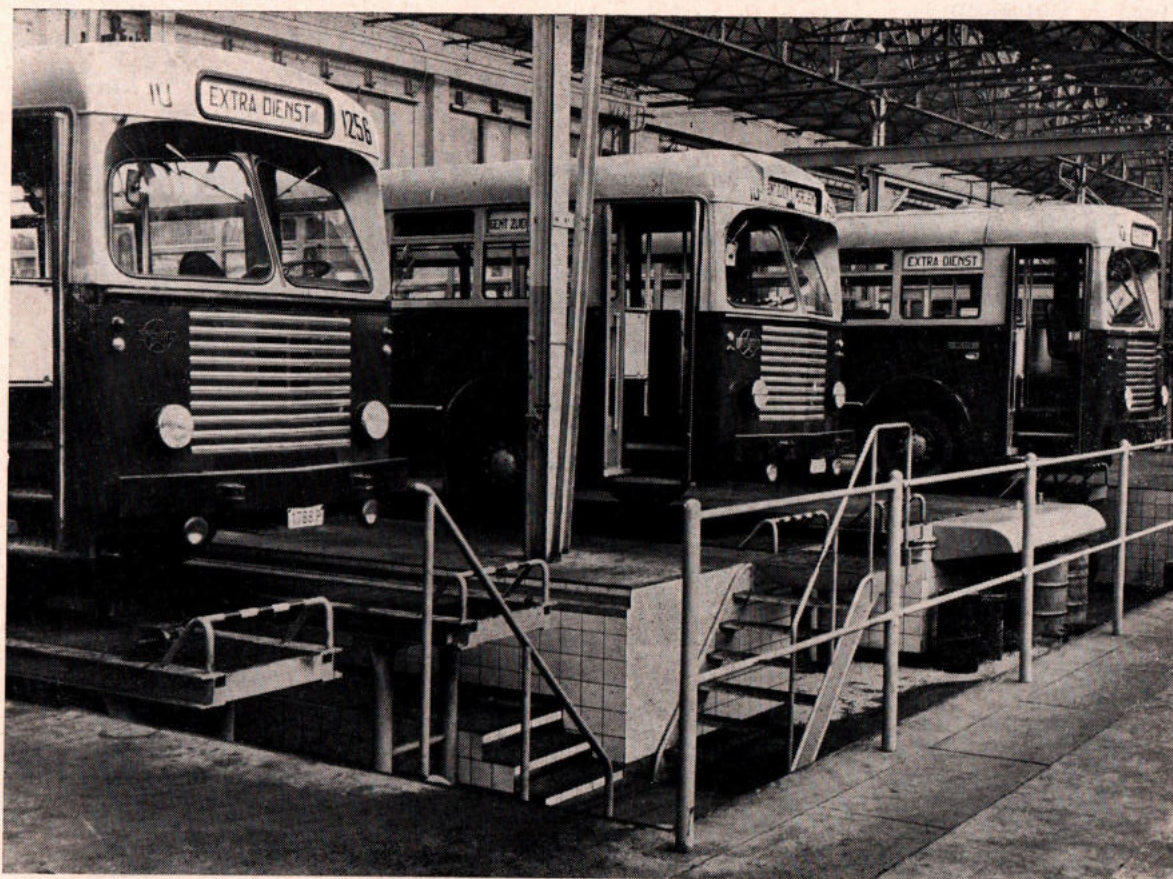


Fig. 15. — Destelbergen — Schouwput voor autobussen.

- inrichting van loods en werkplaats als garage en werkplaats voor autobussen, te Kortrijk ;
- inrichting van een garage voor gyrobussen, te Merelbeke ;
- oprichting van een gebouw voor burelen, te Oostmalle ;
- ombouwen van de loodsen tot garages voor autobussen, in de stelplaats, te Sint-Niklaas ;
- vergroting van het woonhuis in de stelplaats, te Omal ;
- ombouwen van de gebouwen voor werkplaatsen, te Andenne ;
- ombouwen van het woonhuis van de stelplaats, te Wellin ;
- oprichting van een garage voor ladderwagens in de stelplaats, te Kuregem ;
- verbouwing van gebouwen voor sociale inrichtingen in de stelplaats te Luik - Saint-Gilles.

Vermelden wij ook het tot stand brengen van sociale inrichtingen in de stelplaatsen te Doornik en te Oostmalle alsmede het aanbrengen van *verwarmingsinstallaties* in navermelde lokalen :

- burelen van de stelplaats, te Charleroi ;
- schilderwerkplaats, te Jumet ;
- gebouw van de sociale inrichtingen in de stelplaats, te Luik (Saint-Gilles) ;
- werkplaatsen en nieuwe gebouwen van de stelplaats, te Kuregem ;
- werkplaatsen te Assebroek, Destelbergen, Kortrijk, Oostende, Sint-Niklaas en nieuwe gebouwen in de stelplaats te Merksem.

C. Kunstwerken.

Herstellingswerken werden uitgevoerd aan de brug genaamd « Pont de l'Etoile », te Bascoup ; aan de brug van de « Franco-Belge », te La Croyère ; aan de brug te Trazegnies en aan de brug te Bitsingen.

D. Onderstations en elektrische cabines.

Hierna worden de voornaamste initiatieven, die tijdens het dienstjaar 1956 werden verwezenlijkt, samengevat :

- 1) Inbedrijfstelling van de automatische uitrusting van het onderstation te Leuven ;
- 2) Bouwen, in de werkplaats te Kuregem, van een nieuw verplaatsbaar onderstation op bogiewagen, met gedeeltelijke verwerking van materieel voortkomend van het onderstation te Saive (werk in uitvoering) ;
- 3) Inbedrijfstelling van de voedingsposten van de gyrobuslijn Gent-Merelbeke ;

- 4) Buitenbedrijfstelling van de onderstations te Sint-Truiden, Bressoux, Brugge, Eupen en Rocourt, ingevolge de afschaffing van elektrische lijnen ;
- 5) Plaatsen van twee ultra-snelle uitschakelaars, om de bescherming van de gelijkrichters in het onderstation te Dour te verbeteren ;
- 6) Aankoop van vier H.S. uitschakelaars met geringe olieinhoud om de oude uitschakelaars van de onderstations te Asse en te Aalst te vervangen ;
- 7) Inbedrijfstelling van een derde gelijkrichtergroep in het onderstation te Koeckelberg ;
- 8) Inbedrijfstelling van een derde omvormergroep in het onderstation te Molenbeek ;
- 9) Bestelling van het nodige materieel tot het oprichten, in de tunnel voor de N.M.V.B. op de Heizel, van een H.S.-omvormingscabine om de verlichtingsinstallaties te voeden ;

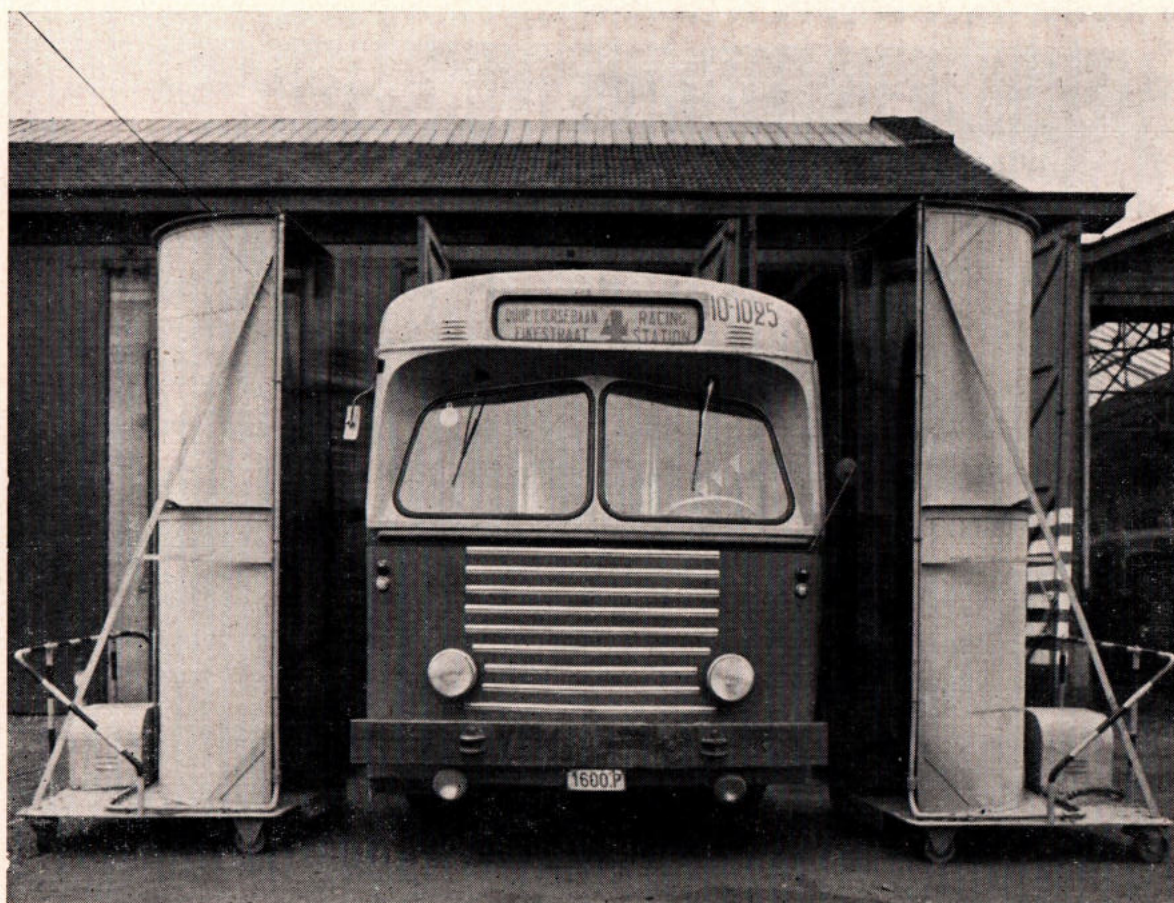


Fig. 16. — Mechelen — Machine voor het wassen van autobussen.

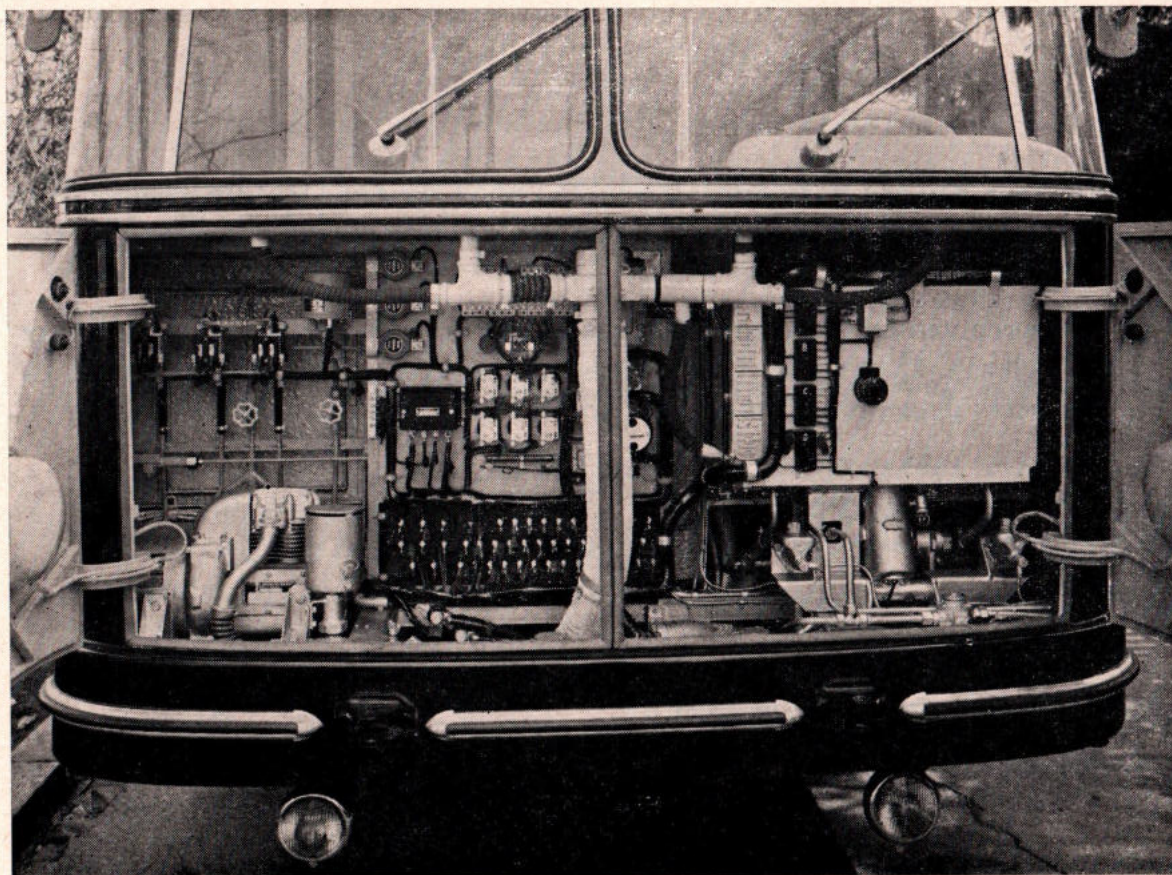


Fig. 17. — Gyrobus — Uitrusting aan de voorkant.

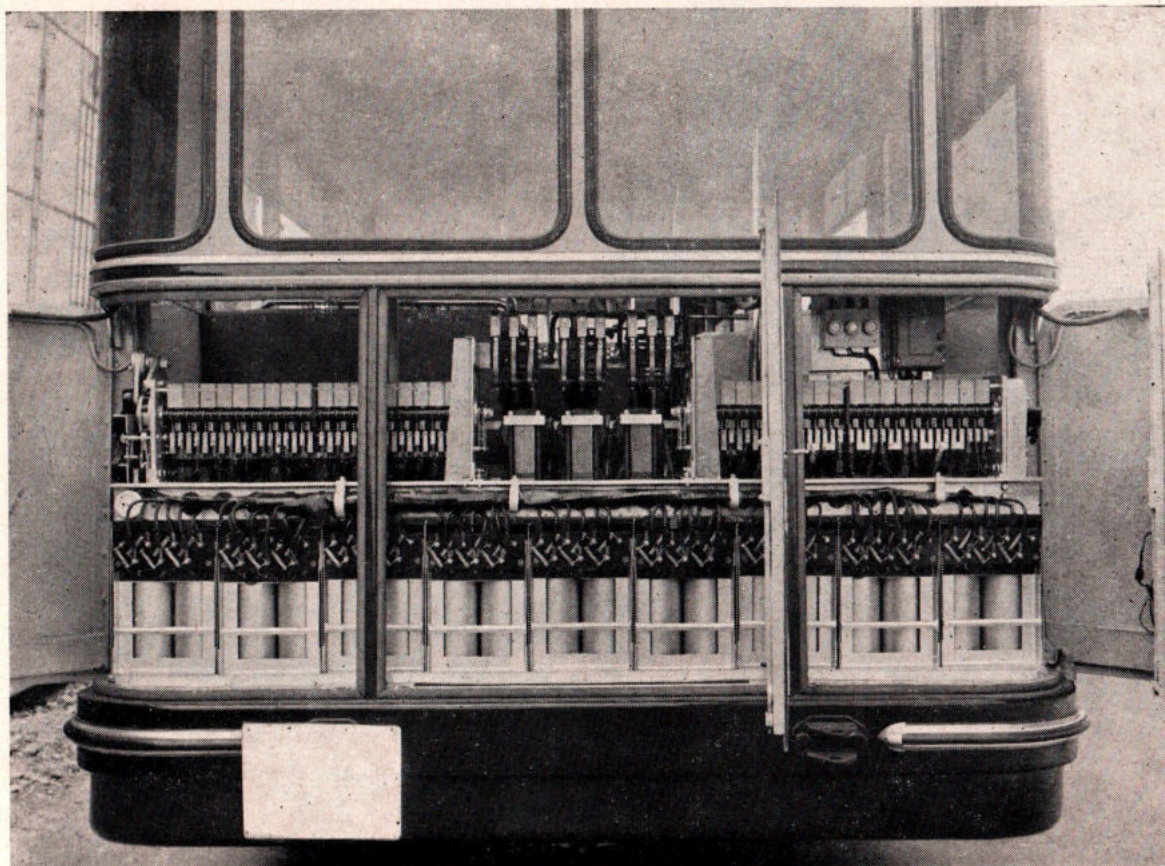


Fig.18.— Gyrobus — Uitrusting aan de achterkant.

- 10) Aankoop van een transformator van 250 KVA, bestemd voor de voeding van de elektrische installaties en de posten voor puntlassen van de werkplaatsen te Hasselt ;
- 11) Opvoeren van het vermogen der gelijkrichter groepen van de onderstations te Koekelberg, Evere, Sint-Gillis (Vlasfabriekstraat), Grimbergen, Halle en Leerbeek, door het vervangen der kolven van 350 A door kolven van 500 A.

II. ROLLEND MATERIEEL.

A. Aankopen en ombouwingen.

In uitvoering van de gedane bestellingen werden tijdens het jaar 1956 volgende voertuigen in bedrijf genomen :

- 1 elektrische bogiemotrice met vier motors en fluorescentieverlichting ;



Fig. 19. — Gyrobus in dienst op Gent - Merelbeke.

28 bogiebijwagens voor de bouw waarvan de houten kassen van motrices gebruikt werden ;

3 gyrobusen ;

162 autobussen, waarvan :

— 150 van het type 80 plaatsen met onderstel Brossel en motor Leyland aan de achterkant ;

— 3 van het type 60 plaatsen met onderstel Mercedes en motor aan de achterkant ;

— 9 van het type 40 plaatsen met onderstel Chevrolet en motor Perkins ;

3 vrachtwagens op onderstel Mercedes ;

2 vrachtwagens met kipinrichting op onderstel Mercedes ;

1 lichte vrachtwagen Volkswagen.

De houten kassen van 47 elektrische bogiemotrices (4 motors) werden vervangen door metalen kassen van het type der lichtere stadsrijtuigen (automatische deuren, breedte 2 m 32, fluorescentieverlichting).

B. Desaffectaties.

Volgend materieel werd als oud ijzer buiten gebruik gesteld :

Electrisch net :

Motorwagens	15
Gesloten bijwagens	31
Open bijwagens	4
Motorpakwagens	4
Electrische locomotief	1

Niet-geëlectrificeerd net :

Spoorauto's en tractors	38
Locomotieven	10
Personenrijtuigen	56
Rijtuigen-pakwagens	9
Pakwagens	13
Wagens met schutborden	435
Gesloten wagens	186
Platte wagens	63
Speciale wagens	5
Autobussen	59

C. Effectief op 31 december 1956.

Op die datum bestond het gezamenlijk rollend materieel uit :

Electrisch net :

Motorwagens	798
Gesloten bijwagens	625
Open bijwagens	68
Rijtuigen-pakwagens	3
Motorpakwagens	25
Pakwagen	1
Motrices voor het effenen van de rails	6

Niet-geëlectrificeerd net :

Spoorauto's en tractors	170
Locomotieven	30
Personenrijtuigen	155
Rijtuigen-pakwagens	25
Pakwagens	66
Wagens met schutborden	3.796
Gesloten wagens	1.113
Platte wagens	513
Speciale wagens	131

Vervoer over de weg :

Autobussen	821
Gyrobussen	3
Wegtrein	1

III. — VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1957.

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

De door de Openbare besturen voorziene werken zullen wijzigingen of verplaatsingen van onze installaties nodig maken :

- te Brussel, nieuw tracé in tunnel binnen de omheining van de Wereldtentoonstelling ; wijziging en aanpassing van de installaties nabij het Noord- en het Zuidstation ;

1956

BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL VOOR REIZIGERSDIENST

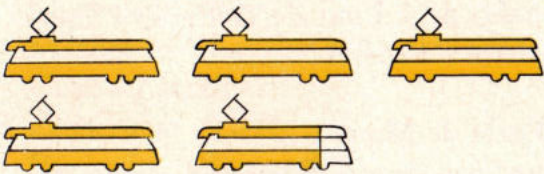
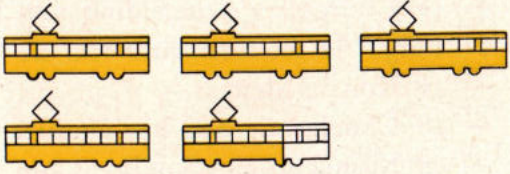
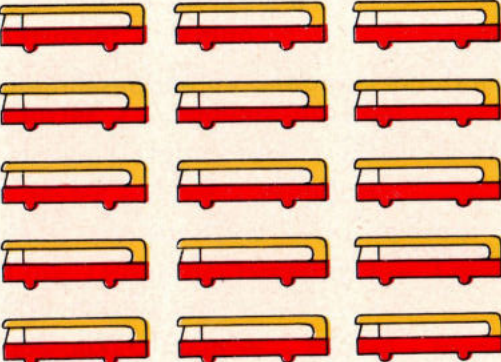
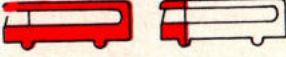
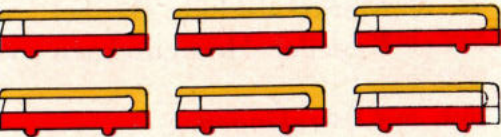
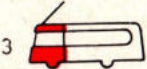
IN BEDRUFSTELLINGEN	BUITEN BEDRUFSTELLINGEN
<u>ELECTRISCHE MOTRICES</u>	
 48 MOTRICES TYPE S	 47 MOTRICES STANDAARDTYPE  15 TWEE-ASSIGE MOTRICES
<u>BÛWAGENS VOOR ELECTRISCHE DIENST</u>	
 28 BÖGIEBÛWAGENS	 35 TWEE-ASSIGE BÛWAGENS
<u>AUTOBUSSEN</u>	
 150 BUITENSTEDELÛK TYPE  12 STEDELÛK TYPE	 59 BUITENSTEDELÛK TYPE
<u>GYROBUSSEN</u>	
 3	
<u>TOTAAL : 241</u>	<u>TOTAAL : 156</u>

Fig. 20.

- te Wemmel, op de Limburg-Stirumlaan (ring van Brussel) : verplaatsing van de sporen ;
- te Kraainem (Woluwelaan) : aanpassing van de installaties ;
- te Bascoup : verbreding van de overbrugging ;
- te Courcelles : omleiding van het spoor nabij de « Pont de la Ferté », ingevolge de modernisatie van de vaart Charleroi - Brussel ;
- te Roux : idem ;
- te Charleroi : aan het viaduct van de « Porte de Mons » ;
- te Monceau-sur-Sambre : aan het kruispunt van de rue Ferrer en de rue des Combattants ;
- te Monceau-sur-Sambre en te Fontaine-l'Evêque : wijziging aan de sporen en aanleggen van perrons voor reizigers ;
- te La Louvière en te Haine-Saint-Paul : verplaatsing en verdubbeling van het spoor ;
- in de doortocht van Fleurus ;
- te Bergen, place des Alliés : aan de voet van het viaduct ;
- op een sectie van de lijn Quaregnon - Quévy : ingevolge de werken aan de weg Baudour - Pâturages ;
- te Herstal : omleiding van de lijn ingevolge het aanleggen van de autoweg Luik - Aken ;
- te Gent-Dampoort : aanpassing van de installaties ;
- te Gent (Grindeplein) : aanpassing van de installaties ;
- te Zomergem-Kerk : aanleg van een ringspoor ;
- te Wondelgem (Ringvaart) : verplaatsing ;
- te Merksem : verplaatsing van de installaties ;
- te Merksem-Oude Barreel : aanleg van een dubbele ingang en aanpassingen ;
- te Kapellen-Hoevensebaan : verplaatsing.

Opbrekingen.

De plans zijn goedgekeurd.

Wetteren - Sint-Lievens-Houtem	13 km 000
Bellegem - Pecq	13 km 200
Doornik - Pecq	9 km 500
Doornik - Bouvignies	34 km 100
Comblain-la-Tour - Werbomont	23 km 900
Libramont - Moiricy	15 km 360
Montegnée (Tête de Bœuf) - Ans	4 km 755
Totaal	113 km 815

De plans zijn aan de goedkeuring onderworpen.

Oostmalle - Hoogstraten	12 km 850
Mechelen - Heist-op-den-Berg	22 km 380
Mechelen - Rumst	9 km 750
Mechelen - Keerbergen - Haacht	14 km 800
Gent - Merelbeke	7 km 000
Zomergem - Ursel	6 km 700
Evergem - Bassevelde	29 km 950
Bredene (Nukkerbrug) - Klemskerke	6 km 750
Brugge - Knokke	20 km 470
Moeskroen (La Marlière) - Moeskroen (De Plank).	1 km 213
Oedelem - Ursel	11 km 350
Kortrijk - Deerlijk	8 km 720
Vloesberg - Geraardsbergen	16 km 000
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
Boussu (stelplaats) - Hautrage (vertakking)	3 km 000
Thoricourt (Noir-Jambon) - Edingen	11 km 340
Olloy - Oignies	9 km 900
Rochefort - Wellin	14 km 700
Taviers - Franquénée (3 ^{de} rail Franquénée - Boneffe = 1,003)	3 km 111
Grupont - Wellin	13 km 800
Maissin - Paliseul	13 km 715
Ouffet - Comblain-au-Pont	12 km 548
Horion - Hozémont - Fexhe-le-Haut-Clocher	4 km 650
Clavier - Abée - Nandrin	10 km 490
Hollogne-sur-Geer - Borgworm	3 km 080
Luik (Pont de Bressoux) - Trembleur (Kolenmijnen van Ar- genteau)	16 km 940
Verviers - Dolhain - Baelen - Eupen	12 km 900
Clavier (station) - Clavier (Ochain)	3 km 600
Leerbeek - Edingen	11 km 900
Sint-Truiden - Halle-Booienhoven	4 km 040
Totaal	343 km 642

B. Gebouwen.

- Inrichting van burelen voor werkplaatsen, te Jumet ;
- Oprichting van een garage, te Solre-sur-Sambre ;
- Heroprichting van een steunmuur, te Ressaix ;
- Inrichting van burelen en van een garage, te Turnhout ;
- Inrichting van burelen, te Merksem-Oude Barreel ;
- Oprichting van burelen, te Kuregem.

Verwarmingsinstallaties zullen aangebracht worden in het magazijn te Eugies, in de werkplaats te Quaregnon, in het gebouw voor sociale inrichtingen te Mechelen, in de werkplaats te Overijse en in de werkplaatsen te Oostende.

C. Kunstwerken.

Herstellingswerken zullen worden uitgevoerd aan de brug te Estinnes-au-Mont en aan de brug genaamd « Pont du Marais », te Anderlues.

D. Onderstations.

- 1) Verplaatsing en versterking van het onderstation te Charleroi-Viaduc (het nodige materieel wordt ingeslagen).
- 2) Inrichting van een verplaatsbaar onderstation te Zellik (verbetering van de voeding van de sectie Brussel - Aalst).
- 3) Het onderstation te Koksijde zal gemoderniseerd en automatisch gemaakt worden.
- 4) Het onderstation te Middelkerke zal gemoderniseerd en automatisch gemaakt worden.
- 5) Men bestudeert het nut van het inrichten van een nieuw verplaatsbaar onderstation op rails, door middel van de tweede gelijkrichtergroep van het onderstation te Saive.
- 6) Waarschijnlijke buitenbedrijfstelling van de onderstations te Mechelen, Putte en Keerbergen.
- 7) Inbedrijfstelling van een H.S.-omvormingscabine in de tunnel voor buurttrams op de Heizel.
- 8) Inbedrijfstelling van nieuwe H.S.-uitschakelaars in de onderstations te Asse en te Aalst.
- 9) Men bestudeert het opnieuw gebruiken van het materieel dat in de buiten bedrijf gestelde onderstations beschikbaar zal worden.

In principe zou het dienen tot het automatisch maken van de onderstations die nog met omvormers zijn uitgerust.

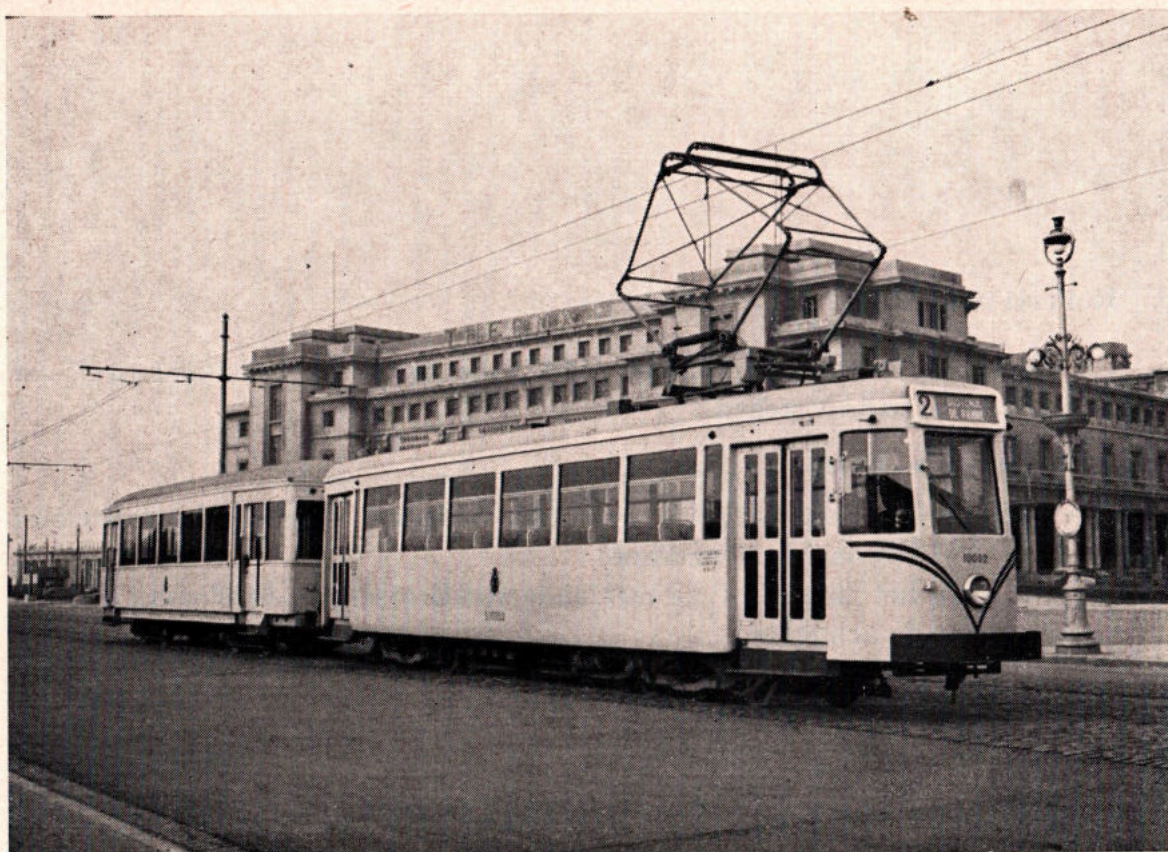


Fig. 21. — Trein samengesteld uit een gemoderniseerde motrice en een bogiebijwagen (Oostende).



Fig. 22. — Binnenzicht van de rijtuigen type «S» van de Kustlijnen.

E. Rollend materieel.

Tijdens de dienstjaren 1957 en 1958 zullen wij navermeld materieel, dat in aanbouw is, in bedrijf stellen :

191 autobussen, waarvan :

- 163 van het buitenstedelijk type met onderstel Brossel (Leylandmotor 154 PK aan de achterkant) ;
- 28 van het stedelijk type met onderstel Brossel (Leylandmotor 102 PK aan de achterkant).



Fig. 23. — Autobus met bijwagen te Frahan.

EXPLOITATIE

I. — GEEXPLOITEERDE LIJNEN.

A. Spoorlijnen.

Op 31 december 1956 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 2.081 kilometer, onderverdeeld in 1.206 km met elektrische tractie en 875 km met niet-electrische tractie (stoom of autorail).

De gezamenlijke lengte van de op dezelfde datum door navermelde maatschappijen geëxploiteerde verpachte spoorlijnen bedroeg 11 km 700 :

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

2° « Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel » (8 km).

B. Openbare autobusdiensten.

a) *Regelmatige autobusdiensten.*

Op 31 december 1956 bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 7.967 km.

De totale lengte van de op dezelfde datum verpachte openbare autobusdiensten bedroeg 248 km.

Hierna volgt een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op 31 december 1956 geëxploiteerde openbare autobusdiensten worden aangegeven. Die tabel omvat niet de seizoendiensten.

*Aantal en lengte van de op 31 december 1956 in bedrijf zijnde autobusdiensten
(zonder de seizoendiensten).*

PROVINCIE	Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend krachtens de wet van 29 augustus 1931						Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend krachtens de besluitwet van 30 december 1946						Totalen per exploitatiewijze				Algemeen totaal	
	In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters			
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km		
Antwerpen . . .	15	451	4	139	19	590	—	—	1	13	1	13	15	451	5	152	20	603
Oost-Vlaanderen .	14	427	1	12	15	439	—	—	1	60	1	60	14	427	2	72	16	499
West-Vlaanderen	23	781	2	24	25	805	—	—	8	236	8	236	23	781	10	260	33	1.041
Henegouwen . .	25	925	2	83	27	1.008	3	75	2	23	5	98	28	1.000	4	106	32	1.106
Namen	22	555	—	—	22	555	4	114	7	186	11	300	26	669	7	186	33	855
Luxemburg . . .	18	648	2	23	20	671	5	113	5	218	10	331	23	761	7	241	30	1.002
Luik	18	731	1	4	19	735	4	105	8	219	12	324	22	836	9	223	31	1.059
Limburg	19	846	3	33	22	879	—	—	—	—	—	—	19	846	3	33	22	879
Brabant	15	459	—	—	15	459	6	182	10	282	16	464	21	641	10	282	31	923
Totalen .	169	5.823	15	318	184	6.141	22	589	42	1.237	64	1.826	191	6.412	57	1.555	248	7.967

b) *Aantal en totale lengte van de openbare seizoenautobusdiensten.*

	Kilometer	Aantal
In eigen beheer	433	7
Door pachters	nihil	—

C. *Speciale autobusdiensten.*

Aantal en lengte van de op 31 december 1956 in bedrijf zijnde speciale autobusdiensten.

PROVINCIE	EXPLOITATIEWIJZE				TOTAAL	
	Exploitatie in eigen beheer		Exploitatie door pachters			
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km
Antwerpen	21	148	17	364	38	512
Oost-Vlaanderen . . .	1	6	2	14	3	20
West-Vlaanderen . . .	2	73	9	145	11	218
Henegouwen	37	473	95	7.600	132	8.073
Namen	9	98	10	401	19	499
Luxemburg	6	72	2	63	8	135
Luik	11	240	99	5.902	110	6.142
(*)	6	324	20	1.121	26	1.445
Limburg	45	1.115	190	9.361	235	10.476
Brabant	27	378	9	191	36	569
Totaal	165	2.927	453	25.162	618	28.089

(*) Bijzondere autobusdiensten in de provincie Luik, beheerd door onze gewestelijke Directie van Limburg.

II. — TARIEVEN.

A. *Goederen.*

Van 1 mei 1956 af, werd het vervoer van schroot en ijzerproducten, dat onderworpen werd aan het verdrag van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.), uitgesloten van het voordeel van het gemengd tarief N.M.B.S.-N.M.V.B.

De vermindering van 10 % die sedert 1-5-1955 toegepast wordt op het tarief voor het vervoer van kolen en gelijkgestelde producten, ijzerertsen en mangaanertsen, werd ook op het schroot en de ijzerproducten toepasselijk gemaakt.

B. Reizigers.

1. Bij Ministerieel Besluit van 18 juni 1956, werd het tarief voor de stadsdiensten van 22 juni 1956 af gewijzigd als volgt :

- 1) te Aalst, Brugge, Brussel, Doornik, Gent, Kortrijk, Leuven, Luik, Mechelen, Menen, Moeskroen, Namen, Oostende, Sint-Niklaas, Tienen en Turnhout werd de minimumprijs van 3 F op 3,50 F gebracht ;
- 2) op de elektrische lijnen van Henegouwen werd de minimumprijs van 2,50 F op 3 F gebracht en worden kaarten afgeleverd tegen 25 F voor 9 ritten, geldig voor 1 of 2 km of secties ;



Fig. 24. — Gent — Inwijding van de gyrobuslijn.

- 3) ter vervanging van de kaarten tegen 25 F voor 10 ritten, worden kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 9 ritten en kaarten tegen 50 F voor 19 ritten te Bergen, Doornik, Gent, Leuven, Mechelen, Oostende, Sint-Niklaas en Turnhout ;
- 4) ter vervanging van de kaarten tegen 50 F en 70 F voor 20 ritten worden, te Brussel, kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 19 ritten ;
- 5) ter vervanging van de kaarten tegen 50 F en 75 F voor 20 ritten worden, te Antwerpen, kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 19 ritten ;
- 6) op de buurtlijnen der stadsdiensten van Luik worden kaarten afgeleverd tegen 30 F voor 9 ritten en tegen 50 F voor 16 ritten, geldig tussen de Place Saint-Lambert, enerzijds, en de Place Jean de Wilde, Bons Buveurs, Saint-Nicolas-Gemeentehuis, Coronmeuse, Bressoux-Grot, Bressoux-rue Defrance, en Glain-Place de la Victoire, anderzijds.

2. Bij Ministerieel Besluit van 27 juli 1956, toegepast sedert 3 augustus 1956, worden er kaarten tegen 50 F voor 16 ritten afgeleverd, ter vervanging van de kaarten tegen dezelfde prijs voor 17 ritten, op de secties Elsene (Eugène Flageyplaats) - Schaarbeek (Station) en Kerkhof van Brussel-Generaal Meiserplaats.

3. Bij Ministerieel Besluit van 27 juli 1956, toegepast sedert 6 augustus 1956, wordt de minimumprijs van 3,30 F op 3,50 F gebracht op de secties :

Antwerpen (Franklin Rooseveltplaats) - Antwerpen (Zwemdok) van de lijn Antwerpen - Mechelen ;

Antwerpen (Franklin Rooseveltplaats) - Deurne (Stenenbrugstraat) van de lijn Antwerpen - Broechem ;

Antwerpen (Franklin Rooseveltplaats) - Antwerpen (Turnhoutse Poort) van de lijn Antwerpen - Turnhout.

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 1956, 1.280.936.610 F en de uitgave 1.235.428.907 F. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 96,45 in 1956, tegen 95,70 in 1955, 95,57 in 1954, 96,53 in 1953 en 97,51 in 1952.

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

Uit die tabel blijkt dat 6 lijnen met verlies sluiten (1.085.063 F) tegen 7 in 1955 (807.084 F) en 84 lijnen met winst (48.106.280 F) tegen 83 in 1955 (56.350.364 F).

Het nadelig saldo van de 6 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 43 dezer lijnen (16.448.115 F) tot gehele of gedeeltelijke aflossing van de vorige verliezen aangewend.

Het saldo der rekening van de overige lijnen (in 't geheel 31.658.165 F) werd verdeeld overeenkomstig artikel 28 der statuten (bijlage C).

In 1955, bedroeg het verdeelde totaal 36.524.437 F.

Het gemiddeld percent van de voor het dienstjaar 1956 toegekende bruto-dividenden bedraagt 2,5918.

B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924).

De in 1956 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 104.331.075 F (in 1955, 95.731.499 F) en van de diensten met laag kapitaal 72.050.520 F (in 1955, 73.253.308 F), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 102.118.215 F (in 1955, 93.727.804 F) en 71.582.383 F (in 1955, 72.366.068 F) beliepen.

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

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 94.575 F, moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo (2.791.738 F) van 32 diensten werd in dividenden uitgedeeld tot beloop van 2.148.175 F, terwijl het overige werd toegewezen aan het Reservefonds (358.796 F), aan het Voorzieningsfonds (239.201 F) en als tantièmes (45.566 F).

In 1955, bedroegen de verliezen 48.599 F, de winsten 2.923.234 F, waarvan 2.014.464 F uitgereikt in dividenden, 524.989 F en 350.008 F 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 1952 tot 1956, 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
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
1956	1.295.061.122,00	188.006.559	—	3.350.357	23.088.809	96.042.568	1.148.430	311.636.723

B. Goederen.

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

De gemiddelde afstand per vervoerde ton is, in 1956, 8 km 387 tegen
9 km 326 in 1955.

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
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
1956	4.046 38.608	210.132 2.561.252	93.298 1.703.502	99.633 1.070.755	101.780 641.690	42.232 148.781	32.637 195.050	546.433 2.876.131	— —	249.763 2.338.675	1.379.954 11.574.444	42.527.769,00

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 %
1952	92,08 %	7,92 %
1953	93,36 %	6,64 %
1954	95,21 %	4,79 %
1955	95,92 %	4,08 %
1956	96,68 %	3,32 %

V. — AFGELEGDE AFSTANDEN IN KILOMETERS.

1913	35.494.537
1938	68.204.260
1952	70.006.093
1953	71.616.703
1954	73.647.423
1955	78.179.769
1956	82.256.734

COMMENTAAR

I. — UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.

ANNUITEITSLASTEN

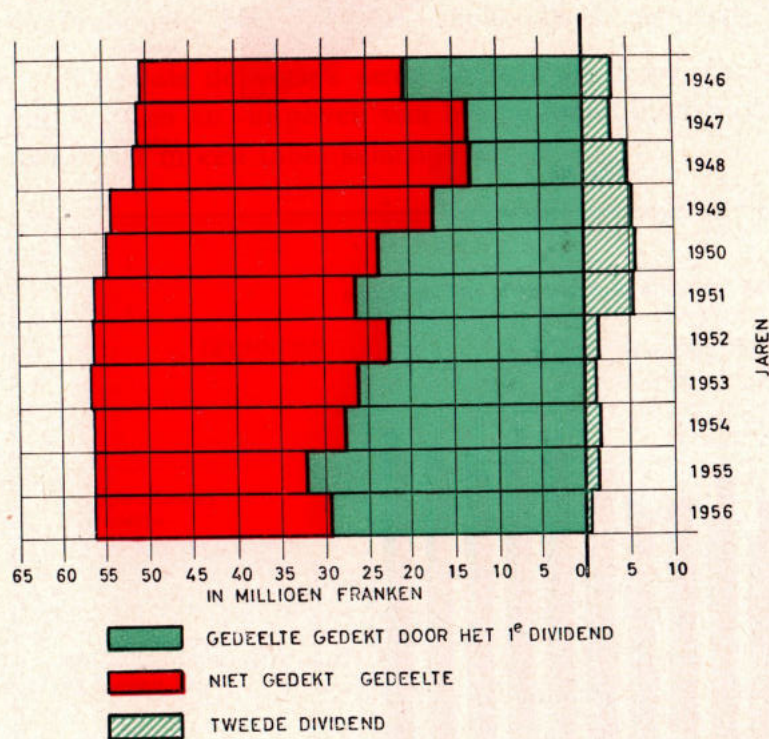


Fig. 25.

Het openbaar vervoer met gewestelijk karakter heeft in 1956 geen resultaten geboekt die in overeenstemming zijn met de algemene welvaart voortvloeiend uit een hoge economische conjunctuur.

Wat de Nationale Maatschappij betreft, blijkt zulks uit de gegevens van het diagram fig. 25.

De nieuwe lasten, die de rekeningen van 1955 slechts gedeeltelijk bezwaard hadden (verhoging, van juli 1955 af, van de patroonsbijdrage bij de R.M.Z. en van de taks op het vervoer), gevoegd bij de verschillende nieuwe voordelen,

vermeld onder het hoofdstuk « Personeel » van dit verslag, en bij de prijsverhogingen die de voornaamste leveringen treffen, hebben de winstmarge van de exploitatie doen slinken.

De wijzigingen die zich in de inkomsten en lasten van 1956 hebben voorgedaan gaven aanleiding tot een nieuwe verdeling, volgens hun aard, van de exploitatieontvangsten en -uitgaven ; het diagram fig. 26 geeft een duidelijk beeld van die verdeling.

EXPLOITATIEUITSLAGEN VAN DE SPOORLIJNEN EN DE AUTOBUSDIENSTEN (REGIME 1931)

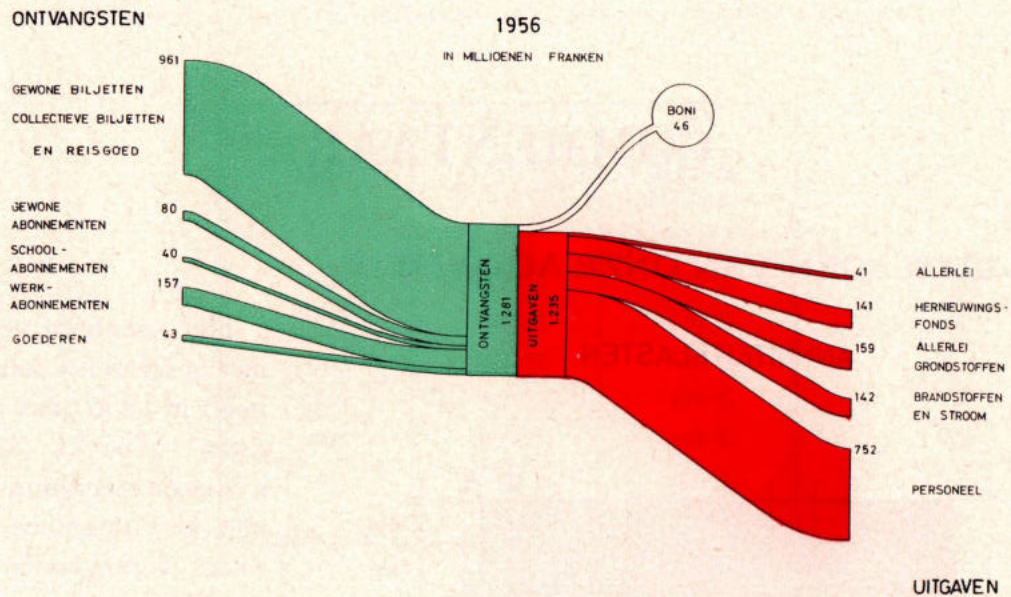


Fig. 26.

JAARLIJKE EXPLOITATIEUITGAVEN & ONTVANGSTEN

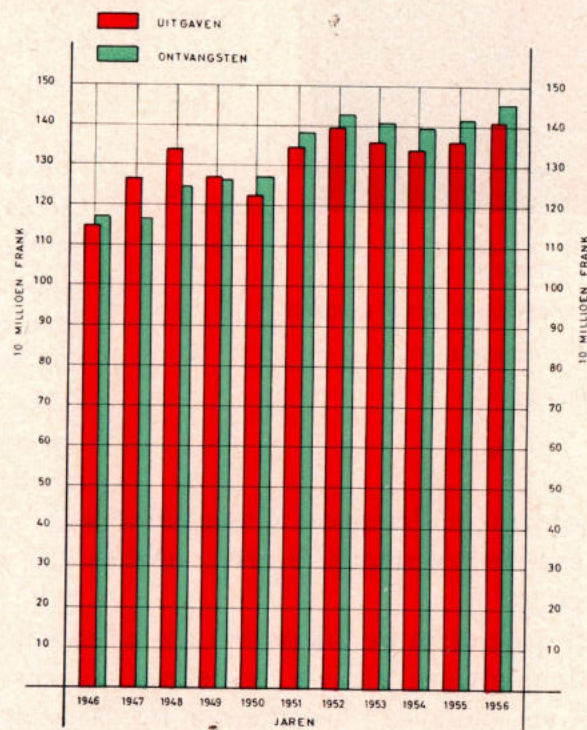


Fig. 27.

Het diagram fig. 27 toont aan dat, onder het oogpunt van het verkeer, het jaar 1956 nochtans niet slecht is geweest : de ontvangsten, die enigszins werden beïnvloed door een tariefaanpassing, beperkt tot de prijzen die het minimumbedrag van de algemene prijzentabel voor het vervoer van reizigers niet bereikten, zijn iets hoger geweest dan die van de vorige jaren, maar de exploitatieuitgaven zijn ook toegenomen en hebben voor het eerst het peil van 1.400 miljoen frank overschreden.

Eigenlijk is de toeneming van de ontvangsten te wijten aan het bedienen van talrijke nieuwe reizen, daar de totale uitgestrektheid van het net, in verhouding tot 1955, met 6,48 % is gestegen en het aantal afgelegde kilometers met 5,21 %. De inkrimping van de winst, die blijkt uit de gegevens van fig. 25, geeft een verkeerde voorstelling van de resultaten die werden opgeleverd door een door de Nationale Maatschappij aanhoudend gevoerde rationalisatiepolitiek.

Zoals de vorige jaren hebben wij, voor elk vervoermiddel, de exploitatie-ontvangsten en -uitgaven van het verlopen dienstjaar en ook van het voorgaande dienstjaar in een tabel samengevat.

DIENSTEN	1955			1956		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
	IN MILJOEN FRANK					
Spoorlijnen :						
Electrische	837,7	806,7	31,0	802,4	779,8	22,6
Niet-electrische	73,4	71,9	1,5	53,1	53,4	— 0,3
Totalen	911,1	878,6	32,5	855,5	833,2	22,3
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	337,9	316,8	21,1	425,4	402,2	23,2
Met eigen kapitaal (regime 1924)	169,0	166,1	2,9	176,4	173,7	2,7
Totalen	506,9	482,9	24,0	601,8	575,9	25,9
Algemene totalen	1.418,0	1.361,5	56,5	1.457,3	1.409,1	48,2

Die tabel geeft de achteruitgang weer, zo in absolute cijfers als in betrekkelijke waarde, van het vervoer per spoor, ten voordele van de wegactiviteit.

Die achteruitgang is voornamelijk aan twee factors te wijten, namelijk :
— de doorvoering van het programma tot vervanging van de spoorlijnen door autobusdiensten, daar bijna 1/10^{de} van het spoornet voor het verkeer gesloten werd in 1956 ;

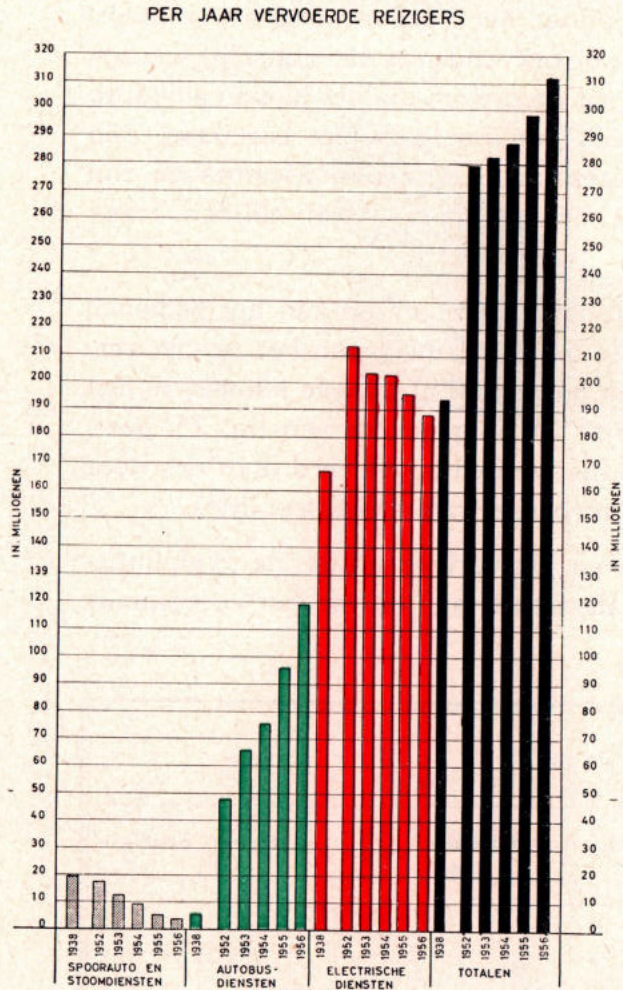


Fig. 28.

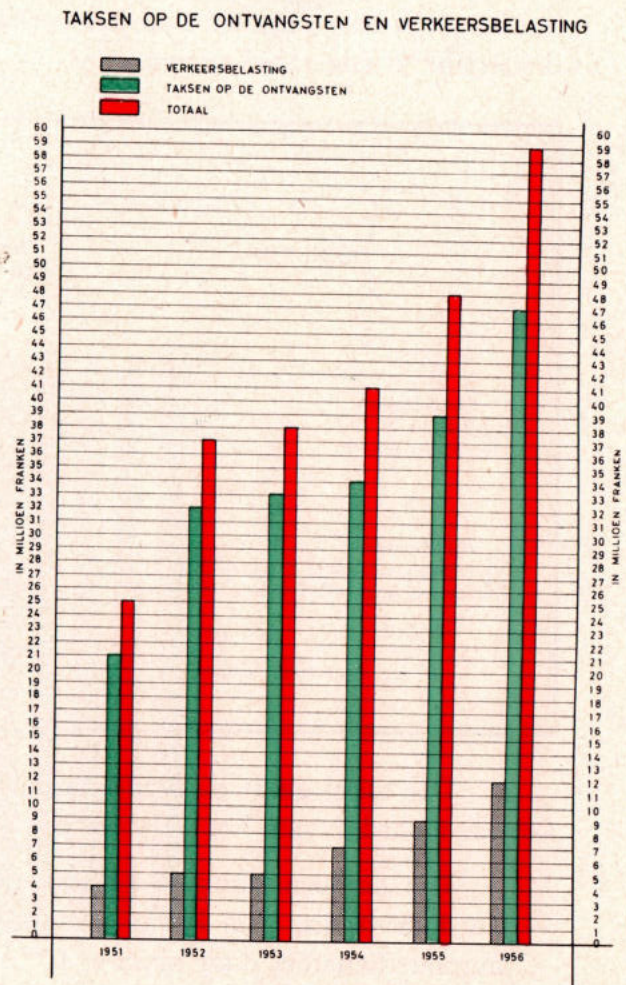


Fig. 29.

- de uitbreiding van de reismegen der autobussen door de aanpassing van het tracé der lijnen aan de nieuwe verkeersstromingen ontstaan uit het vestigen van industriële centra, onderwijsinrichtingen, bewoonde zones, enz., wat een aangroei met 13,78 % van het geëxploiteerde wegniet met zich heeft gebracht (zie hierna de rubriek « Wijzigingen aan de vervoerstelsels »).

Het staat vast dat een dergelijke aanpassing van de vervoermiddelen slechts onvolkomen en met een groot tijdverlies had kunnen geschieden, zo men nieuwe spoorwegen had moeten aanleggen om aan de verplaatsingsnoodwendigheden die zich voordeden het hoofd te bieden.

Het aantal vervoerde reizigers steeg met 4,16 % (zie diagram fig. 28), maar de aanwinst der ontvangsten van het reizigersvervoer bleef beperkt tot 3,37 %, niettegenstaande de lichte tariefsverhoging van juni 1956.

In feite is de gemiddelde ontvangst per reiziger van 4,32 F tot 4,25 F gedaald en die vermindering is voor 0,01 F te wijten aan de taks op het vervoer.

Het past hier eens te meer de aandacht te vestigen op het aangroeien van de fiscale lasten die op de exploitatie wegen.

Uit het diagram fig. 29 kan men afleiden dat, zo de taks op het vervoer en de verkeerstaks in absolute cijfers op hun peil van 1955 waren gebleven, de winst voor het dienstjaar 1956 beter zou geweest zijn, niettegenstaande de terugslag op de kostprijs van de trage maar voortdurende stijging van de prijs der grondstoffen, van de verhoging der uurlonen, van de verhoging der bijdrage bij de maatschappelijke zekerheid, van de vermindering van de wekelijkse arbeidsduur, van de toekenning van twee buitengewone premies, de eerste gerechtvaardigd door een strenge winter, de andere toegestaan tot het voorlopig regelen van een hangend geschil.

Dit herinneren aan de opgelegde nieuwe lasten, zonder dat nieuwe inkomsten werden voorzien om de meeste er van te dekken, geeft de gelegenheid om de inspanningen tot rationalisatie, die door de Nationale Maatschappij werden doorgezet met het oog op het opvoeren van de productiviteit, naar waarde te doen schatten.

Het voeren van een dergelijke politiek dringt zich nu meer op dan 20 of 40 jaar geleden, daar uit hoofde van de wijzigingen die zich hebben voorgedaan in de verhouding tussen het te vergelden kapitaal en de jaarlijkse exploitatieontvangsten, de financiële toestand van de Nationale Maatschappij veel kwetsbaarder geworden is.

Wij achten het nuttig hierover verder uit te weiden.

II. — ONDERZOEK VAN HET FINANCIËEL WEERSTANDSVERMOGEN VAN DE MAATSCHAPPIJ.

a) *Evolutie van de verhouding van de jaarlijkse exploitatieontvangsten tot het geïnvesteerde kapitaal.*

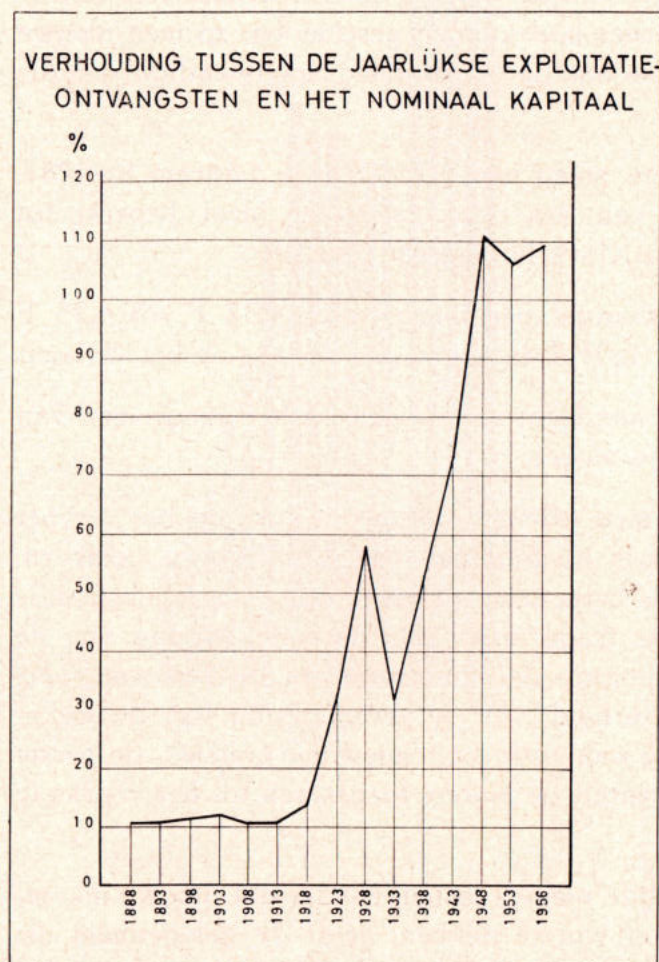


Fig. 30.

Het door de Raad van Beheer uitgebrachte jaarverslag herinnert ons er aan, dat in 1893 de exploitatieontvangsten 4.684.355 F bedroegen, terwijl het in het net geïnvesteerde kapitaal 45 miljoen 372.000 F beliep.

Die twee elementen bevonden zich dus tegenover elkander in de verhouding van 10,32 tot 100.

Gedurende 20 jaar bleef die verhouding practisch constant, vermits zij 10,68 % bedroeg in 1913; de exploitatieontvangsten beliepen op dat ogenblik 28 miljoen 201.490 F voor een investering van 263.971.000 F.

In 1933 gaf die verhouding de diepe invloed weer van de eerste devaluatie tussen de twee oorlogen, met een percentage van 31,83, t.t.z. 236.950.914 F ontvangsten voor een niet herwaardeerd kapitaal van 744.383.000 F.

Twintig jaar later viel een zelfs betrekkelijk belangrijkere toeneming waar te nemen: verhouding van 106,33 %, met 1.244.220.285 F ontvangsten voor 1.172.463.000 F kapitaal.

In 1956 is de verhouding 109,48 % geworden (1.280.936.610 F ontvangsten voor een steeds niet herwaardeerd kapitaal van 1.169.997.000 F).

A priori zou een dergelijke evolutie als de uiting van een versterkte toestand kunnen beschouwd worden.

In feite, zoals hiervoren reeds werd aangehaald, is dit niet het geval en dient er eerder een teken in gezien te worden van een kwetsbaarheid, van een zwakte, waarvan wij hierna de redenen nader zullen omschrijven.

b) *Evolutie van de vereiste exploitatiecoëfficiënt om het eerste dividend volledig te dekken.*

Wij zullen vooreerst de vastgestelde verhouding onderzoeken tussen, eensdeels, de annuïteitenlast die nodig is om in 90 jaar de ingeschreven kapitalen af te schrijven en, anderdeels, de jaarlijkse ontvangsten; die annuïteitenlast is in dit

geval het totaal maximumbedrag van het eerste dividend voor de gezamenlijke lijnen.

In 1893 was die verhouding tussen het vereiste eerste dividend en de exploitatieontvangsten 40,49 % (maximum van het eerste dividend : 1.896.485 F; exploitatieontvangsten : 4.684.355 F), tegen 39,34 % in 1913 (maximum van het eerste dividend : 11 miljoen 94.428 F; exploitatieontvangsten : 28.201.490 F), 16,97 % in 1933 (maximum van het eerste dividend : 40.219.913 F; exploitatieontvangsten : 236.950.914 F), 4,53 % in 1953 (maximum van het eerste dividend : 56.350.111 F; exploitatieontvangsten : 1.244 miljoen 220.285 F) en 4,41 % in 1956 (maximum van het eerste dividend : 56.548.473 F; exploitatieontvangsten : 1.280 miljoen 936.610 F).

Uit de vermelde percentages kan men afleiden dat de gemiddelde exploitatiecoëfficiënt, die nodig is maar ook volstaat opdat het eerste dividend aan de aan-

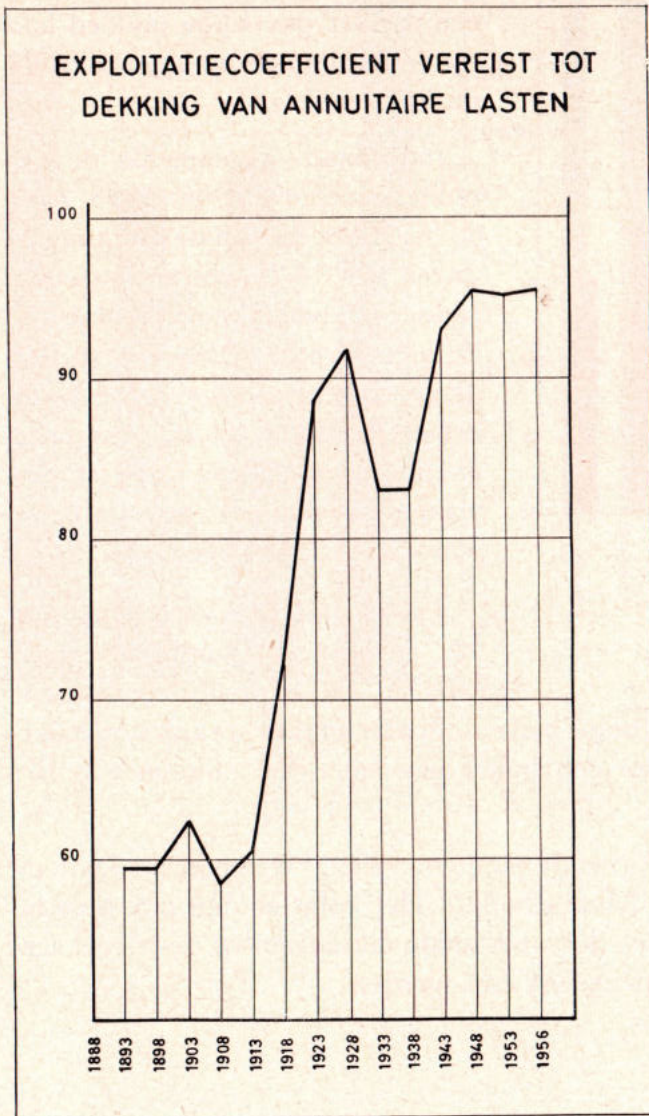


Fig. 31.

EXPLOITATIECOËFFICIENTEN IN 1956 VEREIST
TOT DEKKING VAN HET 1^{ste} DIVIDEND

WERKELIJKE EXPLOITATIECOËFFICIENTEN VAN 1956

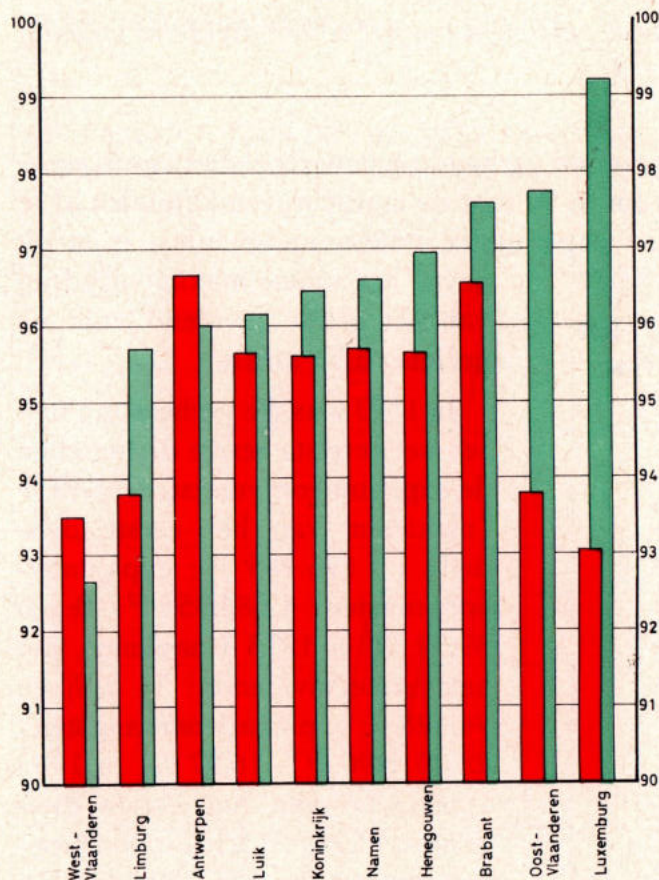


Fig. 32.

96,45 % bedraagt, de exploitatie in hoge mate deficitair maken (exploitatiecoëfficiënt : $\pm 106,10$ %). Het verlies voor één enkel jaar zou dus ongeveer $1/16^{\text{de}}$ van het nominaal kapitaal belopen.

Dit bevestigt onze zienswijze over de tegenwoordige kwetsbaarheid van de financiële toestand van de Nationale Maatschappij. Het komt er dan ook op aan, elke nieuwe last te vermijden, die niet door passende inkomsten of door een verhoging van de productiviteit gecompenseerd kan worden.

deelhouders van de Nationale Maatschappij integraal zou kunnen toegekend worden, 59,51 % bedroeg in 1893, 60,66 % in 1913, 83,03 % in 1933, 95,47 % in 1953 en 95,59 % in 1956.

Uit die cijfers kan men afleiden dat een verhoging van de unitaire uitgaven, waartegen geen compenserende inkomsten opwegen, vóór de eerste wereldoorlog een minder gevoelige invloed had op de exploitatieuitslagen dan dit nu het geval is.

Inderdaad schommelde de exploitatiecoëfficiënt in 1893 rond 60 %. Zo in die tijd de unitaire uitgaven met 10 % waren gestegen, zonder nieuwe inkomsten, dan zou de nieuwe coëfficiënt een sprong gemaakt hebben naar de 66 % en het eerste dividend zou niet meer in zijn geheel gedekt geweest zijn, maar de exploitatie zou niettemin winstgevend gebleven zijn.

Thans zou een verhoging met 10 % van de unitaire uitgaven, nu de exploitatiecoëfficiënt

EXPLOITATIECOEFFICIENT IN 1956 VEREIST
TOT DEKKING VAN HET 1^{ste} DIVIDEND

WERKELIJKE EXPLOITATIECOEFFICIENT VAN 1956

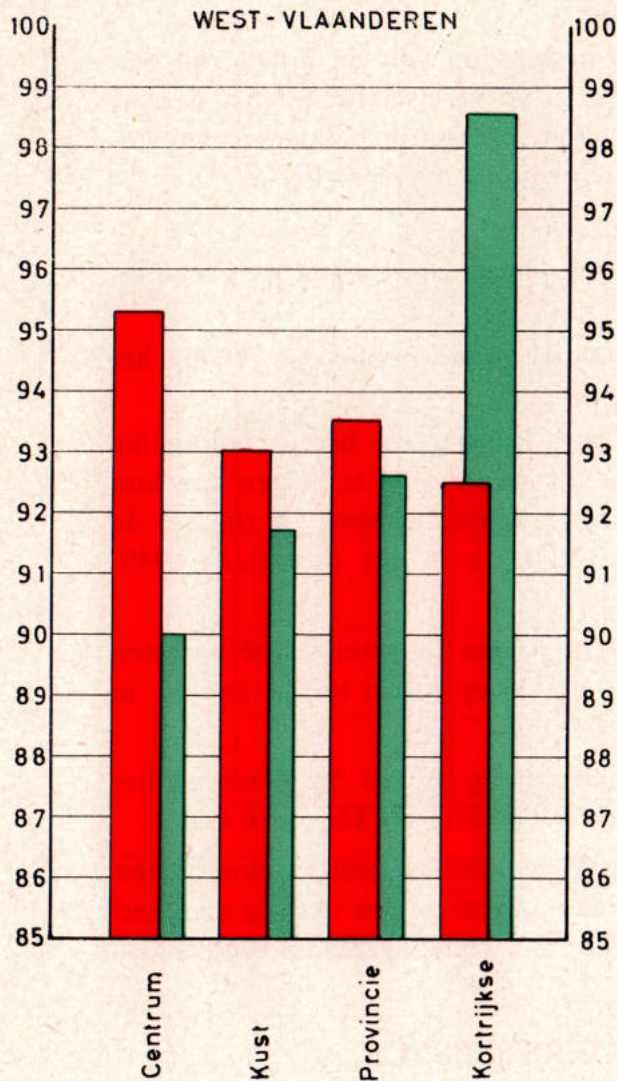
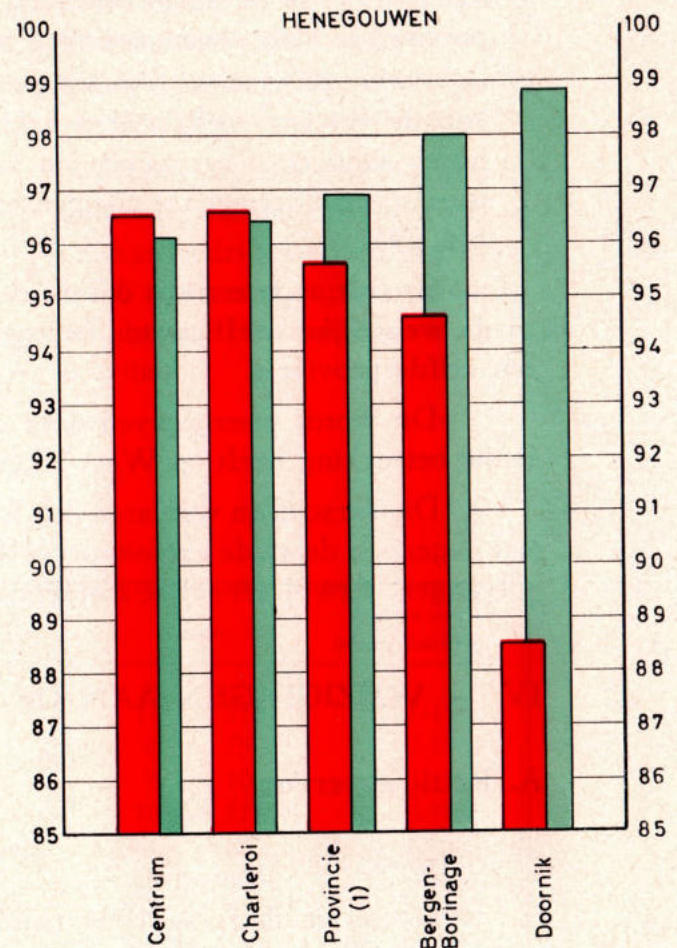


Fig. 33.

EXPLOITATIECOEFFICIENT IN 1956 VEREIST
TOT DEKKING VAN HET 1^{ste} DIVIDEND

WERKELIJKE EXPLOITATIECOEFFICIENT VAN 1956



(1) Niet inbegrepen Chimay-Cul des Sarts-Petite Chapelle.

Fig. 34.

III. — ONGELIJKHEID TUSSEN DE FINANCIËLE MOGELIJKHEDEN VAN DE VERSCHILLENDE LIJNEN.

Al de coëfficiënten waarvan hiervoren spraak was zijn gemiddelden voor het ganse net.

Zo wij de toestand beschouwen mits groepering van de lijnen van elke provincie, en de exploitatiecoëfficiënten, die in 1956 vereist zijn tot het dekken van het eerste dividend van die lijnen, tegenover de werkelijk bekomen exploitatiecoëfficiënten van 1956 stellen, dan komen wij tot het diagram fig. 32.

Dit diagram laat uitschijnen :

- dat zowel de vereiste als de werkelijke coëfficiënten van de ene provincie tot de andere zeer verschillend zijn ;
- dat in 1956 al de lijnen een batig saldo zouden gehad hebben, zo zij op het provinciale vlak samengesmolten waren geweest ;
- dat twee provincies (Antwerpen en West-Vlaanderen) betere werkelijke dan de vereiste coëfficiënten hebben, maar die toestand is te wijten aan hun hoger aandeel in het toekennen van de vergoedingen die bestemd zijn om de tariefsverminderingen te compenseren (zie verslag over het dienstjaar 1949, blz. 29).

Er valt op te merken dat dit zelfde verschil tussen de vereiste coëfficiënten en de werkelijke coëfficiënten bestaat van de ene groep lijnen tot de andere, in een zelfde provincie.

Dit wordt weergegeven door de diagrammen fig. 33 en 34, waarvan het eerste betrekking heeft op West-Vlaanderen en het andere op Henegouwen.

Die verschillen verklaren ook waarom van de aandeelhouders, wier lijnen met nagenoeg dezelfde exploitatiecoëfficiënt sluiten, sommige een tweede dividend ontvangen, terwijl het eerste dividend van andere niet volledig gedekt wordt.

IV. — WIJZIGINGEN AAN DE VERVOERSTELSELS.

A. Reizigersvervoer.

a) *Stedelijke lijnen.*

In ons verslag van 1954 (blz. 58), hadden wij de nadruk gelegd op de rechtstreekse en onrechtstreekse weerslag van de activiteit der plaatselijke openbare vervoermiddelen op de samenleving in de stedelijke centra van gemiddelde belangrijkheid.

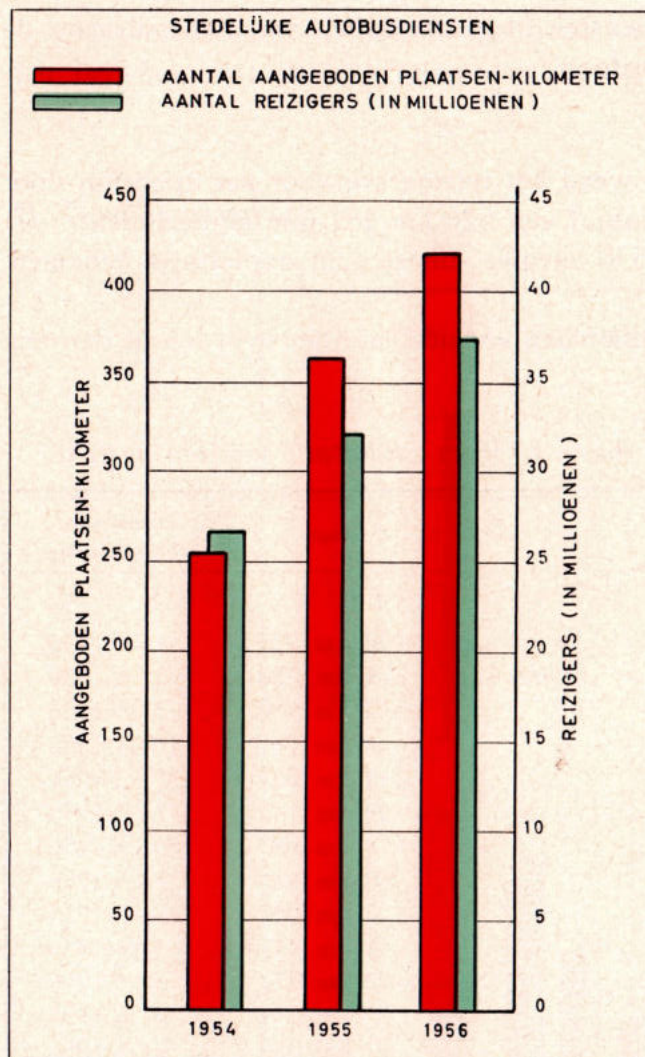


Fig. 35.

In dit verband herhalen wij dat de noodzakelijkheid van de stedelijke diensten bevestigd wordt én door de verbetering van het verkeer op de bestaande lijnen én door de vermenigvuldiging van de nieuwe diensten, ingericht hetzij als uitbreiding van een bestaand plaatselijk net, hetzij als eerste stap van een nieuwe onderneming.

Het diagram fig. 35 geeft een beeld van de aanzienlijke stijging, van 1954 tot 1956, zo van de geboden plaatsen-kilometer als van het aantal vervoerde reizigers op de stedelijke autobusdiensten.

Ziehier trouwens de lijst van de stedelijke autobusdiensten, die in 1956 in bedrijf werden genomen, hetzij in vervanging van spoorlijnen, hetzij in uitbreiding van onze activiteit.

Lijn	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Stedelijke diensten van Turnhout	11 km 576	1- 1-1956
Tweede stedelijke dienst te Aalst	6 km 750	19- 2-1956
Nimy - Bergen - Cuesmes	8 km 409	18- 3-1956
Ghlin - Bergen - Hyon-Ciply	10 km 811	18- 3-1956
Tweede stedelijke dienst te Oostende (Vuurtoren en Slijkens)	6 km 650	3- 6-1956
Stedelijke dienst te Kortrijk (Heule en Kliniek) .	6 km 935	1- 9-1956
Stedelijke dienst te Aarlen	11 km 222	22-10-1956
Totaal . . .	62 km 353	

Het staat vast dat nieuwe diensten ingericht zullen worden naarmate de noodzakelijkheid ervan zich zal voordoen.

b) *Landelijke lijnen.*

Tijdens het dienstjaar 1956 werd het reizigersvervoer per spoorlijn door autobusdiensten vervangen op een totaal van 526 km 481 landelijke lijnen.

Bovendien werden 113 km 530 nieuwe diensten in exploitatie genomen, in uitbreiding van het bestaande net.

Die gezamenlijke vervangingsdiensten en uitbreidingen worden in de hiernavolgende tabel aangegeven.

Lijst van de landelijke diensten die in 1956 in exploitatie werden gesteld.

Lijn	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Luik - Athus	144 km 737	1- 1-1956
Antwerpen (Kaai 204) - Merksem en variante .	14 km 220	1- 1-1956
Lanaken - Eisdén	12 km 400	1- 1-1956
Poix - Paliseul	35 km 747	16- 1-1956
Verviers - Baelen - Eupen	14 km 538	20- 2-1956
Waver - Geldenaken en uitbr.	59 km 143	1- 4-1956
Tienen - Attenrode - Wever	8 km 987	24- 4-1956
Charleroi - Bomerée	10 km 425	1- 5-1956
Brugge - Koolkerke	7 km 087	10- 5-1956
Luik - Glain - Ans - Alleur	8 km 462	3- 6-1956
Namen - Wépion - Bois-de-Villers	12 km 772	3- 6-1956
Grand-Reng - La Louvière	37 km 354	3- 6-1956
Gent - Bassevelde	40 km 060	3- 6-1956
Grimbergen - Merchtem	10 km 152	3- 6-1956
Geldenaken - Perwijs	15 km 389	1- 8-1956
Châtelineau - Tergnée	9 km 679	1- 9-1956
Geldenaken - Gembloux	30 km 609	3- 9-1956
Brugge - Knokke - Het Zoute	23 km 600	30- 9-1956
Vloesberg - Geraardsbergen	23 km 571	30- 9-1956
Saint-Ghislain - Hornu - Boussu - Warquignies - Saint-Ghislain	16 km 366	30- 9-1956
Saint-Hubert - Hatrival	3 km 990	30- 9-1956
Dinant - Thysnes - Ciney	20 km 892	1-10-1956
Turnhout - Merksplas en uitbr. Vosselaar . . .	16 km 380	22-10-1956
Luik - Sint-Truiden	41 km 036	25-10-1956
Tongeren - Heers	22 km 415	4-11-1956
Totaal . . .	640 km 011	

De Nationale Maatschappij bezit nu reeds het rollend materieel dat voor het bedienen van andere reiswegen mocht nodig zijn.

B. Goederenvervoer.

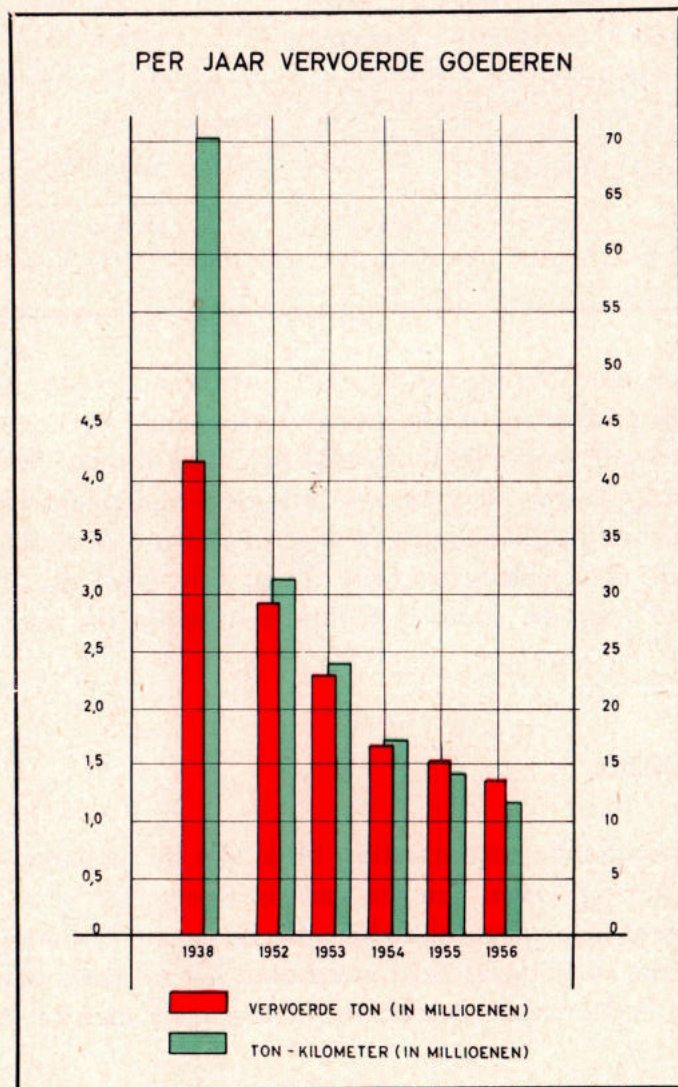


Fig. 36.

Tijdens het dienstjaar 1956 werd het goederenvervoer op zeven secties van lijnen, met een totale lengte van 65 km 100, stopgezet.

Hierna volgt de lijst van de bewuste secties.

Lijn	Lengte	Datum van aanschaffing
Halma - Gembes (Rochefort - Wellin - Graide) .	14 km 500	9-1-1956
Olloy - Oignies	10 km 000	8-2-1956
Villers-l'Evêque - Fexhe-le-Haut-Clocher (Ton- geren - Fexhe-le-Haut-Clocher)	7 km 200	3-8-1956
Lens - Thoricourt (Lens - Edingen - Zinnik) . .	8 km 800	3-8-1956
Sint-Truiden - Jeuk (Sint-Truiden - Hannuit) . .	13 km 400	3-8-1956
Schaarbeek - Diegem (Brussel - Haacht) . . .	6 km 200	3-8-1956
Horion-Hozémont - Fexhe-le-Haut-Clocher (Han- nuit - Jemeppe-sur-Meuse - Fexhe-le-Haut- Clocher - Engis - Ampsin)	5 km 000	3-8-1956
Totaal . . .	65 km 100	

Een oorzaak van inkrimping van het goederenvervoer, buiten het sluiten der lijnen voor die producten, is de steeds toenemende verkorting van de door die zendingen afgelegde gemiddelde afstand (zie diagram fig. 36). Die verkorting maakt een ongunstige factor uit voor het financieel rendement van genoemde tak van verkeer en verklaart, althans gedeeltelijk, de deficitaire uitslag van de exploitatie in 1956 van de niet-geëlectriceerde lijnen (zie tabel op blz. 55) alhoewel aan het onderhoud van de sporen slechts een minimum van uitgaven werd besteed.

V. — CONCLUSIES.

Uit de vorenstaande uiteenzetting blijkt dat de uitslagen over het dienstjaar 1956 minder gunstig waren dan die van de twee vorige jaren, omdat het ritme der toenemende financiële mogelijkheden, die door een verbeterde productiviteit werden verwekt, ruim voorbijgestreefd werd door het versneld tempo met hetwelk, onder de druk van economische en sociale factoren, de nieuwe lasten elkaar zijn opgevolgd.

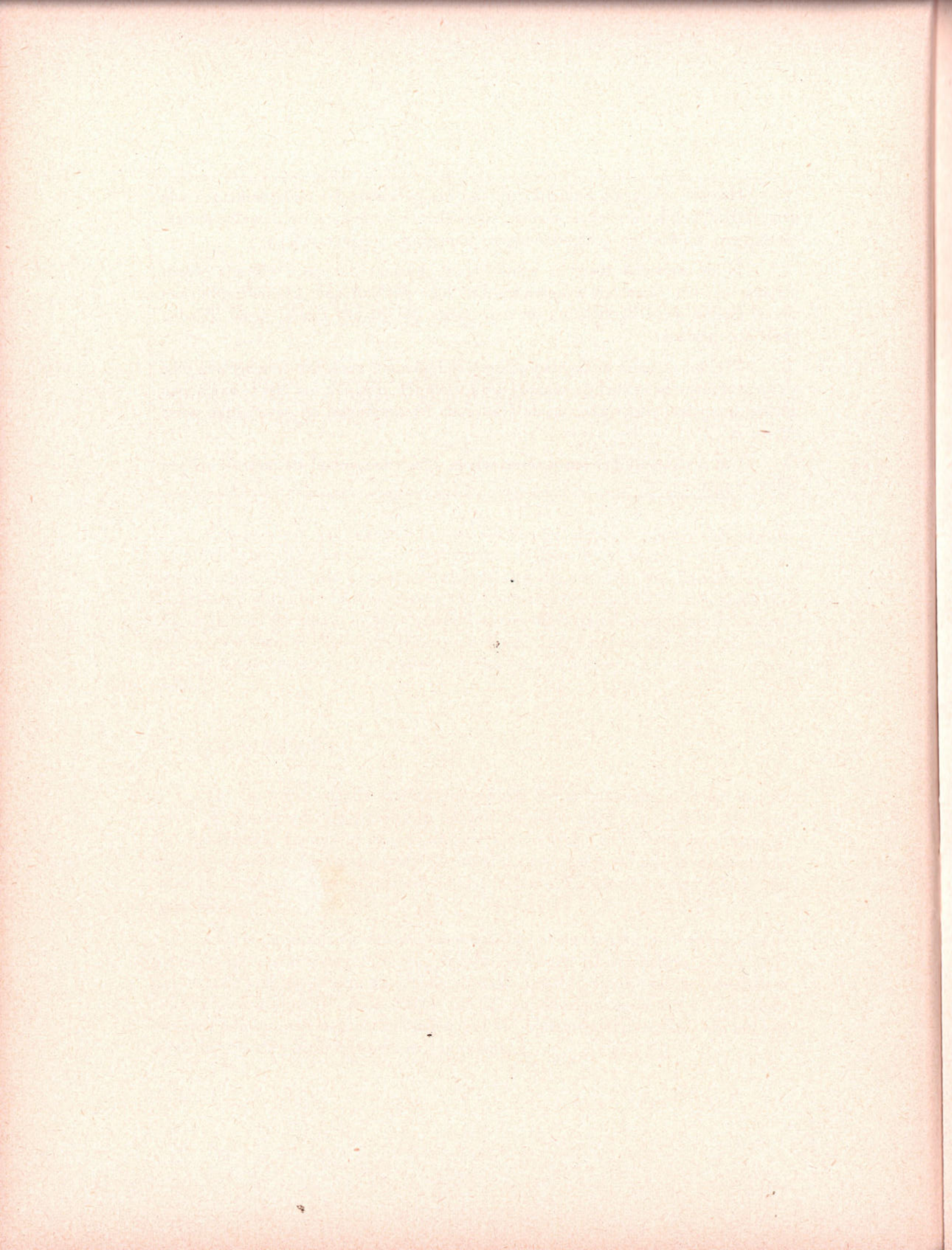
Het is de terugslag van die tegenstrijdige elementen die het behoud van de politiek van vastheid der tarieven, die de Nationale Maatschappij sedert 1951 met succes kon toepassen, in gevaar brengt. Op het einde van het dienstjaar 1956 scheen het reeds vast te staan dat het aanpassen van de op de stedelijke diensten geïnde prijs aan het minimum van de buitenstedelijke zone, slechts een eerste bres in de tarifaire structuur zou uitmaken.

Het zou voorzeker onbillijk zijn aan het personeel der ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer de nieuwe voordelen te ontzeggen, op dewelke andere categorieën werklieden achtereenvolgens aanspraak mochten maken.

In dit verband dient er echter voor gewaakt dat geen afbreuk wordt gedaan aan het financieel evenwicht, dat door de Nationale Maatschappij met zoveel moeite werd hersteld na de erge crisis die zij een tiental jaren geleden heeft doorgemaakt.

Welnu, zo men, in de huidige omstandigheden, zoals het behoort aan elke factor zijn juiste betrekkelijke waarde wil toekennen, dan valt het niet te loochenen dat het financieel evenwicht van de Nationale Maatschappij op gevaarlijke wijze onvast is.

Dat is namelijk het feit waarop wij in deze commentaar de nadruk hebben willen leggen.



FINANCIEN

I. — ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN.

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1956, verdeeld onder de rekeningen betreffende de aanleg, de exploitatie en de verzekeringen, beloopt 61.917.521 F, tegen 60.517.668 F in 1955, zegge een vermeerdering van 1.399.853 F.

Het totaal van 61.917.521 F wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	152.424 F
Wedden en vergoedingen	32.489.947 F
Wettelijke en extra-wettelijke lasten	6.678.743 F
Pensioenen	14.529.116 F
Reiskosten	1.901.645 F
Kosten voor automobielen (onderhoud, aflossing en verbruik)	209.026 F
Benodigdheden en drukwerken	643.848 F
Mecanografie met ponskaarten (huur en bevoorrading)	1.117.491 F
Kosten voor administratieve documentatie	67.877 F
P.T.T.-kosten	596.187 F
Lasten op onroerende goederen	783.918 F
Kosten voor conditionering der gebouwen	926.283 F
Onderhoud en herstelling van het mobilair en de machines	464.798 F
Fiscale belastingen	357.482 F
Ondernemingsblad	197.234 F
Jaarverslag	180.317 F
Allerlei en onvoorziene kosten	621.185 F
	61.917.521 F

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 46.222.297 F (3,25 % van de bruto-ontvangsten der spoorlijnen en der autobusdiensten, zonder, voor de verpachte autobusdiensten, het aan de maat-

schappij toegekende aandeel te boven te gaan). Het percent overeenstemmende met dat van 3,25 was, in 1955, 4,09.

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

II. — ONTLEDING VAN DE BALANS.

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

ACTIEF.

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN (regime 1931) :

F. 1.141.216.555

Bedrag der uitgaven van eerste aanleg, per 31 december 1956, van de spoorlijnen en vervangings-autobusdiensten.

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

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

AUTOBUSDIENSTEN (regime 1924) :

F 33.480.450

Bedrag der uitgaven voor aanschaffing van het materieel, van de installaties en allerlei der autobusdiensten waarvoor, op 31 december 1956, 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 49.484.146

Waarde per 31 december 1956 van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de exploitatiegroepen, rekening houdend met de afschrijvingen.

GEBOUW, MOBILAIR MATERIEEL, AUTOMOBIELEN, RUSTOORD TE WENDUINE :

F 32.669.546

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 10.537.962

Speciën in kas, in banken en op postrekening, einde december 1956.

EFFECTENPORTEFEUILLE :

F 378.189.577

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 190.622.084

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

IN AANBOUW ZIJNDE
ROLLEND MATERIEEL
EN ALLERLEI :
F 40.890.528

Bedrag der uitgaven betaald als voorschot op de prijs der autobussen in aanbouw.

VERSCHILLENDE
DEBITEUREN :
F 40.446.439

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

Deze post omvat o.a. volgende sommen :

F 16.860.312 : vertegenwoordigt het saldo van de rekeningen der exploitatieregies, exclusief de rekeningen betreffende het gereedschap en de voorraden ;

F 13.224.010 : vertegenwoordigt de bedragen verschuldigd door de openbare besturen ;

F 888.914 : vertegenwoordigt het bedrag der per 31 december 1956 vereffende uitgaven voor de herstelling van de wegens oorlogsfeiten vernielde installaties en materieel der Nationale Maatschappij, afgerekend de door het Ministerie van Verkeerswezen terugbetaalde oorlogsschade en toegekende voorschotten ;

F 858.629 : vertegenwoordigt kosten voorgeschoten met het oog op het opbreken van spoorlijnen ;

F 261.500 : vertegenwoordigt het saldo van het bedrag der in speciën af te betalen aandelen voor de autobusdiensten met hoog kapitaal « Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Taminés - Châtelineau en uitbreidingen » en « Openbare autobusdienst van de Streek van het Centrum ».

TE VERVALLEN
ANNUÏTEITEN :
F 3.489.860.798

Bedrag der nog te vervallen annuïteiten na 30 juni 1956 bestemd om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge F 3 miljard 431.939.020 (zie op het passief de rubrieken « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van F 57.921.778 is als volgt te rechtvaardigen :

— annuïteiten die een aanvang nemen na uitgifte der overeenkomstige leningen	58.054.689 F
— vervallen interesten per 1 november 1956	1.599.476 F
	59.654.165 F

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang nemen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	1.694.103 F
— afrondingen der aflossingstabellen .	38.284 F
	1.732.387 F

ORDEREKENINGEN :
F 292.483.506

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

VERLIES
OP EXPLOÏTATIE
DER SPOORLIJNEN :
Terug te krijgen voorschotten :
F 165.760.495

Bedrag van het verlies op exploitatie omschreven in bijlage A (kolom 8), het bedrag der voorschotten aan de lijnen met verlies zal van de latere winsten worden afgetrokken (art. 27 van de Statuten).

Per 31 december 1955 beliep het bedrag dezer voorschotten F 181.123.547.

De exploitatieresultaten hebben over 1956 een terugwinning van F 16.448.115 toegelaten, terwijl een som van F 1.085.063 aan de vroegere verliezen diende toegevoegd ingevolge de deficitaire resultaten van 6 lijnen.

De rekening « Voorschotten aan lijnen met verlies » kan beschouwd worden als de meest duidelijke uitdruk-

king van het gans speciaal karakter der structuur van de Nationale Maatschappij, die winsten uitkeert aan de aandeelhouders van voorspoedige lijnen, maar niet gedekt is voor de mali die voortspruiten uit de activiteit der andere lijnen.

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

F 94.575

Deficitair bedrag, voor het dienstjaar 1956, op de exploitatie van een autobusdienst, regime 1924 (bijlage E, kolom 10).

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 1.214.724.000

De bijlagen A (kolom 3) en D (kolom 3) vermelden omstandig :

a) de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie ;

b) de autobusdiensten (regime 1924).

RESERVEFONDS :

F 121.670.086

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire aanrekeningen. De rekening Reservefonds, die het de Nationale Maatschappij gedeeltelijk mogelijk gemaakt heeft de op het actief voorkomende verliezen op exploitatie (F 165 miljoen 760495) voor te schieten, vormt een globale post (art. 28 der statuten).

Per 31 december 1955, bedroeg het « Reservefonds » F 120.564.644.

VOORZIENINGSFONDS :

F 37.122.239

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire imputaties, na afhouding van de voorafnemingen voor de verbetering van zekere lijnen (artikel 28 der statuten). De bijlagen A (kolom 7) en D (kolom 7) geven de toestand per lijn op 31 december 1956 aan.

HERNIEUWINGSFONDS :

a) Spoorlijnen :

F 235.068.267

b) Autobusdiensten
(regime 1931) :

F 137.139.283

Bedrag van de provisies en dotaties, per 31 december 1956, aangelegd met het oog op de hernieuwing van de installaties en het materieel van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931). Per 31 december 1955 bedroeg het Hernieuwingsfonds F 200.241.963 voor de spoorlijnen en F 138.500.318 voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van F 204.369.127, waarvan F 72.893.783 ten laste viel van de rekening « Exploitatie » ; de voorafnemingen echter beliepen F 169.543.127. Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding F 60.620.287, waarvan F 59 miljoen 299.125 ten laste viel van de rekening « Exploitatie » ; daarentegen beliepen de voorafnemingen slechts F 61.981.322.

**HERNIEUWINGSFONDS
AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1924) :**

F 11.771.106

Bedrag van de aangelegde provisies, per 31 december 1956, 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, kolom 8), rekening gehouden met de voorafnemingen die voor de afschrijving van de gedeeltelijk versleten voertuigen werden gedaan.

VERZEKERINGSFONDS :

F 81.293.769

Saldo, per 31 december 1956 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 40.000.000

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

**VERSCHILLENDE
CREDITEUREN :**

F 191.855.824

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

Deze post omvat eveneens een bedrag van F 58.729 zijnde de bonificaties voor het dienstjaar 1956 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 VEREPPENEN
RAMPEN :
F 47.000.000

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

De vermeerdering met 2.000.000 F t.o.v. 1955 vloeit voort uit de verhoging van het risico derden-weg ten gevolge van het toenemend wegverkeer alsmede van de uitbreiding der exploitatiewijze per autobus.

TE VERVALLEN
OBLIGATIES :
F 1.540.651.580

Bedrag van de nominale waarde der al dan niet publiek uitgegeven obligaties in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïteiten, na aftrek der uitgelote obligaties (bijlage G).

TE VERVALLEN
INTERESTEN :
F 1.891.287.440

Bedrag der interesten overeenstemmend met de te vervallen obligaties.

REKENINGEN VOOR ORDE
a) Neerleggers van obligaties
tegen bewijsschriften op naam :
F 169.078.040

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

b) Neerleggers van borgtochten :
F 10.079.904

c) Terug te betalen obligaties en
te betalen coupons van obligaties :
F 29.341.262

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

Bedrag der terugbetaalbare obligaties en der vervallen maar niet ter incassering aangeboden coupons (F 3.480.180) of van 1 januari 1957 af aan te bieden obligaties en coupons (F 25.861.082).

d) Patrimonium van de
gepensioneerde agenten :
F 35.502.194

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

e) Voorzorgsinstellingen :
F 48.482.106

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 30.324.319

b) Autobusdiensten
(regime 1924):

F 2.148.175

Uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten en particulieren) voor het dienstjaar 1956, en waarvan de uiteenzetting per lijn voorkomt in bijlage C. Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek van de mobiliënbelasting van 2 %.

Uit te keren aan de aandeelhouders der autobusdiensten (regime 1924) voor het dienstjaar 1956 en waarvan het detail vermeld is in 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 25 februari 1957.

De Beheerders :

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

De Voorzitter,

Graaf Louis de LICHTERVELDE.

BALANS

PER 31 DECEMBER 1956

1. VASTLIGGEND :		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.141.216.555	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.	8.802.933	
Autobusdiensten (regime 1924)	33.480.450	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatiegroepen	49.484.146	1.232.984.084
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouw (na afschrijving)	28.265.723	
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.356.976	
Rustoord Wenduine (na afschrijving)	1.046.847	32.669.546
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR :		
Kas, postchecks en banken	10.537.962	
<i>Effectenportefeuille :</i>		
beschikbaar deel van de tegenwaarde der ingeschreven kapitalen	29.731.995	
verzekeringsfonds	81.293.769	
nog te vereffenen rampen	47.000.000	
andere rekeningen	220.163.813	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	190.622.084	
In aanbouw zijnde rollend materieel en allerlei	40.890.528	
Verschillende debiteuren	40.446.439	660.686.590
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen annuïteiten		3.489.860.798
4. ORDEREKENINGEN :		
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam.	169.078.040	
Neerleggingen van borgtochten	10.079.904	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	29.341.262	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten	35.502.194	
Waarden ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	48.482.106	292.483.506
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten	165.760.495	
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen.	94.575	165.855.070
		<u>5.874.539.594</u>

Opgemaakt te Brussel, de 9^{de} februari 1957.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het College van Commissarissen
in zitting van 6 maart 1957.

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

DECEMBER 1956

PASSIEF.

1. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER ZICHZELF :		
<i>Kapitaal van aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.169.997.000	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden	10.295.000	
Autobusdiensten (regime 1924)	34.432.000	1.214.724.000
Reservefonds		121.670.086
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	33.269.024	
Autobusdiensten (regime 1924)	3.853.215	37.122.239
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	235.068.267	
Autobusdiensten (regime 1931)	137.139.283	
Autobusdiensten (regime 1924)	11.771.106	383.978.656
Verzekeringsfonds		81.293.769
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN :		
Belgische Staat (rekening voorschotten)	40.000.000	
Verschillende crediteuren	191.855.824	
Nog te vereffenen rampen	47.000.000	278.855.824
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen obligaties	1.540.651.580	
Te vervallen interesten	1.891.287.440	3.431.939.020
4. ORDEREKENINGEN :		
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	169.078.040	
Bewaargevers van borgtochten	10.079.904	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	29.341.262	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten.	35.502.194	
Voorzorgsinstellingen	48.482.106	292.483.506
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	30.324.319	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	2.148.175	32.472.494
		<u>5.874.539.594</u>

Gezien en afgesloten door de Raad van Beheer
in zitting van 25 februari 1957.

De Beheerders :

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

De Voorzitter,

Graaf Louis de LICHTERVELDE.

VERSLAG
VAN DE
RAAD VAN TOEZICHT

VERSLAG

UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN TOEZICHT

Mijnheren,

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 1956.

Door kennisneming van de processen-verbaal der zittingen van de Raad van Beheer, hebben wij ons op de hoogte gehouden van de werkzaamheden van de Nationale Maatschappij. 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 dienstjaar 1956, talrijke zittingen gehouden om de werkzaamheden van de Maatschappij na te zien.

Bij het Hoofdbestuur had het onderzoek betrekking op de gelden in kas en de in de safe van de Maatschappij gedeponeerde effecten; de boekhouding werd eveneens herhaalde malen nagezien.

De Raad heeft bijzonder aandacht geschonken aan de methodes, toegepast inzake de inontvangstneming der leveringen, aan het frankeren der aan de posten toevertrouwde stukken, alsmede aan het gebruik van fiscale zegels.

In de zetels van de exploitatiegroepen en in de werkhuizen, stelplaatsen en werven werden de voorraadsinventarissen herhaaldelijk gecontroleerd door groepen van 3 commissarissen, in uitoefening van hun individueel recht van toezicht, voorzien bij artikel 25, § 3, der statuten.

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. Hij wenst de nadruk te leggen op de taaie krachtsinspanning, gericht op een hogere productiviteit, die op alle trappen van de hiërarchie geleverd wordt.

Wij hebben kennis genomen van de balans per 31 december 1956 en hebben vastgesteld dat zij in overeenstemming met de maatschappelijke boekhouding werd opgemaakt. Wij stellen U voor de balans goed te keuren.

Brussel, 6 maart 1957.

De Leden,

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

De Voorzitter,

E. GRYSON.

