

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

DRIENZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1957

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door het Comité van Toezicht



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1958

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

DRIENZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1957

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer

EN

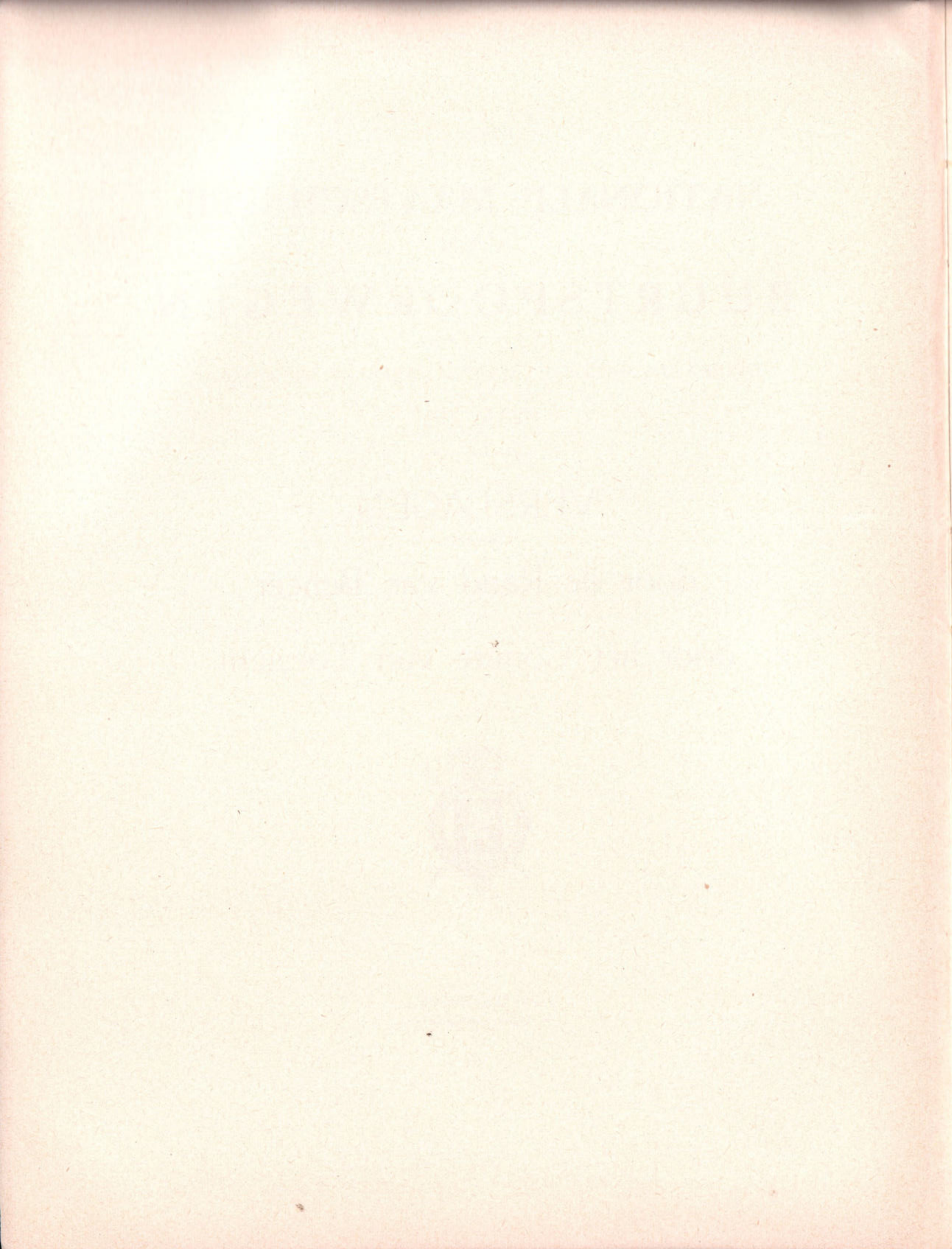
door het Comité van Toezicht



BRUSSEL

DRIUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1958



RAAD VAN BEHEER

Voorzitter :

De h. A. ANDRE.

Leden :

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

Regeringscommissarissen :

De hh. J.-J. VREBOS en A. DURIEUX.

COMITE VAN TOEZICHT

Leden :

De hh. E. GRYSON, L. DUCAMP, A. LONCKE, R. NARTUS,
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.

Maatschappelijke zetel : Wetenschapstraat, 14, Brussel. — Tel. 11.59.90.

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 Charlcroi, 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. 52.00.18.

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	16
DIENST VOOR VEILIGHEID EN HYGIENE	18
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 spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	26
Toestand van de autobusdiensten (regime 1924)	26
B. Samengesmolten	26
TECHNISCHE DIENSTEN	
I. — <i>Vaste installaties</i>	27
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	27
B. Gebouwen	31
C. Elektrische onderstations en cabines	31
II. — <i>Rollend materieel</i>	32
A. Aankopen en ombouwingen	32
B. Desaffectaties	35
C. Effectief op 31 december 1957	35
III. — <i>Vooruitzichten voor het jaar 1958</i>	38
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	38
B. Gebouwen	42
C. Onderstations	42
D. Rollend materieel	43
EXPLOITATIE	
I. — <i>Geëxploiteerde lijnen</i>	45
A. Spoorlijnen	45
B. Openbare autobusdiensten	45
C. Speciale autobusdiensten	48

	Blz.
II. — <i>Tarieven</i>	48
A. Goederen	48
B. Reizigers	49
III. — <i>Exploitatieuitslagen</i>	51
A. Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	51
B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924)	51
IV. — <i>Statistieken over het reizigers- en het goederenvervoer op de verschillende netten</i>	52
A. Reizigers	52
B. Goederen	52
C. Verdeling van de totale ontvangst	53
V. — <i>Afgelegde afstanden in kilometers</i>	53

COMMENTAAR

I. — <i>Evolutie van het reizigersvervoer</i>	55
II. — <i>Uitslagen van onze activiteit</i>	57
III. — <i>Tarieven</i>	61
IV. — <i>Het goederenvervoer</i>	66
V. — <i>Wijzigingen aan de vervoerstelsels</i>	68
VI. — <i>Conclusies</i>	70

FINANCIEN

I. — <i>Algemene administratiekosten</i>	73
II. — <i>Ontleding van de balans</i>	74
Balans per 31 december 1957	82

VERSLAG VAN HET COMITÉ VAN TOEZICHT 87

BIJLAGEN :

A. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	91
B. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Rekeningen en uitslagen der exploitatie	94
C. <i>Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 :</i> Verdeling van de winsten	102
D. <i>Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen. Coupons n° 8 betaalbaar bij het Hoofdbestuur van 1 juli 1958 af.</i>	105
E. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en vernieuwingsfondsen.	106
F. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Exploitatierekening en exploitatieuitslagen	110
G. <i>Autobusdiensten regime 1924 :</i> Vereffening der uitslagen	116
H. <i>Obligatieleningen</i>	118

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

Jaar 1957

BEHEER

Bij koninklijk besluit van 21 februari 1957 werd de h. André, A., onder-voorzitter van de Raad van beheer, tot voorzitter van genoemde Raad benoemd, in vervanging van Graaf L. de Lichtervelde, die de leeftijdsgrens had bereikt. Bij koninklijk besluit van 7 juni 1957 wordt deze gemachtigd de titel van erevoorzitter van de N.M.V.B. te dragen.

Tijdens een huldebetoon, dat op 25 februari 1957 ten zetel van de Maatschappij werd belegd, hebben de Raad van beheer, het Comité van toezicht en het personeel van de N.M.V.B. aan Graaf de Lichtervelde hun erkentelijkheid betuigd voor de kostbare diensten die hij gedurende bijna 20 jaar aan de Nationale Maatschappij en haar personeel heeft bewezen.

De h. Anseele, Minister van Verkeerswezen, die dit eerbetoon door zijn aanwezigheid vereerde, heeft eveneens hulde gebracht aan de uittredende voorzitter. Na hem te hebben medegedeeld dat de Koning hem tot de waardigheid van Grootofficier in de Leopoldsorde verheven had, overhandigde hij hem het juweel van die graad.

In zitting van 28 mei 1957, heeft de algemene vergadering der aandeelhouders zich aangesloten bij de woorden van dankbaarheid die door de h. André tot zijn voorganger werden gericht.

Bij koninklijk besluit van 1 april 1957 werd de h. Deschuyffeleer, J., tot lid van de Raad van beheer benoemd, in vervanging van de h. André, wiens beheerdersmandaat, dat tot de laatste dinsdag van de maand mei 1960 loopt, hij zal voleinden.

Anderdeels werd, bij koninklijk besluit van 27 mei 1957, het mandaat van de h. Storme, J., beheerder, voor een nieuwe termijn van zes jaar verlengd.

De jongste algemene vergadering der aandeelhouders heeft het beheerdersmandaat van de h. Leclercq en van Ridder Roberti hernieuwd.

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

In onze vorige verslagen hebben wij herhaaldelijk de nadruk gelegd op de menigvuldige initiatieven die ten grondslag liggen aan onze politiek, welke er op gericht is, de gezamenlijke exploitatieuitgaven binnen perken te houden in overeenstemming met de mogelijkheden tot rendement van de onderneming, terwijl de arbeidsvoorwaarden van het personeel worden verbeterd en de aan het publiek bewezen diensten vermeerderd.

Het is misschien niet overbodig er aan te herinneren dat die initiatieven betrekking hadden op de rationalisatie van het bestuursapparaat, het toezicht op het beheer door de budgetaire controle, de verbetering en de standaardisatie van rollend materieel met groot vervoervermogen, de methodische inrichting van de werken aan sporen en luchtlijnen, de modernisatie en de specialisatie van de werkplaatsen, de automatisatie van de onderstations, de aanpassing van de arbeidsvoorwaarden in al onze activiteitscentra, de vereenvoudiging van de taken, de standaardisatie van de voorraden en de vermeerdering van hun rotatie, de normalisatie van de gebruikte drukwerken, enz...

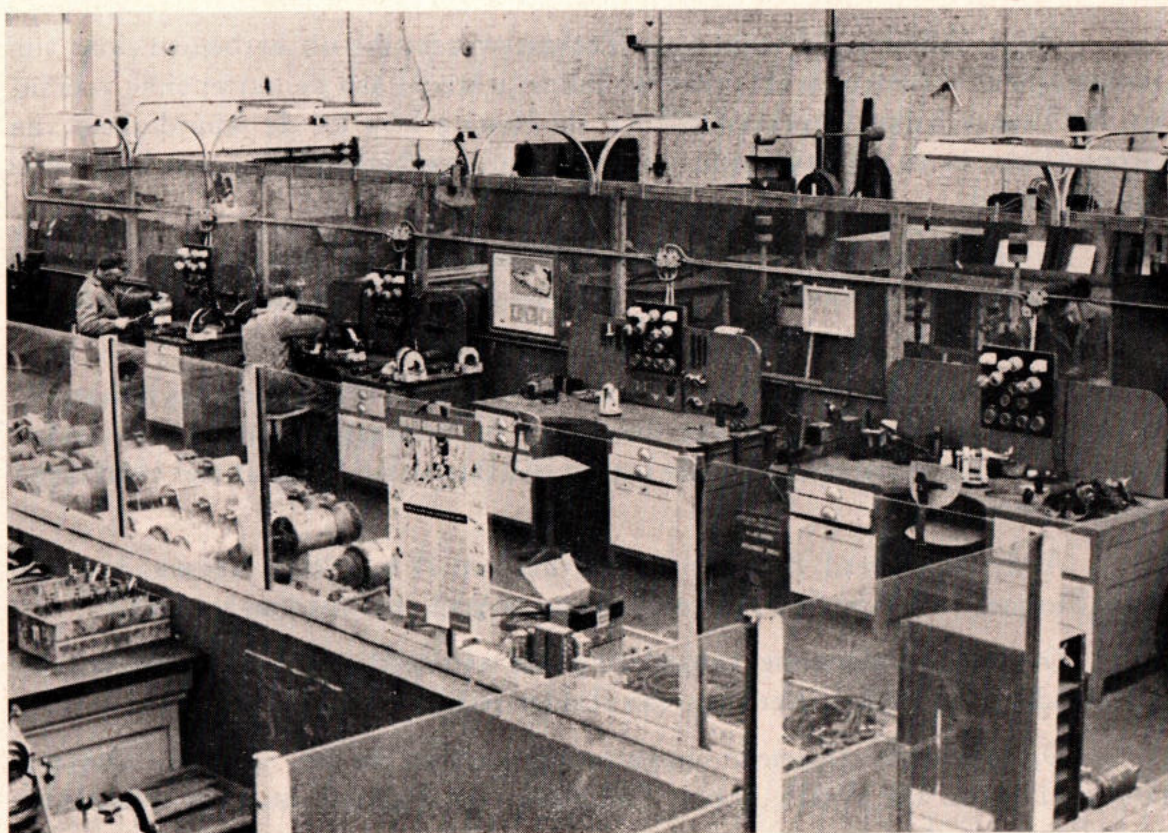


Fig. 1. — Werkplaats te Andenne : Herstelling van de elektrische uitrustingen der autobussen.

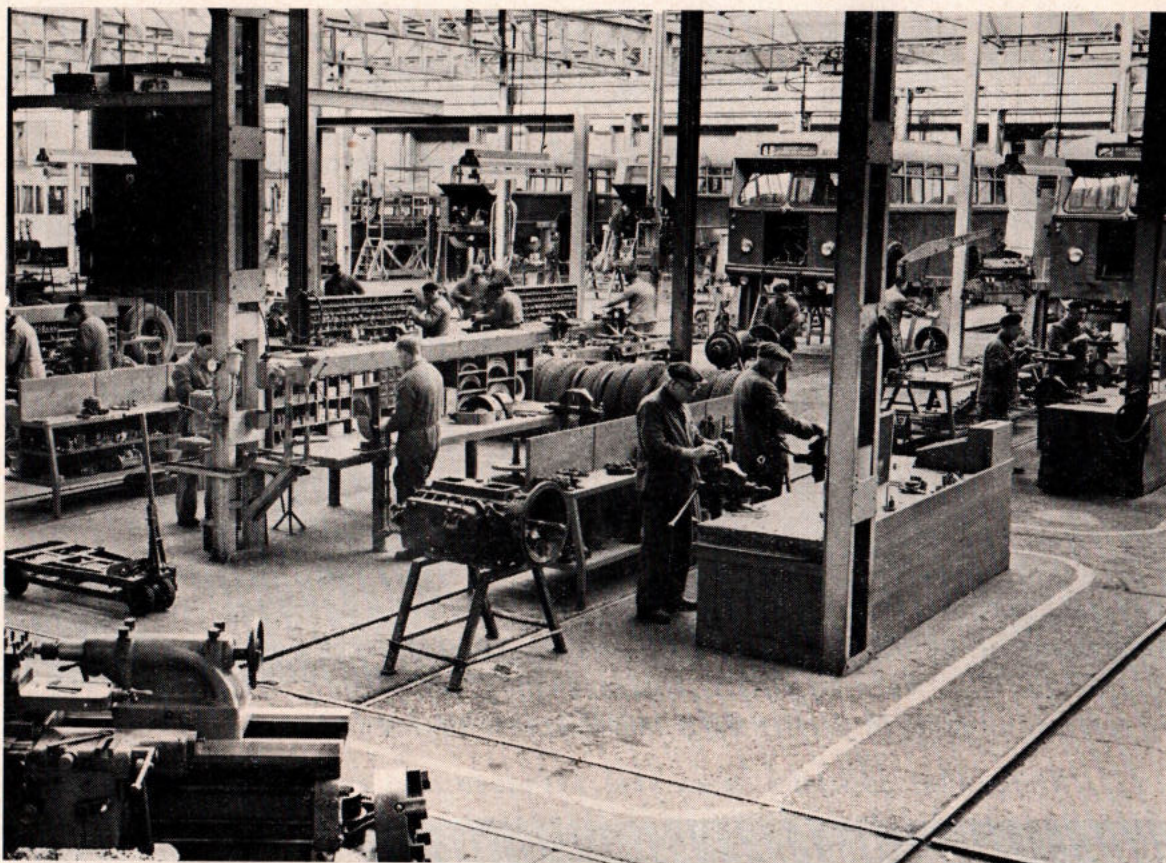


Fig. 2. — Werkplaats te Kessel-Lo: Grote revisie van de autobussen.

Zonder valse nederigheid mogen wij vaststellen dat die talrijke initiatieven tot een goed einde werden gebracht, zoals trouwens ook ons programma tot oprichting van sociale en sanitaire installaties in onze gezamenlijke arbeidszetsels afgewerkt werd.

Eens zover gekomen had men redelijkerwijze mogen hopen dat de verschillende gevestigde elementen — een geheel vormend dat weliswaar voortdurend onze bezorgdheid gaande maakt — op voldoende gunstige wijze verder zouden ingewerkt hebben om de bloei van de onderneming, of althans een gezond evenwicht er van, te verzekeren.

Ongelukkig schijnt het rendement van de uitrusting in haar geheel niet meer in voldoende mate te kunnen opwegen tegen de versnelde toeneming van de unitaire lasten waaraan al de ondernemingen het hoofd hebben te bieden, vooral op het gebied van het personeel.

Herhaaldelijk hebben wij er aan herinnerd, dat dit verschijnsel van toename der lasten het gevolg is van de verbeteringen die elkeen terecht aan de levensstandaard van de nederigste arbeider tracht aan te brengen.

Er moet dan ook naar nieuwe technische procédés worden uitgezien, zo op het gebied van de wetenschappelijke studie van het beheer als op dat van de exploitatieuitrusting.

Zullen zij doeltreffend genoeg zijn om de samengevoegde uitwerking tegen te gaan van de verhoging der exploitatiekosten en de inkrimping van het aantal reizigers, die door de individuele vervoermiddelen worden aangetrokken?

Zou een organisme van middelmatige omvang zoals de N.M.V.B. de nodige afschrijvingen kunnen besteden aan moderne uitrustingen met zeer groot productievermogen, maar die ook zeer veel kosten?

De studie zal ons daarover inlichten. Reeds werd zij aangevat, namelijk wat betreft de toepassing van de automatisatie in het beheer en de operationele vorsing.

Het is, bij voorbeeld, verleidelijk vast te stellen dat een ordinator zekere basisgegevens automatisch verwerkt, ze onder verschillende vormen opneemt en ze in statistische of boekhoudkundige staten en tabellen weergeeft, na alle verrichtingen van classificatie, totalisatie, samensmelting, berekening, vergelijking, enz..., te hebben uitgevoerd zonder enige tussenkomst van mensenhanden.

Dergelijke prestaties laten veel verhoppen, niet enkel wat betreft de vermindering van de algemene kosten en de opvoering van de productiviteit van de bedienden, maar ze geven nog meer uitzicht op een mogelijk doeltreffender beheer, door de overvloed van volledigere, snellere, meer betrouwbare en gans recente informaties.

De operationele vorsing, die bij aanwending van de traditionele middelen zonder oplossing zou blijven wegens de omvang en de ingewikkeldheid van de nodige berekeningen, wordt een praktische mogelijkheid.

Maar, zoals wij hiervoren reeds zegden, gaat de effectieve toepassing van al de nieuwe technische procédés gepaard met hogere investeringen en vergt bovendien hoe langer hoe meer de medewerking van talrijke ingenieurs en op het hogere plan geschoolde technici.

Welnu, deze laatste noodzakelijkheid dreigt de overwogen initiatieven te zullen vertragen, en zelfs ze onuitvoerbaar te maken.

De Nationale Maatschappij heeft inderdaad gedurende de twee jongste dienstjaren tevergeefs getracht een voldoende aanvulling te vinden voor haar ingenieurskader, waarvan het effectief werkelijk ontoereikend is zo men rekening houdt met de hoge gemiddelde ouderdom van de ingenieurs in dienst en met de tijd die er nodig is om aan jonge ingenieurs hun vorming bij de onderneming te geven.



Fig. 3. — Werkplaats te Oostende : Afdeling onderhoud van de autobussen.

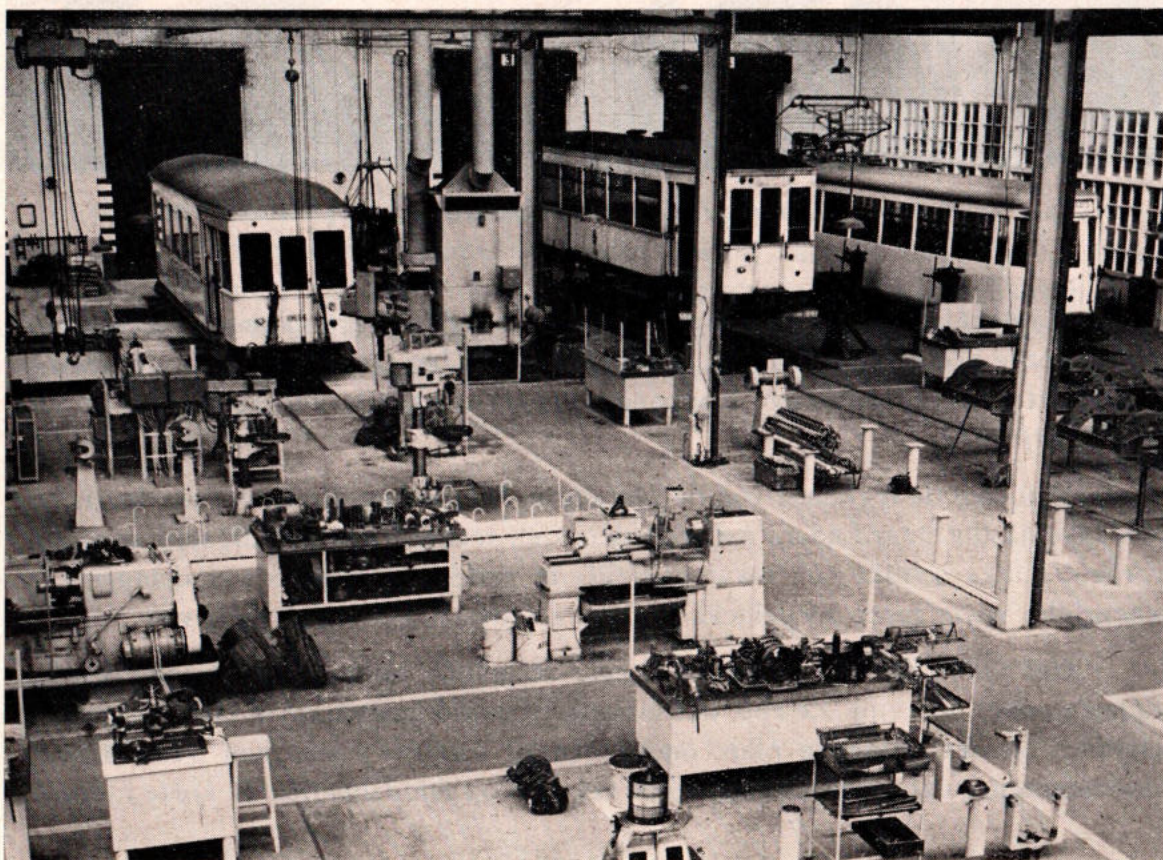


Fig. 4. — Werkplaats te Oostende : Afdeling onderhoud van de tramrijtuigen.

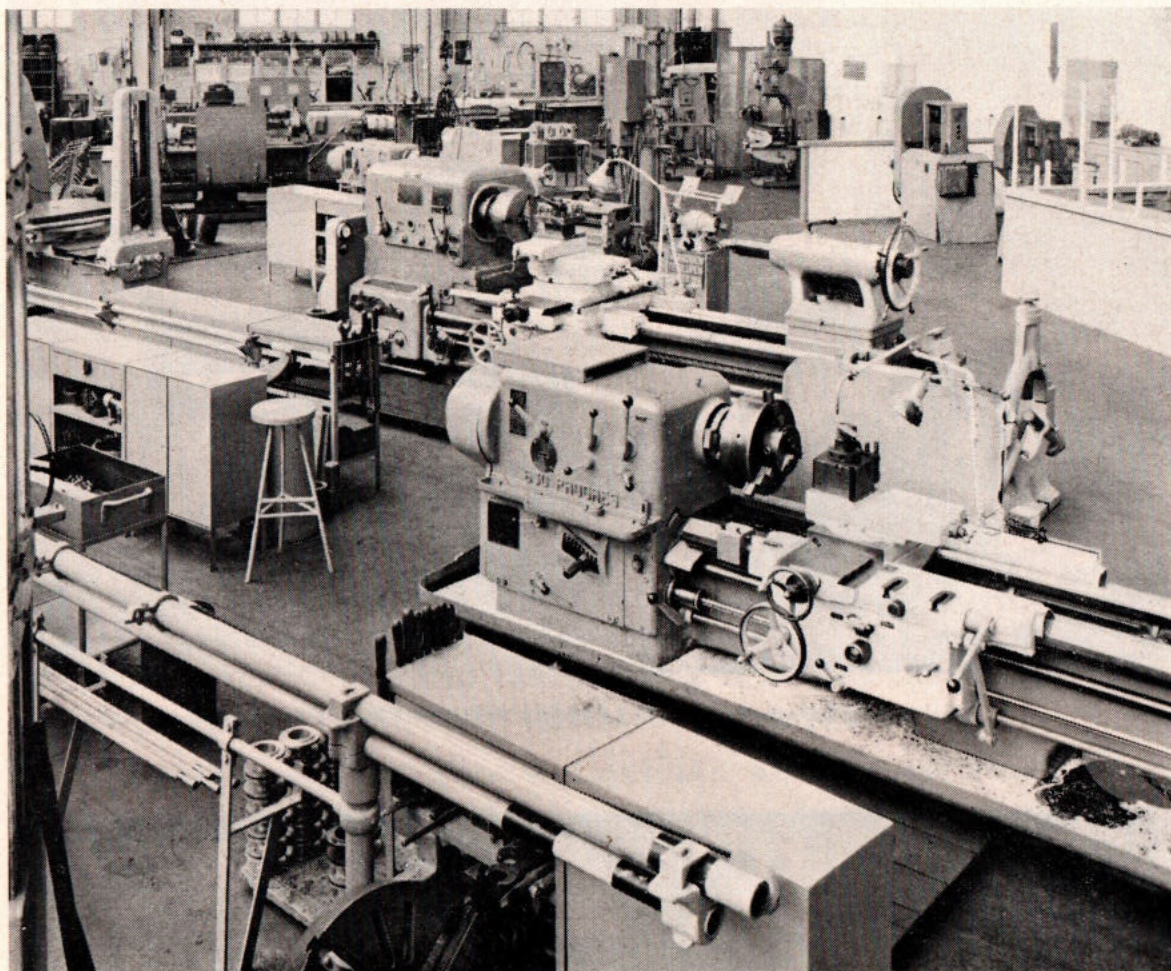


Fig. 5. — Werkplaats te Merksem : Afdeling van de werktuigmachines.

Uit de talrijke ondervragingen, waartoe wij zijn overgegaan gedurende een onvruchtbare recruiteringsperiode, is gebleken dat het wegblijven van de universitair en uit de administratieve loopbanen aan de werkelijk ontoereikende bezoldiging te wijten is.

Wil men de toekomst van de Nationale Maatschappij vrijwaren, dan is het noodzakelijk dat haar kaders van ingenieurs en technici ten spoedigste aangevuld worden. Zulks schijnt ons maar mogelijk te zullen zijn wanneer er dringend op behoorlijke wijze meer soepelheid aan de weddeschalen wordt gegeven.

Het valt echter te vrezen dat een dergelijke oplossing toch nog slechts fragmentarisch zou zijn. Ze zou, ons inziens, gepaard moeten gaan met een smelting, op het nationale plan, onder een of andere vorm, van verschillende ondernemingen van gemeenschappelijk vervoer op middelmatige of korte afstand,

ondernemingen die thans afzonderlijk studie maken van dezelfde problemen en daardoor een kostbaar kader in beslag nemen, waarvan de gemeenschappelijke activiteit in een ruimere en meer gevarieerde kring zou kunnen uitgeoefend worden.

Zo een dergelijk plan zijn plaats schijnt te vinden in het vooruitzicht van een technische ontwikkeling in overeenstemming met de nieuwe wetenschappelijke mogelijkheden, is het te vrezen dat de eventuele uitvoering er van gedwarsboemd zou worden door de wettelijke maatregelen die zo pas bekrachtigd werden door een koninklijk besluit van 18 december 1957 tot wijziging en aanvulling van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

Onder voorwendsel de controle op de Nationale Maatschappij te verscherpen en het voogdijstelsel te verbeteren brengen zekere bepalingen van voormeld koninklijk besluit een werkelijke inmenging in het beheer van de maatschappij tot stand, met de erge verlammeende gevolgen die daaruit voortvloeien.

De Raad van Beheer heeft de Regering gewezen op de ernstige stoornissen die de nieuwe bepalingen ongetwijfeld zullen teweegbrengen, namelijk door de verspreiding van de verantwoordelijkheid die ze invoeren.



Uit al de hiervoren aangehaalde elementen blijkt op concrete wijze dat de toestand van de Nationale Maatschappij, zo in de naaste als in de verre toekomst, onzeker is, en zulks evenzeer op het gebied van haar technisch beheer als wat haar bestuurskader betreft.

Het spreekt vanzelf dat de Raad van Beheer, met de toegewijde medewerking van de ambtenaars en agenten van alle graden, naar de door die toestand gevergdde oplossingen zal zoeken met dezelfde energie en dezelfde volharding als die waarvan hij blijk heeft gegeven toen het er op aankwam, onmiddellijk na de oorlog, de alsdan gerezen financiële moeilijkheden te overwinnen.

VERZEKERINGEN.

Risico's Derden, Wet en Brand.

A. Risico Derden-Spoor.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (waarvan 97 zonder schade)	195	—	67
2. Aanrijdingen met weggebruikers	2.771	18	372
3. Ongevallen overkomen aan reizigers	505	—	394
4. Andere ongevallen	561	4	71
5. Onderbrekingen van het verkeer met ont- vangstverlies	583	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen en inci- denten	4.615	22	904

Alhoewel het aantal op de spoorlijnen afgelegde km slechts met 8 % verminderde liep het totaal aantal geregistreerde ongevallen en incidenten met 10 % terug. Wanneer men geen rekening houdt met de onderbrekingen van het verkeer bereikt de vermindering zelfs 13 %.

Wat de frequentievoet betreft, berekend op het aantal afgelegde km, is deze van de ongevallen die zich met de andere weggebruikers hebben voorgedaan stationair gebleven, terwijl die van de exploitatieongevallen en van de ongevallen « reizigers » gevoelig is gedaald.

Deze verbetering doet zich eveneens voor in de lichamelijke gevolgen. Het percent van ernst, op grond van het aantal afgelegde kilometers, wijst op een daling van 10 % voor de gewonden en een lichte vermindering voor de dodelijke gevallen.

B. Risico Derden-Weg.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (slippen, enz...)	53	—	53
2. Aanrijdingen met andere weggebruikers	2.042	14	383
3. Ongevallen overkomen aan reizigers	287	1	237
4. Andere ongevallen	477	1	55
5. Onderbrekingen van het verkeer met ont- vangstverlies	15	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen en inci- denten	2.874	16	728

Het aantal geregistreerde ongevallen en incidenten verminderde met 2 %, terwijl door de voortdurende uitbreiding van de autobusdiensten het aantal afgelegde km met 17 % is gestegen.

Zoals voor het risico derden-spoor vloeit deze vermindering voort uit de daling van het aantal exploitatieongevallen en ongevallen overkomen aan reizigers.

Zo wij melding maken van het feit dat de botsingen met de weggebruikers met 5 % zijn toegenomen is het om er op te wijzen dat de frequentievoet met 9 % is verminderd, wat een bevredigende uitslag is, gezien de algemene statistieken van de verkeersongevallen.

Het percentage van ernst der lichamelijke gevolgen blijft nagenoeg stationair voor de dodelijke gevallen, maar is met 9 % teruggelopen voor de gewonden.

C. Risico Wet.

	Aantal	Doden	Bestendige onbekw.	Tijdelijke onbekw.	Zonder werkverlet
1. Ongevallen in dienst . . .	564	2	14	299	249
— loontrekkenden . . .	547	2	14	295	236
— weddetrekkenden . . .	17	—	—	4	13
2. Ongevallen op de weg van het werk	105	—	7	77	21
Totaal	669	2	21	376	270

Het aantal geregistreerde ongevallen is merkkelijk gedaald, zelfs op de weg van het werk. De frequentievoet is met bijna 25 % verminderd in vergelijking met het vorige dienstjaar. Die schijnbaar bemoedigende evolutie van het risico moet echter, wij hopen tijdelijk althans, een correctief krijgen. Het percentage van ernst is inderdaad voor de twee risico's sterk gestegen ten gevolge van verschillende erge gevallen van bestendige onbekwaamheid.

Op de weg van het werk zijn de lichamelijke gevolgen sterk verergerd door het feit dat ons personeel meer en meer gebruik maakt van een gemotoriseerd voertuig op twee wielen, dat geen bescherming biedt bij val door slippen of bij aanrijding met andere weggebruikers.

D. Brand.

In die tak werden 72 rampen geregistreerd, tegen 98 in 1956, zegge een vermindering van 25 %. Het betreft over het algemeen gevallen van begin van brand zonder ernstige gevolgen, veroorzaakt door kortsluitingen in de elektrische uitrusting van het rollend materieel. Geen enkele schade bereikt 20.000 F.

E. Verzekeringsfonds.

De financiële uitgaven van het dienstjaar 1957 hebben het mogelijk gemaakt, zoals die van het vorige jaar, bij te dragen in de gedeeltelijke dekking van de algemene administratiekosten van de Nationale Maatschappij. Die tussenkomst bedraagt 11.000.000 F.

Het verzekeringsfonds beloopt 84.058.624,75 F en de provisie voor hangende zaken 54.000.000 F.

DIENST VOOR VEILIGHEID, HYGIENE EN VERFRAAIING VAN DE WERKPLAATSEN

Het jaar 1957 zag het aantal ongevallen per miljoen werkuren met 27 % verminderen, in vergelijking met het vorige dienstjaar.

De uitgaven van het recordjaar 1954 werden met 22 % verbeterd en het aantal ongevallen met werkverlet per 100 werklieden verminderd tot 3,9.

De grafiek van de frequentievoet (fig. 6) geeft een beeld van de vooruitgang die werd gemaakt sedert 1948, het jaar tijdens hetwelk de veiligheidsdienst zijn actie heeft ingezet.

ARBEIDSONGEVALLEN

TABEL DER PERCENTAGES VAN FREQUENTIE
(AANTAL ONGEVALLEN MET WERKONBERKWAAMHEID PER MILJOEN WERKUREN)

TABEL DER PERCENTAGES VAN ERNST
(AANTAL DAGEN WERKONBERKWAAMHEID PER DUIZEND WERKUREN)

Van 1949 tot 1957

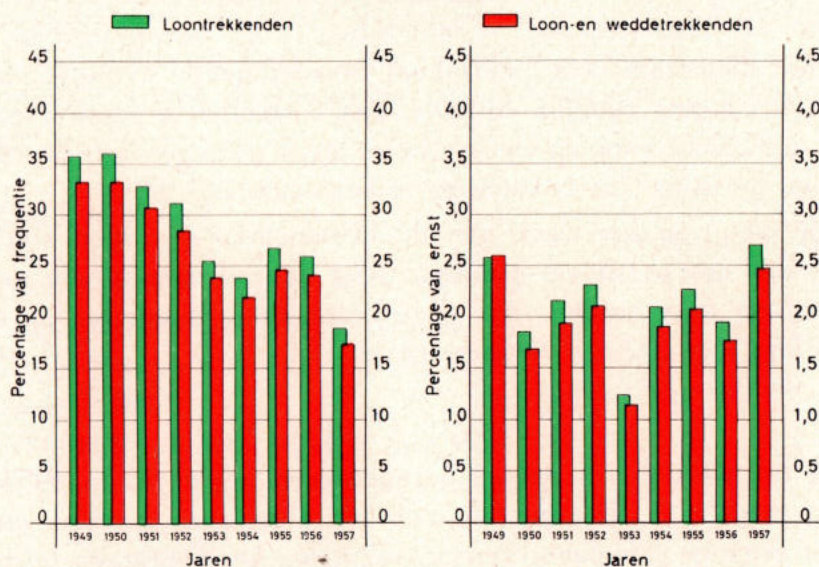


Fig. 6.

Fig. 7.

In 10 jaar, zegge van 1948 tot 1957, werd het percentage van de verongelukte werklieden van 9,4 tot 3,9 verminderd. Dergelijke uitslag kon slechts bekomen worden dank zij een voortdurende inspanning van het personeel zelf, evenals van de diensten en comités voor veiligheid.

Zo het materieel en de outillage steeds de aandacht blijven wekken van dezen die zich met de veiligheid bezighouden, is het nochtans de menselijke factor, de handelende mens, die op de eerste plaats de bezorgdheid van de veiligheidsdiensten is gaan uitmaken, en zulks om reden dat :

- bijna 90 % van de arbeidsongevallen met werkverlet bij de N.M.V.B. aan de menselijke factor te wijten zijn ;
- de versterking van de propagandamiddelen en de orientatie er van naar de contacten van mens tot mens, de proeven tot vorming der kaders, de ruchtbaarheid rond de rekordwedstrijden, de menigvuldige gesprekken met het personeel en andere middelen, voorzeker voor een groot deel tot het bekomen van de geboekte uitstekende uitslagen hebben bijgedragen.

De ploeg van de beweging, die de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet had bereikt heeft het jaar 1957 in dezelfde omstandigheden beëindigd.

Een tweede ploeg heeft eveneens haar 1.000 dagen zonder ongeval kunnen vieren en de wedstrijd wordt beslister dan ooit voortgezet.

Twee dodelijke ongevallen brachten de maatschappij in rouw. De grafiek van de percentages van ernst (fig. 7) werd er gevoelig door beïnvloed. Zo men, inderdaad, die twee ongelukkige gevallen buiten beschouwing laat ligt de graad van ernst voor 1957 op 1,62 (weddetrekkenden + loontrekkenden).

Het aantal ongevallen op de weg van het werk, dat voortdurend stijgt, heeft tijdens het dienstjaar 1957 het voorwerp van tamelijk diepgaande studies uitgemaakt.

Een onderzoek over het ganse personeel van de maatschappij heeft laten uitschijnen :

- dat de gemiddeld afgelegde afstand per agent en per dag 22,15 km bedraagt ;
- dat de verdeling van de agenten der exploitatiegroepen op het gebied van vervoermiddelen de volgende is :

te voet	17,8 %
per fiets	22,2 %
per bromfiets	5,7 %
per scooter	0,9 %
per moto	5,3 %
per tram	32,9 %
per trein	3,9 %
per autobus of trolleybus	9,- %
per auto	2,3 %

— dat op 100 agenten, die van een bepaald type van vervoermiddel gebruik maken, het aantal ongevallen (met en zonder werkverlet) het volgende is :

te voet	0,43
per fiets	0,96
per bromfiets	5,27
per scooter en moto	5,82
per tram, trein, autobus	0,08
per auto	1,05

VERGELIJKENDE TABEL VAN HET AANTAL
ONGEVALLen MET WERKVERLET PER MAAND

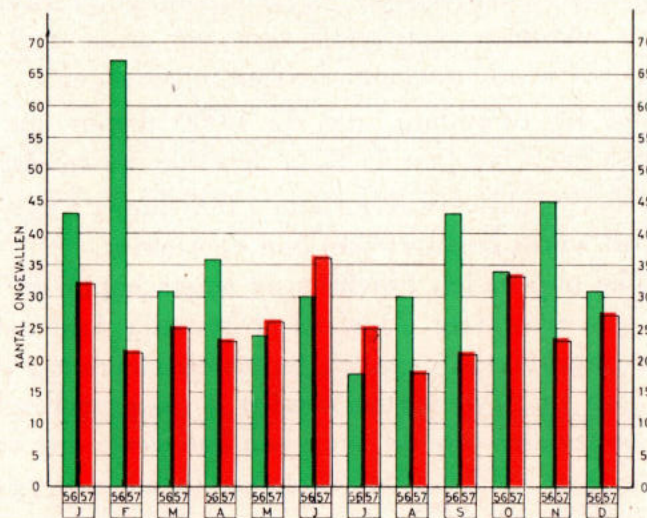


Fig. 8.

Er werd gedurende het ganse jaar 1957 een actie gevoerd, gesteund door menigvuldige herinneringen. Dat dienstjaar sluit met 81 ongevallen met werkverlet op de weg van het werk, overkomen aan loontrekkenden, tegen 103 in 1956 voor ongeveer dezelfde getalsterkte van het personeel. Zonder op een groot succes te kunnen bogen schijnt men nochtans te mogen zeggen dat de aangewende maatregelen tot voorkoming als doeltreffend mogen beschouwd worden

De bestaande schikkingen om het brandgevaar te voorkomen werden herzien en verbeterd. Ook heeft er zich gedurende het jaar 1957 geen enkele brand in de gebouwen voorgedaan.

De enkele gevallen van begin van brand die werden vastgesteld op het rollend materieel waren niet ernstig en zijn minder talrijk dan in 1956.

Op het gebied van de veiligheid was 1957 een bevredigend jaar en al de inspanningen zullen er moeten op gericht worden, de bereikte uitslag te behouden en nog te verbeteren, door het opzoeken van steeds betere technische procédés tot voorkoming, volkomen aangepast aan de omstandigheden waarin het personeel van de N.M.V.B. zijn zo menigvuldige en zo verscheidene activiteiten uitoefent.

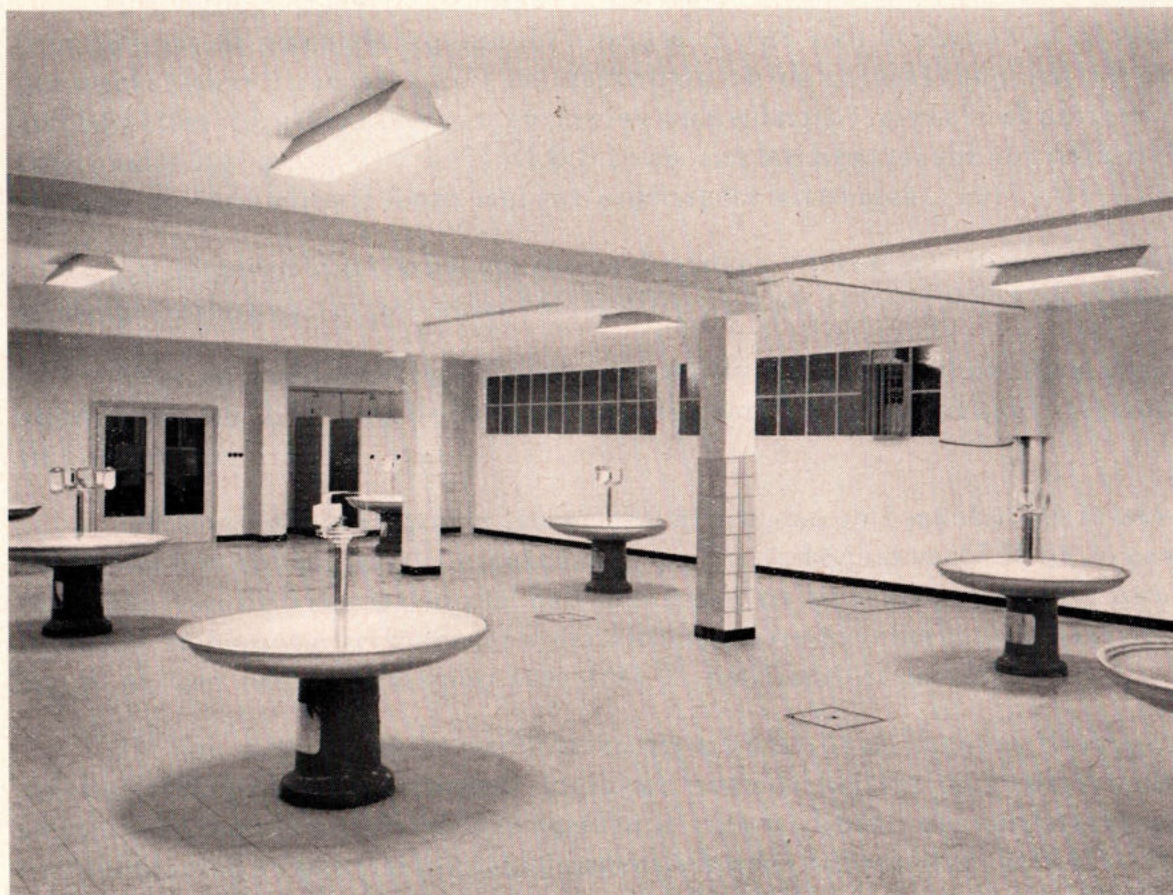
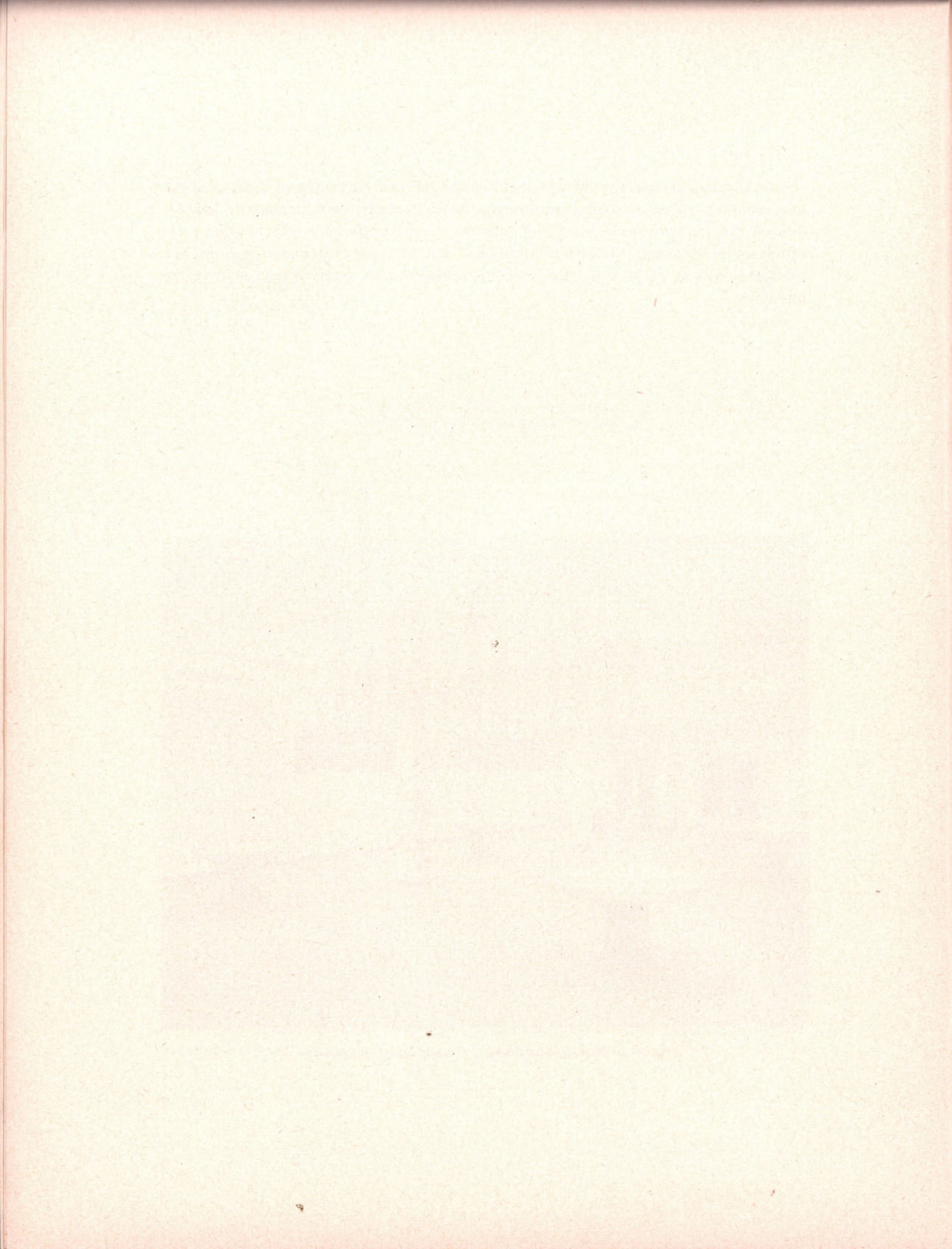


Fig. 9. — Werkplaats te Merksem : Wasfonteinen en stortbaden.



PERSONEEL

De getalsterkte van het personeel bedroeg, op het einde van het dienstjaar, 8.990 eenheden, tegen 8.782 op 31 december 1956. Dit aantal wordt onderverdeeld als volgt :

- bij het Hoofdbestuur : 236 ambtenaars en agenten tegen 245 op einde 1956 ;
- in de groepen : 735 ambtenaars en weddetrekkende agenten tegen 770 op einde 1956 ; 8.019 loontrekkende agenten tegen 7.767 op einde 1956.

De verhoging van de getalsterkte der loontrekkende agenten vloeit voort, enerzijds, uit de vermindering van de arbeidsduur (46 uren in plaats van 47 uren per week, sedert 1 januari 1957) en, anderzijds, uit de ontwikkeling van zekere autobusnetten (drukkere diensten en nieuwe uitbreidingen), evenals uit de exploitatie, onder het gezag van de N.M.B.S., van autobusdiensten die de reizigersdiensten op verschillende lijnen van het groot spoor vervangen.

De uitgaven voor bezoldigingen ondergingen tijdens het dienstjaar een gevoelige verhoging (in het totaal 658.309.076 F tegen 609.915.947 F in 1956).

Wat de weddetrekkende agenten betreft werden, zoals bij de Staat, twee verhogingen van 2,50 % op de basiswedden toegekend, respectievelijk op 1 februari en 1 november.

De loontrekkende agenten bekwamen, met ingang op 1 januari, een revalorisatie van hun bezoldiging door toekenning van een verhoging van 7,50 % en een verhoging van de loonschalen der half-industriële en landelijke zones. De aanhoudende stijging van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen heeft, van 1 november jl. af, een nieuwe verhoging van 2,50 % noodzakelijk gemaakt.

De aan zieke, invalide, werkloze en gepensioneerde agenten en, eventueel, aan hun rechthebbenden, verleende toeslagen, werden herzien op basis van de nieuwe bezoldigingsmaatstaven der agenten in actieve dienst ; die aanpassing en het voortdurend stijgen van het aantal gepensioneerden hebben voor de N.M.V.B. in die sector een verhoging van uitgaven van 10.431.118 F veroorzaakt (91 miljoen 61.932 F in 1957, tegen 80.630.814 F in 1956).

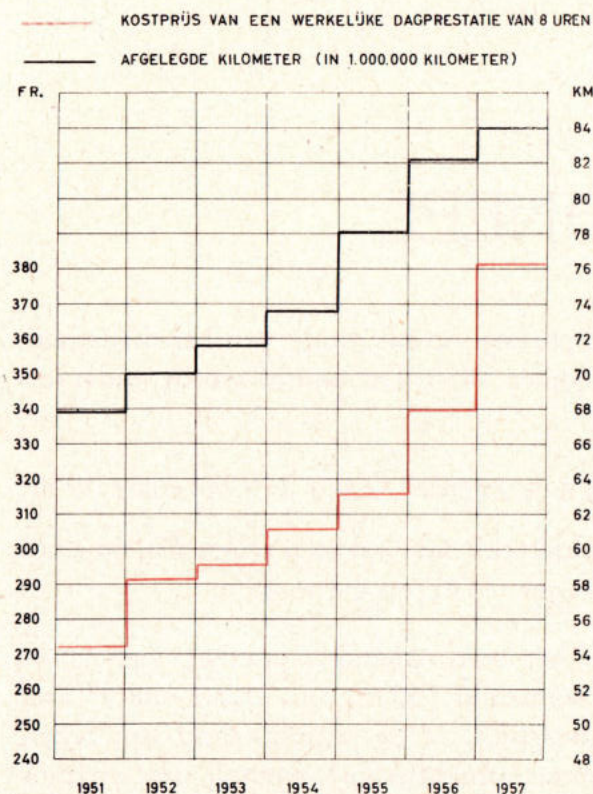


Fig. 10.

de verschillende sectoren van de wettelijke maatschappelijke zekerheid gestorte bijdragen van 115.744.030 F in 1956 tot 135.158.442 F in 1957 zijn gestegen.

Bovenstaand diagram (fig. 10) toont aan hoe in de jongste jaren de prijs van de werkelijk gepresterde dag van 8 uren gestegen is ; voor 1957 bedraagt hij 380,09 F, zegge een verhoging van 12,25 % in verhouding tot 1956.

Ten slotte moet nog melding worden gemaakt van de belangrijke verhoging der wettelijke sociale lasten van 1 april 1957 af, veroorzaakt door de koninklijke besluiten van 26 en 30 maart 1957 (verhoging van 5.000 tot 6.000 F van het maandelijks plafond van de R.M.Z., met uitzondering voor de bijdrage « be-diendenpensioen », en verhoging met 1 % van de patroonsbijdrage voor de sector der familievergoedingen) en door de wet van 12 juli 1957 (verhoging tot 8.000 F, van 1 juli 1957 af, van het maandelijks plafond R.M.Z. voor de bijdragen « pensioen » betreffende het wedde-trekkend personeel).

Die verschillende elementen, te zamen met de verhoging van het aantal agenten, hebben voor gevolg gehad dat de door de N.M.V.B. aan

NET

I. — VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN.

A. Spoorlijnen.

Bij Koninklijk Besluit van 25 oktober 1957 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gemachtigd tot het aanleggen en exploiteren, als integrerend deel van de buurtlijnen Brussel - Humbeek en uitbreidingen, Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbreidingen en Brussel - Asse- Aalst - Oordegem, van een lusspoor op het grondgebied van de stad Brussel en van de gemeente Sint-Joost-ten-Node.

Lengte : 0,600 km.

B. Autobusdiensten.

De openbare autobusdiensten voor dewelke aan de Nationale Maatschappij machtiging werd verleend hadden op 31 december 1957 een totale lengte van 9.079 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 175 autobusdiensten met een gezamenlijke lengte van 4.620 km onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 122 diensten met een lengte van .	3.382 km
krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 53 diensten met een	
lengte van	1.238 km
Totaal . . .	4.620 km

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

II. — KAPITALEN.

A. Ingeschreven.

Op 31 december 1957 hadden de Staat, de provinciën, de gemeenten en de particulieren op de kapitalen van de vergunde lijnen (de autobusdiensten regime 1931 inbegrepen) en van de autobusdiensten (regime 1924) ingeschreven volgens de verhoudingen aangegeven in de hiernavolgende tabellen :

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 1957 .	1.169.997.000	562.984.000	333.995.000	266.860.000	6.158.000	48,1	28,6	22,8	0,5

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 1956 .	34.432.000	17.210.000	11.692.000	5.514.000	16.000	50	33,9	16	0,1

IN 1957 OPGEGEVEN KAPITALEN

NAMEN									
Fosse - Malonne	330.000	165.000	110.000	55.000	—	50	33,3	16,7	—
LUXEMBURG									
Ethe - Virton-St-Mard	2.000	1.000	1.000	—	—	50	50	—	—
Aarlen - Etalle	4.000	2.000	1.000	1.000	—	50	25	25	—
AF TE TREKKEN	336.000	168.000	112.000	56.000	—	50	33,3	16,7	—
Toestand op 31 december 1957 .	34.096.000	17.042.000	11.580.000	5.458.000	16.000	50	33,9	16	0,1

B. Samengesmolten.

Provincies Henegouwen en Namen.

Lijnen der streek van Chimay en Couvin (K.B. van 31-10-1957).

Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle	F	2.461.000
Couvin - Petite-Chapelle	F	1.225.000
Olloy - Oignies	F	800.000
	F	4.486.000

TECHNISCHE DIENSTEN

I. VASTE INSTALLATIES.

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

De Wereldtentoonstelling van 1958 en de inrichting van verschillende verkeersaders in de omgeving van Brussel hebben wijzigingen aan onze spoorinrichtingen nodig gemaakt :

- aanleg van de installaties in tunnel onder de terreinen van de Tentoonstelling en voor het kruisen van de autoweg ;
- verplaatsing van de installaties langs de Meiselaan, tussen de Dikke Linde en de Drij Pikkell ;
- wijzigingen aan het ringspoor nabij het stadion ;
- verplaatsing van de installaties tussen het Rogierplein en de de Ribaucourtstraat, op de Leopold II-laan ;
- wijzigingen aan de installaties in de omgeving van het Noord- en van het Zuidstation ;
- wijzigingen aan de installaties tussen de Hallepoort en de Stalingradlaan, op de Hallepoortlaan.

De door de besturen beheerders van de wegen uitgevoerde wegeniswerken hebben, op andere plaatsen van het land, wijzigingen en verplaatsingen van sporen en van elektrische uitrustingen noodzakelijk gemaakt, namelijk :

- te Oostende, steenweg op Slijkens en te Oostende-Kaai ;
- te Nieuwpoort, nabij de Langebrug over de IJzer ;
- te Wondelgem, verplaatsing langs de Ringvaart ;
- te Lovendegem, verplaatsing langs de Kaaimuur van de vaart Gent-Oostende ;
- te Antwerpen, vereenvoudiging van de installaties in de Ellermansstraat ;
- te Humbeek, langs de weg n^o 2 ;
- te Bascoup, verplaatsing van de installaties ter gelegenheid van de werken tot 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, een zelfde werk ;

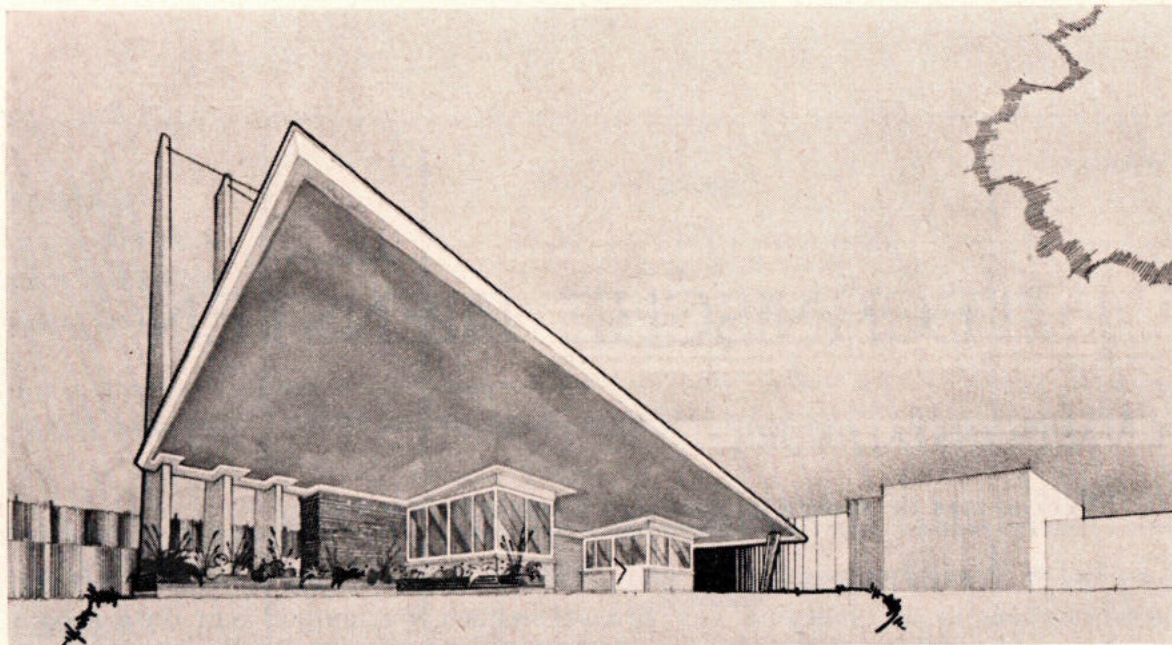


Fig. 11. — Tentoonstelling 1958 : Schuilplaats voor reizigers aan de Beneluxpoort.

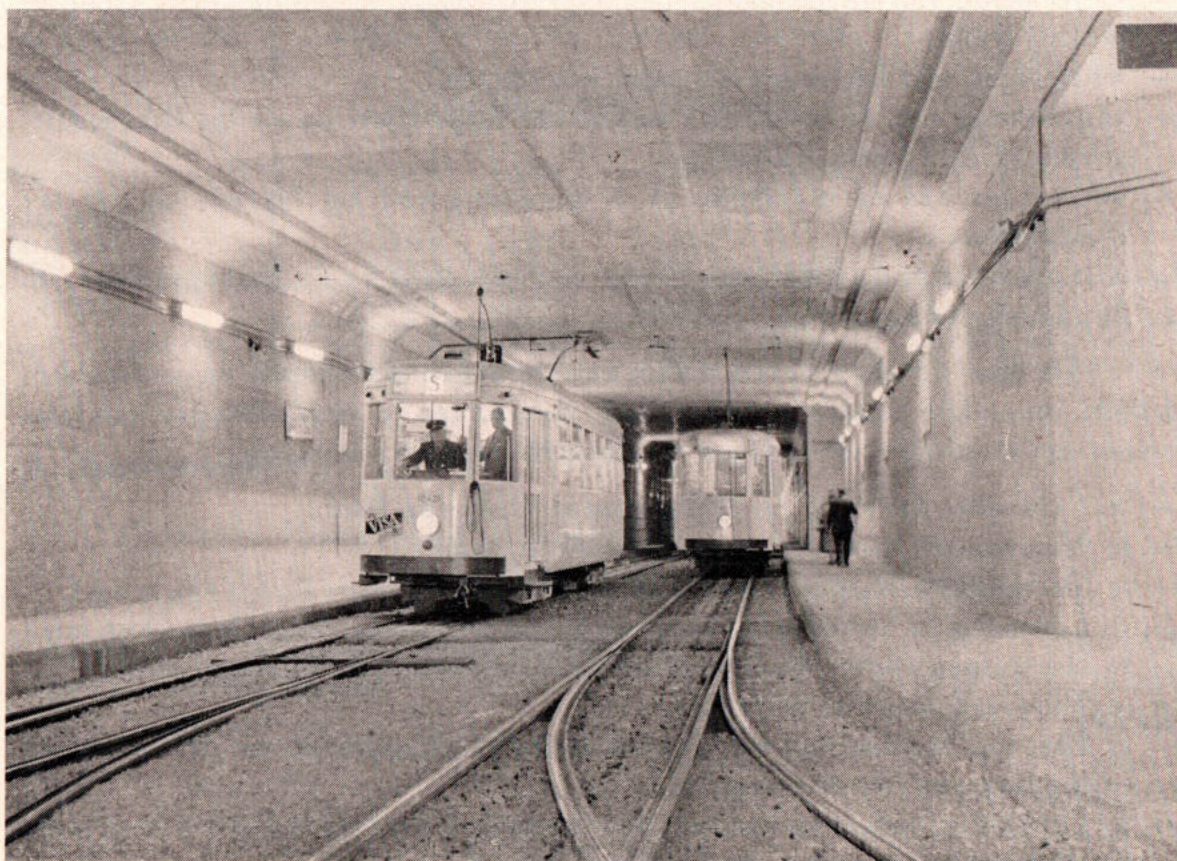


Fig. 12. — Rijtuigen in de tunnel onder de Tentoonstelling.

- te Monceau-sur-Sambre, aan het kruispunt van de rue Ferrer en de rue des Combattants ;
- te Jumet, verplaatsing van de sporen ingevolge de werken van de omleiding rond Gosselies ;
- te Fleurus, verplaatsing van de installaties in de doortocht van die localiteit ;
- te Bergen, verplaatsing van de sporen op de place des Alliés ;
- te Hornu en te Wasmès, verplaatsing van de sporen ingevolge het aanleggen van een weg tot verbinding van die gemeenten, en het verbeteren van de weg n° 18 ;
- te Belgrade, aanpassing van de sporen aan de nieuwe inrichting van het kruispunt.

In 1957 uitgevoerde opbrekingen :

Aartselaar - Rumst	8 km 150
Keerbergen - Tremelo	4 km 600
De Panne - Adinkerke	3 km 750
Moeskroen (La Marlière) - Moeskroen (De Plank)	1 km 213
Bissegem - Moorsele	5 km 750
Binche - Bersillies-l'Abbaye	18 km 725
Doornik - Péruwelz	24 km 700
Gedinne - Vresse	21 km 400
Chanly (Neupont) - Daverdisse	6 km 080
Luik (rue J. De Wilde) - Vottem	2 km 280
Montegnée (Tête de Bœuf) - Ans	4 km 755
Hollogne-sur-Geer - Borgworm	3 km 080
Villers-l'Evêque - Fexhe-le-Haut-Clocher	7 km 635
Beringen (dorp) - Koersel	3 km 140
Sint-Truiden - Oerle	16 km 340
Totaal	131 km 598

In uitvoering zijnde opbrekingen :

Gent - Merelbeke	7 km 000
Evergem - Bassevelde	19 km 950
Wetteren - Sint-Lievens-Houtem	13 km 000
Stadslijnen te Oostende	8 km 000
Bellegem - Pecq	13 km 200
Lens - Cambron-Saint-Vincent - Thoricourt (Noir-Jambon)	8 km 560
Aat - Vloesberg	19 km 000
Bergen - Obourg	1 km 270

Thoricourt (Noir-Jambon) - Edingen	11 km 340
Mainvault - Quevaucamps	18 km 600
Doornik - Pecq	9 km 500
Doornik - Bouvignies	34 km 100
Olloy - Oignies	9 km 900
Rochefort - Wellin	14 km 700
Amberloup - Bastenaken - Marloie - Marche	21 km 640
Grupont - Wellin	13 km 800
Ouffet - Comblain-au-Pont (grote spoorwijdte)	12 km 548
Horion-Hozémont - Fexhe-le-Haut-Clocher	4 km 650
Clavier - Abée - Nandrin	10 km 490
Clavier (station) - Clavier (Ochain)	3 km 600
Hees - Lanaken	7 km 985
Maaseik - Lanaken	27 km 000
Beringen (dorp) - Beringen (mijnen)	2 km 425
Hasselt - Heusden	25 km 368
Aalst - Oordegem	8 km 675
Totaal	326 km 301



Fig. 13. — Schuilplaats voor reizigers te Nieuwpoort.

B. Gebouwen.

De uitvoering van het programma tot aanpassing van de gebouwen aan de huidige exploitatiewijze werd voortgezet.

Navermelde werken werden in 1957 uitgevoerd :

- inrichting van burelen en van een garage voor autobussen te Turnhout ;
- inrichting van burelen en van het woonhuis te Merksem-Oude Barreel ;
- inrichting van de burelen te Oostmalle ;
- oprichting van een garage voor autobussen te Mol ;
- inrichting van een garage voor autobussen te De Panne ;
- inrichting van een garage voor autobussen te Ieper ;
- inrichting van de burelen in de werkplaatsen te Jumet ;
- heroprichting van een steunmuur te Ressaix ;
- oprichting van nieuwe burelen te Eugies ;
- oprichting van een nieuw electrisch onderstation te Charleroi-Viaduc, in vervanging van dat welk ingevolge de wegeniswerken moet worden afgeschaft ;
- inrichting van een garage voor autobussen te Bergen-Bassins ;
- inrichting van een werkplaats voor het onderhoud der autobussen te Doornik ;
- inrichting van een garage voor autobussen te Forges ;
- inrichting van een garage voor autobussen te Wellin ;
- oprichting van nieuwe burelen te Kuregem.

Er werden verwarmingsinstallaties aangebracht in navermelde lokalen :

- burelen te Merksem ;
- burelen te Oostmalle ;
- burelen te Turnhout ;
- werkplaatsen te Ieper ;
- nieuwe burelen te Jumet ;
- schilderhal van de stelplaats Grimbergen.

C. Electrische onderstations en cabines.

Hierna worden de voornaamste ontwerpen, die tijdens het dienstjaar 1957 werden verwezenlijkt, samengevat :

- 1) buiten gebruik stellen van de onderstations te Putte, Menen, Genk, Hasselt en Keerbergen ;
- 2) bouwen, in de werkplaats te Kuregem, van een nieuw verplaatsbaar onderstation op bogiewagen (gedeeltelijke verwerking van materieel voortkomend van het onderstation te Saive) ;
- 3) inbedrijfstelling van een hoogspanningscabine voor de voeding van de verlichtingsinstallaties in de tunnel van de N.M.V.B. onder de terreinen van de Wereldtentoonstelling op de Heizel ;

- 4) inbedrijfstelling, in de werkplaatsen te Hasselt, van een transformator van 250 kVA, bestemd voor de voeding van de elektrische installaties en de posten voor puntlassen ;
- 5) inbedrijfstelling van de automatische werking van het onderstation te Koksijde;
- 6) inrichting van een verplaatsbaar onderstation te Zellik met het oog op de verbetering van de voeding van de sectie Brussel - Aalst ;
- 7) het verplaatsen en het versterken van het onderstation te Charleroi-Viaduc zijn in uitvoering.

II. ROLLEND MATERIEEL.

A. Aankopen en ombouwingen.

a) *Spoormaterieel.*

Ingevolge uitvoering van vroeger en tijdens het verlopen dienstjaar gedane



Fig. 14. — Camion voor het reinigen en het smeren van de spoortoestellen.

bestellingen werden, tijdens het jaar 1957, 25 bogiebijwagens in bedrijf genomen, voor de bouw waarvan de houten kassen van motrices gebruikt werden.

De houten kassen van 44 elektrische bogiemotrices (vier motoren) werden vervangen door metallieke kassen van het type der lichtere stadsrijtuigen (automatische deuren, breedte 2,32 m., fluorescentieverlichting).

b) *Wegmaterieel.*

Er werden 137 autobussen aangekocht, waarvan :

- 98 met onderstel Brossel (motor Leyland 154 PK aan de achterkant) ;
 - 8 met zelfdragende carrosserie (motor Leyland 154 PK aan de achterkant) ;
 - 28 met onderstel Brossel (motor Leyland 102 PK aan de achterkant) ;
 - 3 met onderstel Mercedes (motor Chevrolet 142 PK, met propaanvoeding, aan de achterkant) ;
- 3 vrachtwagens Mercedes met kipinrichting ;
2 lichte vrachtwagens Mercedes ;
2 lichte vrachtwagens Volkswagen ;
1 lichte vrachtwagen Ford Taunus ;
7 lichte vrachtwagens (Staff-car) met lasgroep ;
1 vrachtwagen Morris auto-compressor ;
1 aanhangwagen met luchtcompressor ;
4 personenwagens Volkswagen ;
1 personenwagen Chevrolet ;
1 personenwagen Opel-Kapitän ;
2 wegvoertuigen voor het onderhoud van de wissels ;
1 wegvoertuig voor het reinigen van de groefrails.

Er werd inderdaad vastgesteld dat de groeven van de spoorstaven vaak gevuld zijn met zand en bitumineuze producten die voor de wegbedekking gebruikt worden. Die vreemde lichamen verhogen aanmerkelijk de weerstand aan het lopen van de treinen.

Er werd nagegaan dat er, voor de sporen in bestrating, een winst van nagenoeg 10 % der drijfkracht kon bekomen worden door de railgroeven systematisch te reinigen.

Ten einde zulks op een economische wijze te kunnen uitvoeren hebben wij in de groep Henegouwen een speciaal uitgeruste autovrachtwagen (fig. 15) aangekocht en in bedrijf genomen.

Dat voertuig is voorzien van een bissel, tussen de twee assen (fig. 16). Het wielstel van die bissel draagt en geleidt in de spoorgroeven schraapwerktuigen die de aaneengekitte modder losmaken. Die modder wordt door buigzame buizen opge-



Fig. 15. — Camion voor het reinigen van de groefrails (algemeen gezicht).

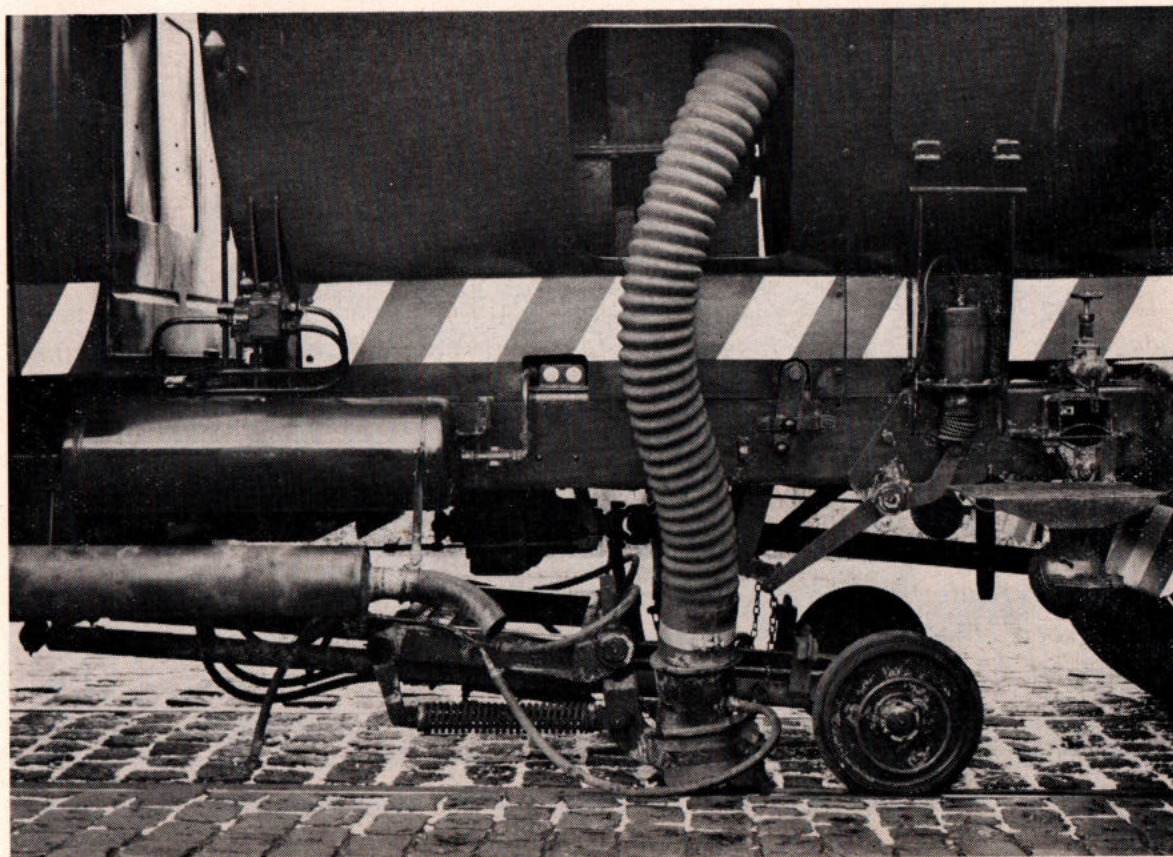


Fig. 16. — Camion voor het reinigen van de groefrails (détail van het reinigingsstelsel).

zogen in een vergaarbak die zich op de camion bevindt ; deze laatste is ook uitgerust met een waterreservoir met pomp, zodat de werking van de schraapwerktuigen geholpen wordt door het besproeien van het weg te nemen bezinksel.

B. Desaffectaties.

Volgend materieel werd als oud ijzer buiten gebruik gesteld :

Electrisch net :

Motorwagens	59
Gesloten bijwagens	91
Open bijwagens	30

Niet-geëlectrificeerd net :

Spoorauto's en tractors	51
Locomotief	1
Personenrijtuigen	63
Rijtuigen - pakwagens	3
Pakwagens	11
Wagens met schutborden	456
Gesloten wagens	238
Platte wagens	65
Speciale wagens	6
Autobussen	17

C. Effectief op 31 december 1957.

Op die datum bestond het gezamenlijk rollend materieel uit :

Electrisch net :

Motorwagens	739
Gesloten bijwagens	559
Open bijwagens	38
Rijtuigen - pakwagens	3
Motorpakwagens	25
Pakwagen	1
Motrices voor het effenen van de rails	6

VERDELING VAN HET AANTAL ELEKTRISCHE MOTORRIJTUIGEN MET BOGGIE VOLGENS HET CONSTRUCTIEJAAR

IEDERE AFBEELDING STELT 10 EENHEDEN VOOR

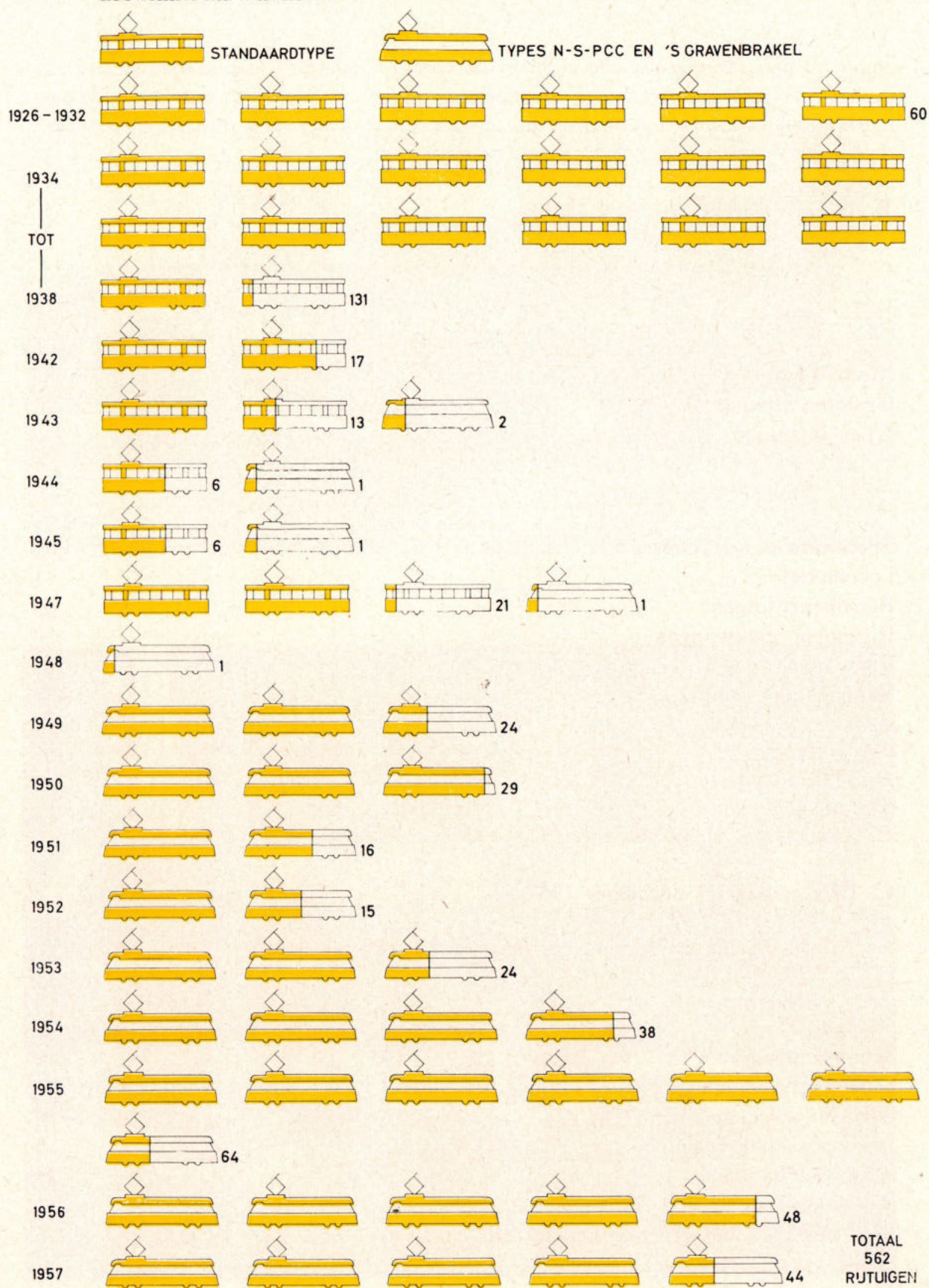


Fig. 17.

OUDERDOM VAN DE AUTOBUSRIJTUIGEN OP 1^{STE} JANUARI 1958

IEDERE AFBEELDING STELT 20 EENHEDEN VOOR



TYPE STADSDIENST 8.50 M



TYPE TUSSENSTEDELIJKE DIENST 9 M EN MEER

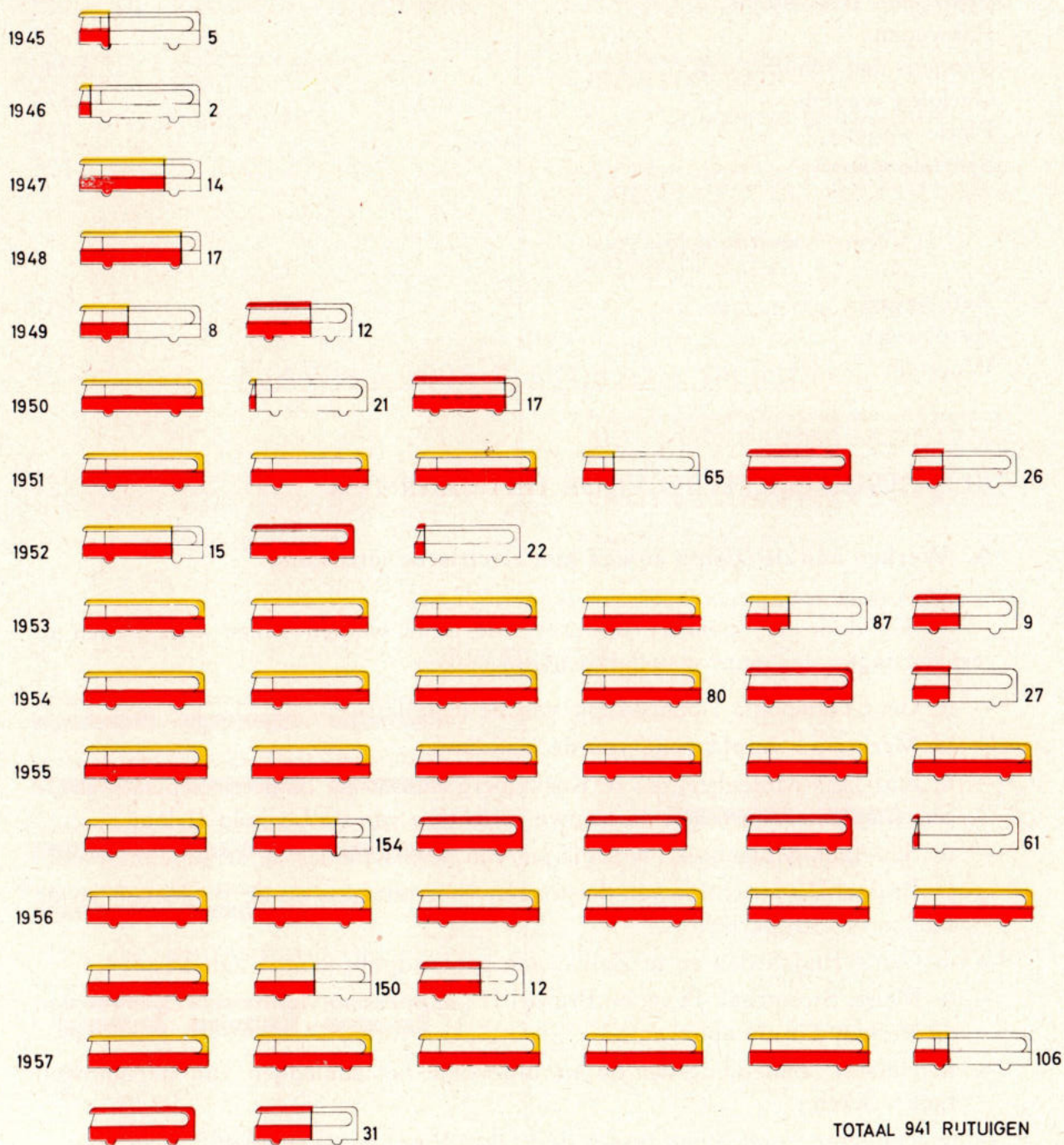


Fig. 18.

Niet geëlectrificeerd net :

Spoorauto's en tractors	119
Locomotieven	29
Personenrijtuigen	92
Rijtuigen - pakwagens	22
Pakwagens	55
Wagens met schutborden	3.340
Gesloten wagens	875
Platte wagens	448
Speciale wagens	125

Vervoer over de weg :

Autobussen	941
Gyrobussen	3
Wegtrein	1

III. VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1958.

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

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

- te Gent-Dampoort : aanpassing van de installaties ;
- te Merksem : verplaatsing van de installaties ;
- te Sint-Jans-Molenbeek en te Koekelberg, tussen de Sainteletteplaats en de Simonisplaats, ingevolge de nieuwe inrichting van de Leopold II-laan ;
- te Sint-Jans-Molenbeek : wijzigingen van de installaties op de Jubelfeestlaan ;
- te Brussel II : inrichting van de stoepen voor reizigers op de Bockstael- en de Houba de Stroperlaan ;
- te Groot-Bijgaarden en te Zellik, aan het eindpunt van de autoweg ;
- te Meise, Strombeek-Bever en Brussel II : aanpassing van de sporen ingevolge de werken aan de autoweg ;
- te Herstal : omlegging van de lijn ingevolge het aanleggen van de autoweg Luik - Aken ;
- te Tongeren : omlegging tussen de Luikse Poort en de stelplaats.

1957

BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL VOOR REIZIGERSDIENST

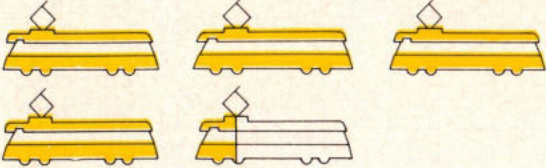
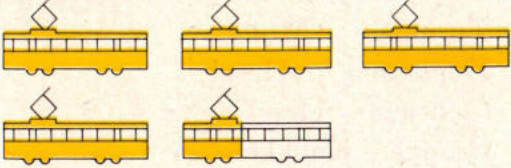
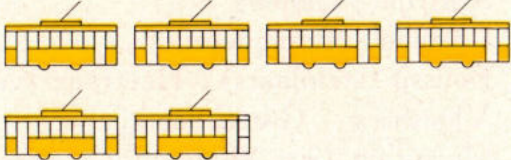
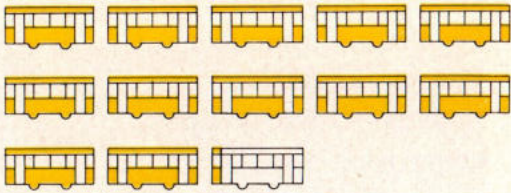
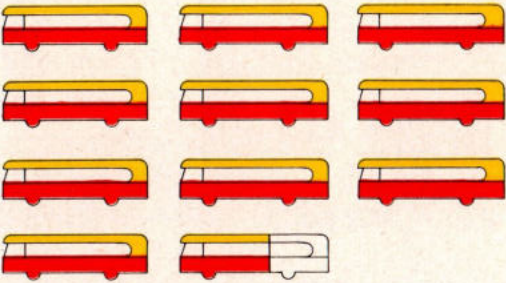
IN BEDRUFSTELLINGEN	BUITEN BEDRUFSTELLINGEN
<u>ELEKTRISCHE MOTRICES</u>	
 44 MOTRICES TYPE S	 44 MOTRICES STANDAARDTYPE
	 59 TWEE-ASSIGE MOTRICES
<u>BUJWAGENS VOOR ELEKTRISCHE DIENST</u>	
 25 BOGGIEBUJWAGENS	 121 TWEE-ASSIGE BUJWAGENS
<u>AUTOBUSSEN</u>	
 106 BUITENSTEDELÏK TYPE	 17 BUITENSTEDELÏK TYPE
 31 STEDELÏK TYPE	
<u>TOTAAL : 206</u>	<u>TOTAAL : 241</u>

Fig. 19.

Opbrekingen.

De plans zijn goedgekeurd.

Sint-Katelijne-Waver - Keerbergen - Haacht	14 km 800
Turnhout - Mol	17 km 500
Zomergem - Ursel	6 km 700
Oedelem - Ursel	11 km 350
Brugge - Knokke	20 km 470
Kortrijk - Deerlijk	8 km 720
Kortrijk - Geluwe	17 km 370
Casteau - Bracquenies	11 km 000
Boussu (stelplaats) - Hautrage (vertakking)	3 km 000
Vloesberg - Geraardsbergen	16 km 000
Quiévrain (rue Wagnons) - Quiévrain N.M.B.S.	0 km 770
Eugies - Aulnois	7 km 700
Comblain-la-Tour - Werbomont	23 km 900
Libramont - Moirez	15 km 360
Maissin - Paliseul	13 km 715
Taviers - Franquénée (+ 3 ^{de} rail Franquénée - Boneffe = 1 km 003)	3 km 111
Namen - Franc-Warêt	11 km 800
Luik (brug van Bressoux) - Trembleur (kolenmijnen van Ar- genteau)	16 km 940
Verviers - Dolhain - Baelen - Eupen	12 km 900
Halle-Booienhoven - Sint-Truiden	4 km 040
Leerbeek - Edingen	11 km 900
Gosselies - Mellet	4 km 600
Oostmalle - Hoogstraten	12 km 850
Mechelen - Heist-op-den-Berg	22 km 380
Totaal	288 km 876

De plans zijn aan de goedkeuring onderworpen.

Rumst - Mechelen	9 km 750
Antwerpen - Broechem	9 km 730
Gent - Lochristi	7 km 570
Gent - Oostakker	5 km 550
Bredene - Klemskerke	6 km 750
Hautrage (rue G. Miroir)	0 km 760

Quevaucamps - Stambruges (N.M.B.S.-Cérabric) en Stambruges - Grandglise	5 km 800
Baudour - Lens	10 km 280
Casteau - Horrues (inbegrepen de sectie van Neufvilles naar de Steengroeven van Clypot)	13 km 725
Gesves - Ohey	2 km 400
Manhay - Melreux	10 km 200
Hannuit - Truielingen	3 km 400
Hasselt - Genk	28 km 150
Mellet - Chastre	20 km 400
O.L.Vr.-Tielt - Diest	11 km 570
Nijvel - Hennuyères en Bois-Seigneur-Isaac - Eigenbrakel . . .	25 km 300
Totaal	171 km 335

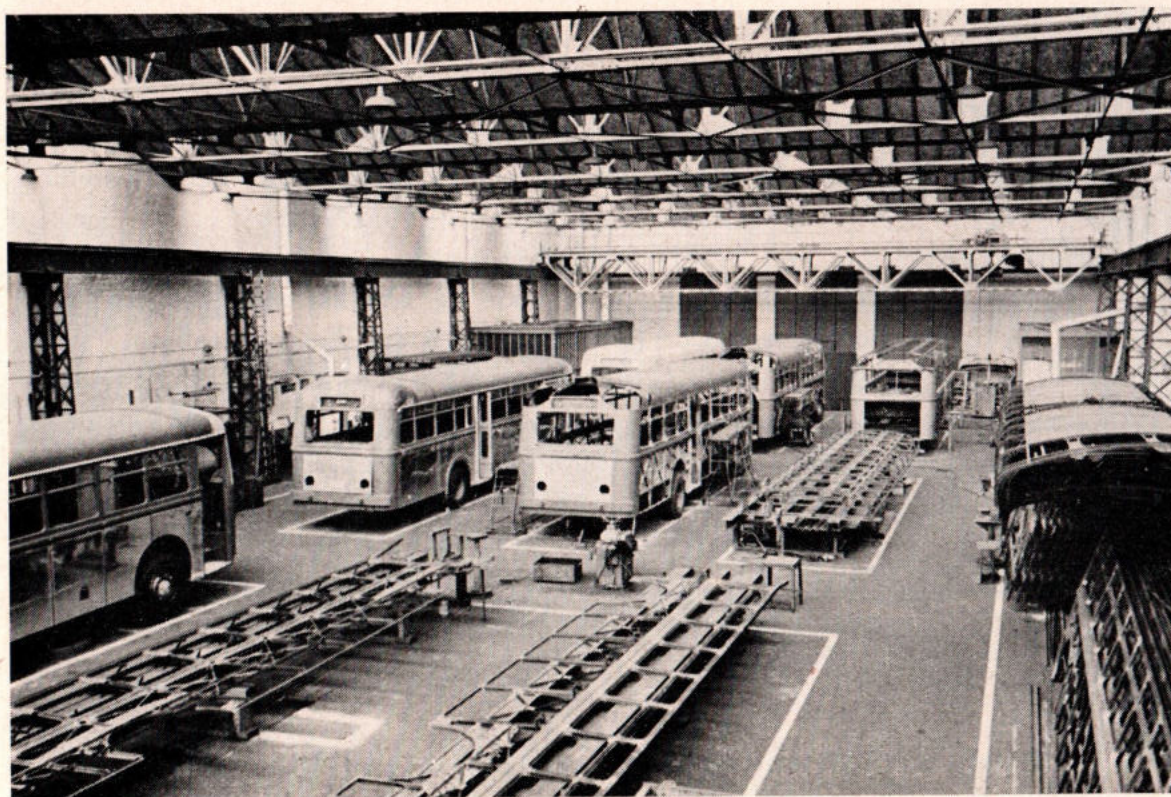


Fig. 20. — Werkplaats te Hasselt: Montageketting van autobuscarrosseries.

B. Gebouwen.

- Inrichting van een garage en van een werkhuis voor het onderhoud van autobussen in de stelplaats te Knokke ;
- oprichting van nieuwe lokalen te Oostende-Kaai ;
- oprichting van een nieuwe garage voor autobussen te Veurne ;
- inrichting van een garage voor autobussen te Bassevelde ;
- inrichting van een garage voor autobussen en van de sociale installaties te Maaseik ;
- oprichting van nieuwe garages en burelen te Sint-Truiden ;
- inrichting van een garage voor autobussen te Grimbergen ;
- verbreding van de ingangen met het oog op de exploitatie per autobus in de stelplaatsen te Aarschot, Anderlues, Chastre, Châtelet, Diksmuide, Eupen, Fransnes-lez-Buissenal, Geluwe, Jumet, Nalinnes, Roisin en Saint-Ghislain.

Wij voorzien nieuwe verwarmingsinstallaties in de garage te Knokke, in het werkhuis te Overijse, alsook in de nieuwe garages en lokalen te Sint-Truiden. Tevens voorzien wij de modernisatie van de verwarmingsinstallaties in de burelen te La Louvière en Anderlues.

C. Onderstations.

- 1) Inbedrijfstelling van een nieuw verplaatsbaar onderstation op bogiewagon voor de voeding van de lijnen die de omgeving van de Tentoonstelling bedienen.
- 2) Inbedrijfstelling van een verplaatsbaar onderstation en uitrusting van een voorlopig onderstation in drie wagons voor de voeding van de voorlopige spoorlijn tot het bedienen van de parkeerplaatsen der Tentoonstelling.
- 3) Inbedrijfstelling van een derde definitieve gelijkrichtergroep en van een voorlopige versterkingsgelijkrichtergroep in het onderstation te Laken (materieel voortkomende van buiten dienst gestelde onderstations).
- 4) Inbedrijfstelling van een derde gelijkrichtergroep in het onderstation te Sint-Gillis (Brussel).
- 5) Inbedrijfstelling van een nieuwe omvormingscabine in de werkhuizen te Anderlues.
- 6) Versterking en modernisatie van de omvormingscabine in de werkhuizen te Kuregem.
- 7) Voortzetting van het programma tot automatisatie van de onderstations door middel van het materieel voortkomende van buiten dienst gestelde onderstations.

D. Rollend materieel.

In de loop van de jaren 1958 en 1959 zullen wij volgend materieel, dat in aanbouw is, in bedrijf stellen :

118 autobussen, waarvan :

- 116 met onderstel Brossel (Leylandmotor 154 PK aan de achterkant) ;
- 2 met zelfdragende carrosserie (Leylandmotor 154 PK aan de achterkant).



Fig. 21. — Buitenstedelijke autobus 89 plaatsen — Verlaagde kas — Verbeterd windscherm.

EXPLOITATIE

I. — GEEXPLOITEERDE LIJNEN.

A. Spoorlijnen.

Op 31 december 1957 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 1.853 kilometer, onderverdeeld in 1.118 km met elektrische tractie en 735 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 1957 bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 7.183 km.

De totale lengte van de op dezelfde datum verpachte openbare autobusdiensten bedroeg 1.422 km.

Hierna volgt een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op 31 december 1957 geëxploiteerde openbare autobusdiensten worden aangegeven. Die tabel omvat niet de seizoendiensten.

*Aantal en lengte van de op 31 december 1957 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	Aantal	Lengte in km
Antwerpen . . .	16	636	4	139	20	775	—	—	1	13	1	13	16	636	5	152	21	788
Oost-Vlaanderen .	16	428	1	11	17	439	—	—	1	60	1	60	16	428	2	71	18	499
West-Vlaanderen	28	861	3	87	31	948	—	—	7	177	7	177	28	861	10	264	38	1.125
Henegouwen . .	27	932	2	82	29	1.014	4	119	2	23	6	142	31	1.051	4	105	35	1.156
Namen	23	588	—	—	23	588	4	115	6	176	10	291	27	703	6	176	33	879
Luxemburg . . .	18	717	2	24	20	741	6	238	4	73	10	311	24	955	6	97	30	1.052
Luik	17	738	1	4	18	742	4	126	8	222	12	348	21	864	9	226	30	1.090
Limburg	19	883	3	34	22	917	—	—	—	—	—	—	19	883	3	34	22	917
Brabant	19	612	—	—	19	612	6	190	10	297	16	487	25	802	10	297	35	1.099
Totaal	183	6.395	16	381	199	6.776	24	788	39	1.041	63	1.829	207	7.183	55	1.422	262	8.605

b) Aantal en lengte van de in 1957 in bedrijf zijnde 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	Aantal	Lengte in km
West-Vlaanderen .	4	150	—	—	4	150	—	—	—	—	—	—	4	150	—	—	4	150
Luxemburg . . .	1	21	1	17	2	38	3	287	—	—	3	287	4	308	1	17	5	325
Totalen .	5	171	1	17	6	188	3	287	—	—	3	287	8	458	1	17	9	475

C. Speciale autobusdiensten.

*Aantal en lengte van de op 31 december 1957
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	28	210	22	440	50	650
Oost-Vlaanderen . . .	4	16	4	23	8	39
West-Vlaanderen . . .	7	94	11	167	18	261
Henegouwen	29	394	113	7.687	142	8.081
Namen	8	52	9	284	17	336
Luxemburg	7	79	1	8	8	87
Luik	12	190	99	5.635	111	5.825
(*)	6	332	23	1.285	29	1.617
Limburg	49	1.197	217	9.919	266	11.116
Brabant	40	530	8	162	48	692
Totalen	190	3.094	507	25.610	697	28.704

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

II. — TARIEVEN.

A. Goederen.

Bij ministerieel besluit van 12 december 1957 werden twee prijstabbellen goedgekeurd die toepasselijk zijn op elk der eerste drie klassen van prijstabel n^o 12 (Bundel D, wagenladingen). Prijstabel I is toepasselijk op de goederen gerangschikt in de klassen 1 tot 3, vervoerd bij wagenlading tussen twee om 't even welke stations van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie (B.L.E.U.) of tussen om 't even welk station van de B.L.E.U. en van Zeeuws-Vlaanderen of omgekeerd.

Prijstabel II was reeds en blijft van kracht voor de 4^{de} klasse ; ze heeft betrekking op de verzending van goederen van de klassen 1 tot 3, die niet tot de bijzondere voorzieningen van prijtabel I behoren.

B. Reizigers.

Bij ministerieel besluit van 28 januari 1957 werden navermelde wijzigingen, die met ingang op 1 februari 1957 aan de reizigerstarieven werden aangebracht, goedgekeurd :

a) Gewone reizigers.

1. De prijstabellen van de buitenstedelijke diensten (algemene prijtabel n^o I en prijtabel van de Kust n^o X) werden met 10 tot 12 % verhoogd met opwaartse afronding op 50 centiem tot 6 F en op de hogere frank voor de prijzen boven de 6 F.

De prijs voor één sectie of kilometer werd niet gewijzigd en bleef vastgesteld op 3,50 F.

Voor prijtabel n^o X geschiedt de afronding op de pare frank van 14 F tot 20 F en op de onpare frank voor de prijzen hoger dan 23 F.

2. In de prijstabellen van de stadsdiensten (prijstabellen III tot IX) werd de prijs van een rechtstreekse reis van 3,50 F op 4 F gebracht, en deze van de aansluitingsbiljetten van 4,00 F op 4,50 F.

De prijs der reisbiljetten voor 2, 3 of 4 zones ondergingen dezelfde verhoging als de overeenkomstige prijzen van prijtabel I.

De rittenkaarten werden gewijzigd als volgt :

In de eerste zone werd de kaart van 25 F voor 9 ritten vervangen door een kaart van 30 F voor 10 ritten.

De prijs van de kaart voor 19 ritten werd van 50 F op 55 F gebracht, zonder wijziging van het aantal ritten.

In de tweede zone werd de kaart van 35 F voor 10 ritten vervangen door een kaart van 35 F voor 9 ritten.

De prijs van de kaarten voor 19 ritten werd van 70 F op 80 F en van 75 F op 85 F gebracht, zonder wijziging van het aantal ritten.

Ter vervanging van de kaarten tegen 50 F voor 16 ritten worden, te Luik, kaarten afgeleverd tegen dezelfde prijs voor 14 ritten. De kaarten afgeleverd tegen 30 F voor 9 ritten werden afgeschaft.

3. In de bijzondere prijtabel van de elektrische lijnen van Henegouwen (VI-1) werd de prijs van 3 F voor een reis over 1 sectie behouden. De prijs van een reis over 2 secties werd van 3 F op 3,50 F gebracht. De kaarten afgeleverd tegen 25 F voor 9 ritten werden afgeschaft.

4. In de bijzondere prijstabel voor de baanvakken Elsene (Eugène Flageyplaats) - Schaarbeek (station) en Kerkhof van Brussel - Generaal Meiserplaats, werd de prijs van de kaarten voor 16 ritten van 50 F op 55 F gebracht, zonder wijziging van het aantal ritten.

De prijzen van de rechtstreekse reizen van 4 F, 2,50 F en 1 F werden respectievelijk op 4,50 F, 2,50 F en 1,50 F gebracht.

De prijzen der aansluitingsbiljetten van 6 F en 3,75 F werden respectievelijk op 7 F en 4 F gebracht.

b) *Abonnementen* (prijstabel II).

De prijzen van de gewone en schoolabonnementen werden met 10 % verhoogd en afgerond naar boven op 5 F.

Sommige soorten abonnementen, waarvan zeer weinig gebruik werd gemaakt, werden afgeschaft, namelijk de abonnementen voor 6 maanden, evenals de schoolabonnementen voor 1 verplaatsing per week. De prijs van de weekabonnementen werd eveneens met 10 % verhoogd en afgerond op de hogere frank tot 80 F en op de hogere 5 F voor de waarden boven de 80 F.

De prijzen van de weekabonnementen voor 1 tot 5 secties ondergingen echter geen wijziging.

c) *Tarief van de autobusdiensten waarop de tarieven van het spoornet niet van toepassing zijn.*

Bij ministerieel besluit van 28 maart 1957 werden de reizigerstarieven op de lijnen met autobustarief van 1 april 1957 af gewijzigd als volgt :

1° *Gewone reizigers :*

Het basistarief van 0,80 F per kilometer of sectie werd op 0,90 F gebracht en de minimumprijs van 3 F op 3,50 F.

2° *Abonnementen :*

Er worden werkabonnementen afgeleverd voor 7 verplaatsingen per week met 50 % vermindering op het gewoon tarief.

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 1957, 1.349.360.233 F en de uitgave 1.311.975.889 F. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 97,23 in 1957, tegen 96,45 in 1956, 95,70 in 1955, 95,57 in 1954 en 96,53 in 1953.

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

Uit die tabel blijkt dat 15 lijnen met verlies sluiten (1.458.087 F) tegen 6 in 1956 (1.085.063 F) en 61 lijnen met winst (39.824.694 F) tegen 84 in 1956 (48.106.280 F).

Het nadelig saldo van de 15 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 21 dezer lijnen (9.139.559 F) tot gehele of gedeeltelijke aflossing van de vorige verliezen aangewend.

Het saldo der rekening van de overige lijnen (in 't geheel 30.685.135 F) werd verdeeld overeenkomstig artikel 28 der statuten (bijlage C).

In 1956, bedroeg het verdeelde totaal 31.658.165 F.

Het gemiddeld percent van de voor het dienstjaar 1957 toegekende bruto-dividenden bedraagt 2,5069.

B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924).

De in 1957 door de exploitatie van de autobusdiensten met eigen kapitaal bekomen uitslagen vindt men in details weergegeven in de bijlage F van dit verslag.

De totale ontvangsten van de diensten met hoog kapitaal bedroegen 112.821.702 F (in 1956, 104.331.075 F) en van de diensten met laag kapitaal 77.019.626 F (in 1956, 72.050.520 F), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 110.767.916 F (in 1956, 102.118.215 F) en 76.431.425 F (in 1956, 71.582.383 F) beliepen.

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

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 148.311 F, moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo (2.867.008 F) van 31 diensten werd in dividenden uitgedeeld tot beloop van 2.157.749 F, terwijl het overige werd toegewezen aan het Reservefonds (396.841 F), aan het Voorzieningsfonds (264.554 F) en als tantièmes (47.864 F).

In 1956, bedroegen de verliezen 94.575 F, de winsten 2.791.738 F, waarvan 2.148.175 F uitgereikt in dividenden, 358.796 F en 239.201 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 1953 tot 1957, 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
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
1957	1.377.536.560,00	176.138.338	—	2.472.819	24.258.646	96.257.484	1.236.370	300.363.657

B. Goederen.

In de hiernavolgende tabel worden de statistieken van de bijzonderste vervoerde goederen beknopt aangegeven.

De gemiddelde afstand per vervoerde ton is, in 1957, 8 km 570 tegen 8 km 387 in 1956.

Vervoerd tongewicht (in vette cijfers)
Tonkilometers (in magere cijfers)

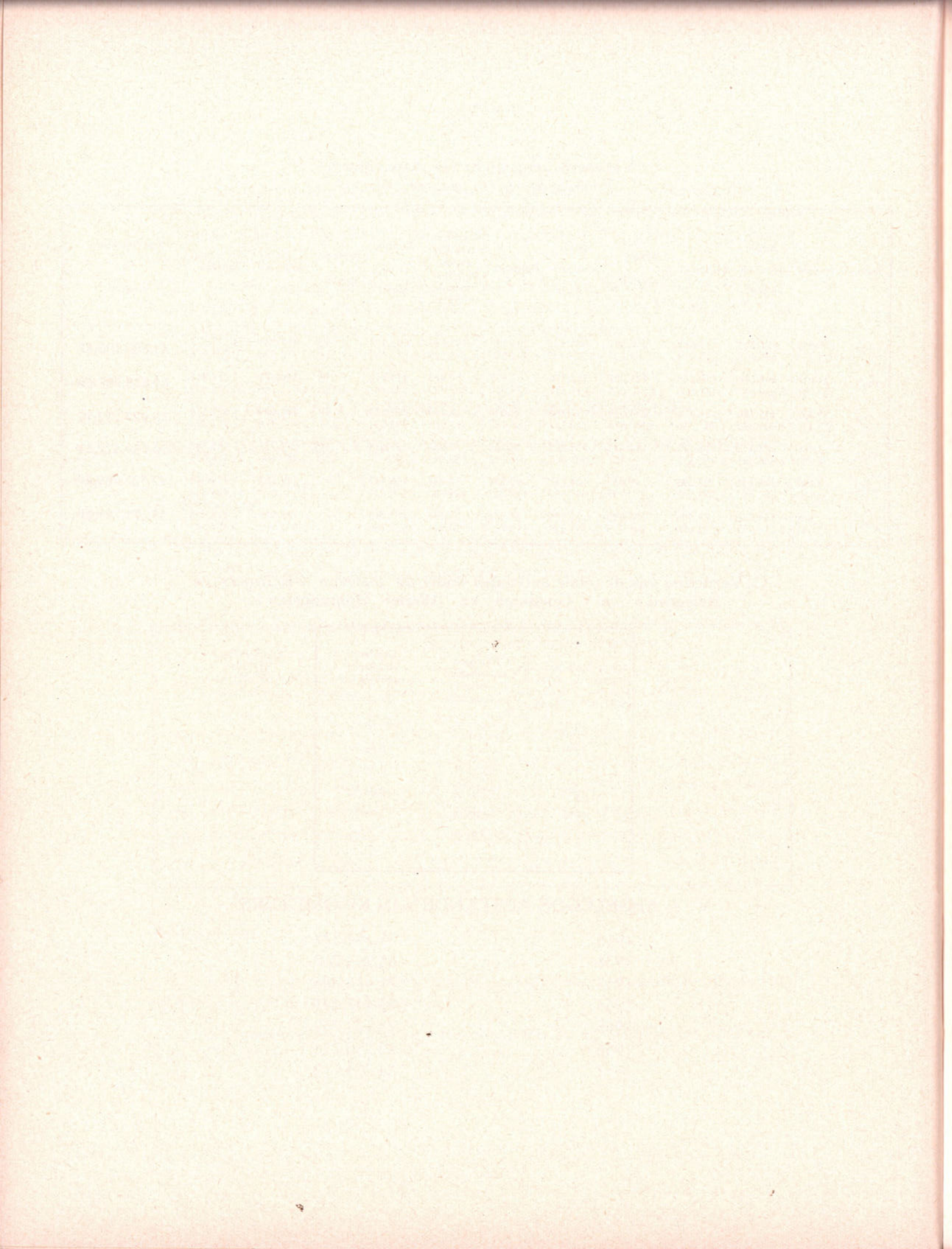
Jaren	Eetwaren	Beet- wortelen en pulp	Mijnhout	Brand- stoffen	Steen- groefpro- ducten	Baksteen	Bouwma- terialen andere dan bak- steen en mijnhout	Vorm- aarde, zand	Levende dieren	Allerlei	Totalen	Ontvangsten in franken
1938	178.559 4.923.233	672.895 7.836.158	153.668 1.755.014	650.957 14.703.227	888.522 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
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
1957	965 17.031	164.768 2.210.552	71.504 1.355.661	82.945 895.623	71.109 385.593	37.960 119.727	21.397 120.951	477.218 2.531.366	— —	188.527 1.931.408	1.116.393 9.567.912	35.371.791,00

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 %
1953	93,36 %	6,64 %
1954	95,21 %	4,79 %
1955	95,92 %	4,08 %
1956	96,68 %	3,32 %
1957	97,38 %	2,62 %

V. — AFGELEGDE AFSTANDEN IN KILOMETERS.

1913		35.494.537
1938		68.204.260
1953		71.616.703
1954		73.647.423
1955		78.179.769
1956		82.256.734
1957		84.274.172



COMMENTAAR

I. — EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER.

Voor de eerste maal sedert 1952 heeft de Nationale Maatschappij een inkrimping van haar reizigersvervoer moeten ondergaan (diagram figuur 22), en zulks niettegenstaande verdere uitbreiding van haar net openbare diensten en een er mede gepaard gaande toeneming van haar activiteit, uitgedrukt in afgelegde trein- en autobus-kilometer.

Men mag zich afvragen of die inkrimping het gevolg is van de verslapping van 's lands economische expansie of enkel een uiting van de terugslag teweegebracht door de uitbreiding die de individuele vervoermiddelen hebben genomen.

Men zou ook met enige reden kunnen veronderstellen dat de vermindering van het vervoersvolume voortvloeit uit de neutralisatie van het teveel aan transport, dat een gevolg is geweest van de op einde 1956 uitgevaardigde beperkingsmaatregelen inzake het gebruik van vloeibare brandstof. En ten slotte nog een andere veronderstelling : ondergaat de Nationale Maatschappij niet de weerslag van de tariefsverhogingen die in juni 1956 en februari 1957 werden toegepast?

Om te trachten enkele elementen in het licht te stellen, die één of meer van de vier vooropgestelde hypothesen zouden kunnen steunen, hebben wij een diagram gemaakt van de schommelingen die het aantal maandelijks vervoerde reizigers, van 1 januari 1955 tot 31 december 1957, heeft ondergaan (diagram figuur 23, curve in groene kleur).

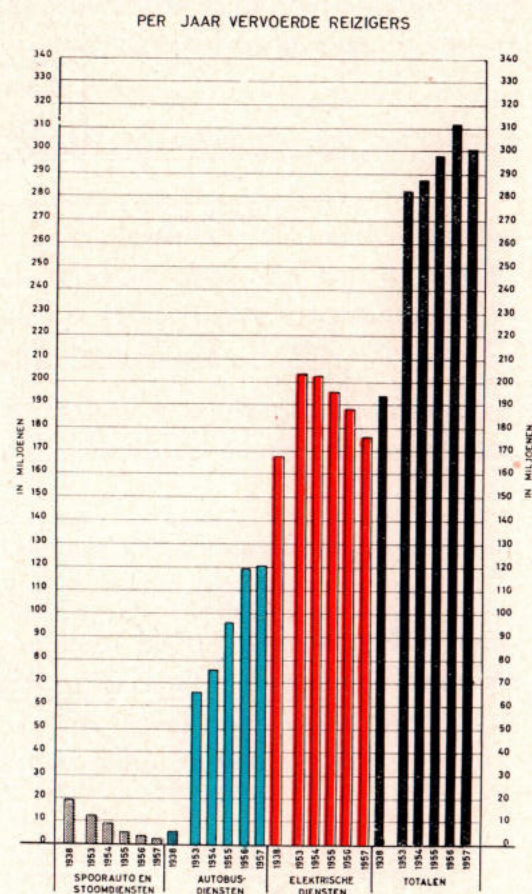


Fig. 22.

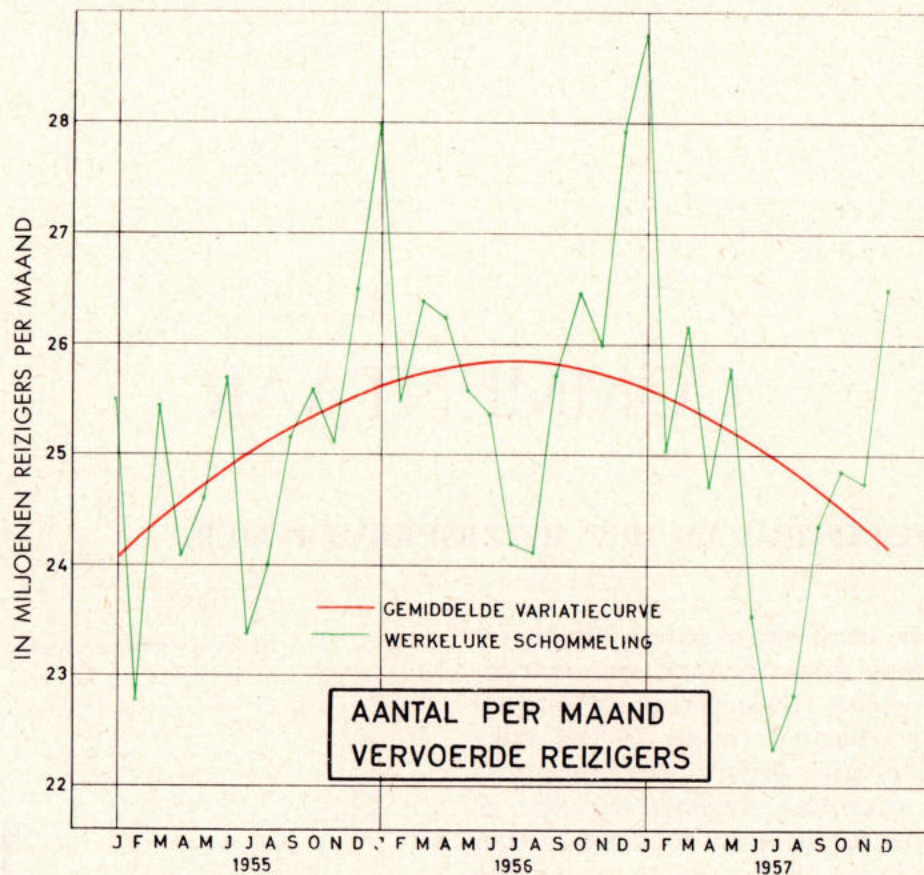


Fig. 23.

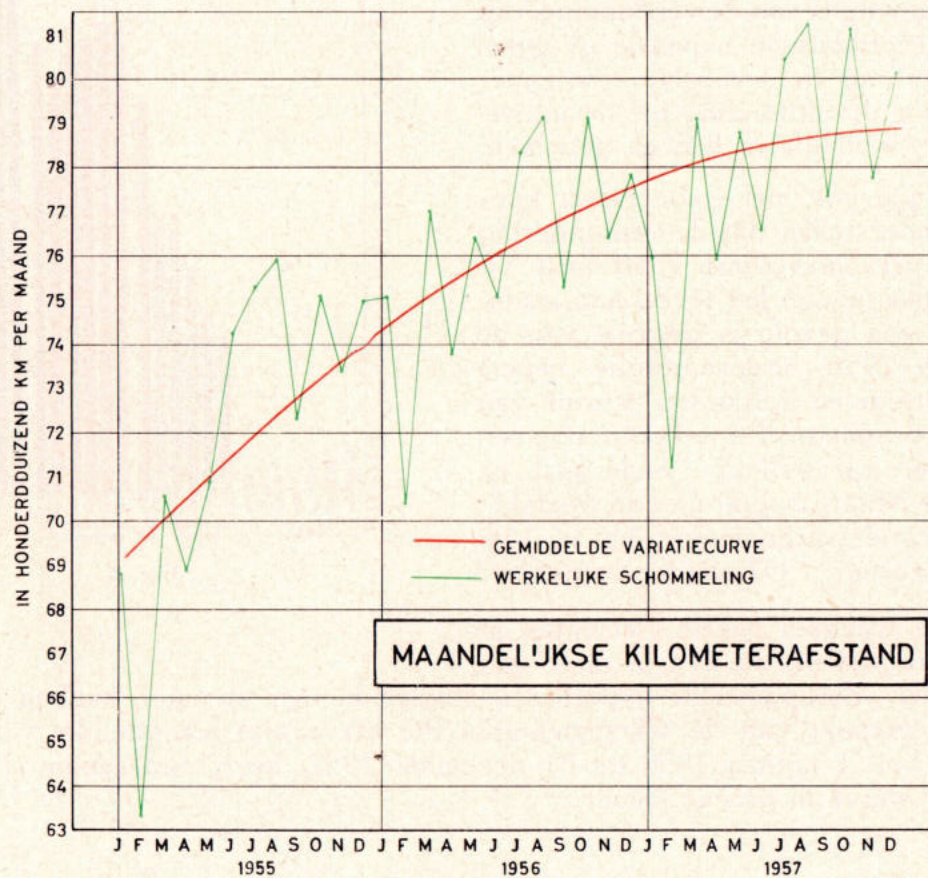


Fig. 24.

Wij hebben op dat diagram, in 't rood, ook een strekkingscurve aangegeven, waarbij werd uitgegaan van de zogenaamde theorie « van de kleinste kwadraten » (wil zeggen een zodanig berekende curve, dat de som van de kwadraten der verschillen tussen elke werkelijke waarde en de er mede overeenstemmende waarschijnlijke waarde minimum weze).

Uit die strekkingscurve kan men afleiden dat zo het vervoer, dat werd geboekt in de perioden van beperking inzake vloeibare brandstof (november 1956 tot januari 1957), in zekere mate de vooruitzichten van de werkelijke evolutie van het reizigersvervoer heeft kunnen verdoezelen, het feitelijk na juli 1956 is geweest dat de strekking van het verkeer van richting is veranderd.

En hier moet worden herinnerd aan het feit dat de eerste wijzigingen aan de tarieven, namelijk aan de prijzen voor het stadsvervoer, op het einde van de maand juni 1956 ingevoerd werden.

Geldt het hier een gewoon toeval of bestaat er werkelijk een oorzakelijk verband tussen de feiten?

Het is met een zekere angst dat men zich die vraag kan stellen, nu het opvoeren van de productiviteit van de Nationale Maatschappij zijn nuttige uitwerking niet meer kan opleveren in hetzelfde ritme als de versnelde toeneming van de unitaire lasten (personeel, grondstoffen, fiscale lasten, enz...).

Op dit ogenblik zou de gemiddelde strekking tot inkrimping van het verkeer moeten uitgedrukt worden door een waarschijnlijke maandelijkse vermindering van 200.000 vervoerde reizigers.

Die vermindering zou nog heel wat gevoeliger zijn indien de verhoging van het aantal trein- en autobus-km er niet gedeeltelijk kwam tegen opwegen.

Inderdaad, zoals diagram figuur 24 aangeeft, heeft de gemiddelde strekkingscurve van de trein- en autobus-kilometers (rode lijn), opgemaakt, zoals die van diagram figuur 23, volgens de theorie « van de kleinste kwadraten », de sedert verscheidene jaren ingezette opgaande beweging blijven volgen.

II. — UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.

Om een schematisch overzicht te geven van de resultaten van 1957, vergeleken met die van 1956, hebben wij, onder dezelfde vorm als in onze vorige verslagen, een tabel opgemaakt waarin onze exploitatieontvangsten en -uitgaven zijn samengevat, daarbij onderscheid makend tussen het spoornet en de autobusdiensten.

DIENSTEN	1956			1957		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
	IN MILJOEN FRANK					
Spoorlijnen :						
Electrische	802,4	779,8	22,6	812,5	789,3	23,2
Niet-electrische	53,1	53,4	— 0,3	43,1	47,2	— 4,1
Totalen	855,5	833,2	22,3	855,6	836,5	19,1
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	425,4	402,2	23,2	493,8	475,5	18,3
Met eigen kapitaal (regime 1924)	176,4	173,7	2,7	189,8	187,2	2,6
Totalen	601,8	575,9	25,9	683,6	662,7	20,9
Algemene totalen	1.457,3	1.409,1	48,2	1.539,2	1.499,2	40,0

Uit die tabel blijkt dat de in 1957 geboekte inkrimping van het boni zo de spoorlijnen als de autobusdiensten treft. Indien het electrisch net op de algemene strekking uitzondering schijnt te maken, moet er worden opgemerkt dat de verbetering alleen te wijten is aan de verhoging van het aandeel in de compensatievergoedingen dat in 1957 aan de lijnen van dat net werd toegekend, ten overstaan van de vorige jaren. Bedoelde verhoging vloeit voort uit het feit dat een groot aantal lijnen, die thans per autobus geëxploiteerd worden, de vóór de omvorming van hun exploitatievorm geboekte verliezen aangezuiverd hebben.

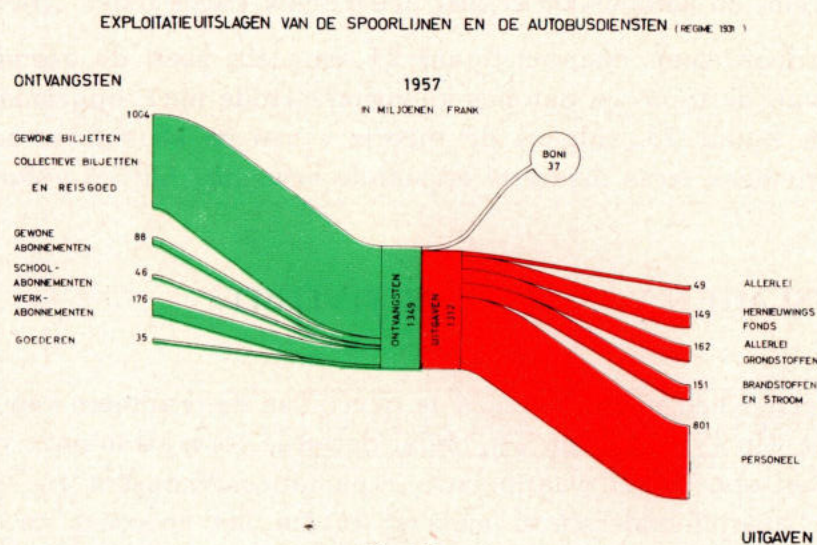


Fig. 25.

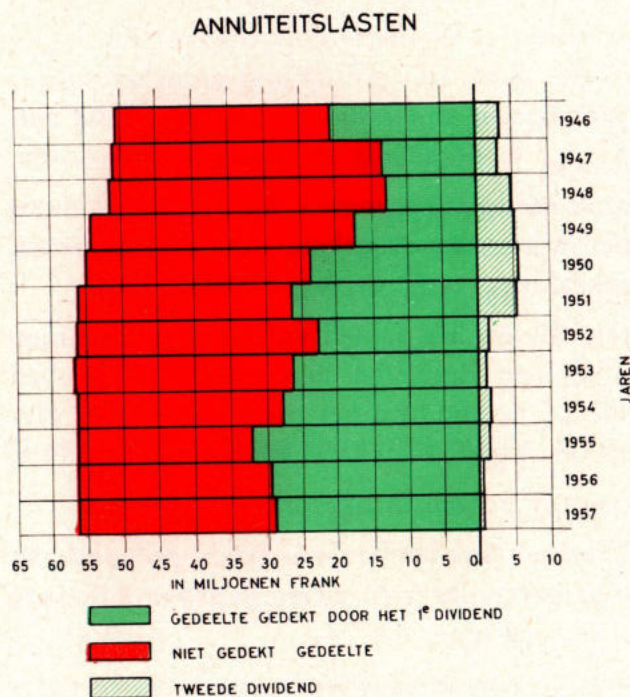
Indien wij meer bepaald onze aandacht wijden aan de spoorlijnen en de vervangingsautobusdiensten, dan merken wij dat de inkrimping van het boni (figuur 25), dat van 46 miljoen, in 1956, tot 37 miljoen, in 1957, is gedaald, voor gevolg heeft gehad nogmaals het deel van de door het eerste dividend gedekte annuïteiten (figuur 26) te verminderen, alhoewel de in 1957 op bepaalde lijnen geboekte winst aangewend is kunnen worden tot het vormen van dividenden, terwijl bij het sluiten van de vorige dienstjaren de winst gebruikt moest worden voor het aanzuiveren van het vroeger door de bewuste lijnen geleden verlies.

Zo wij nu de vergelijkingen verder doordrijven en de jongste tien maatschappelijke dienstjaren onder het oog nemen (figuur 27), stellen wij vast dat de sedert 1954 toenemende beweging van onze uitgaven en ontvangsten nog steeds voortgaat en zelfs een merklijk versneld tempo aanneemt.

Wat meer in 't bijzonder de uitgaven betreft, constateert men dat wij, het jaar 1951 buiten beschouwing gelaten, in 1957 de meest uitgesproken expansiebeweging van de jongste tien jaar hebben ondergaan.

Wij vrezen erg dat die beweging in de eerstkomende maanden niet zal afnemen.

Het staat inderdaad nu reeds vast dat wij het hoofd zullen te bieden hebben aan een merklijke verhoging van onze fiscale lasten eensdeels en van onze personeelsuitgaven anderdeels.



Reeds werden bepalingen uitgevaardigd volgens dewelke de verkeersbelasting op onze autobussen met Dieselmotor met 14,3 % verhoogd wordt, terwijl onze met propaangas aangedreven autobussen niet meer van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld, zoals zulks het geval was onder het stelsel van de wettelijke beschikkingen die sedert 31 december 1957 niet meer van kracht zijn.

Het steeds drukkender wordend juk van onze fiscale lasten die, alleen reeds voor de verkeers-

JAARLIJKE EXPLOITATIEUITGAVEN & ONTVANGSTEN

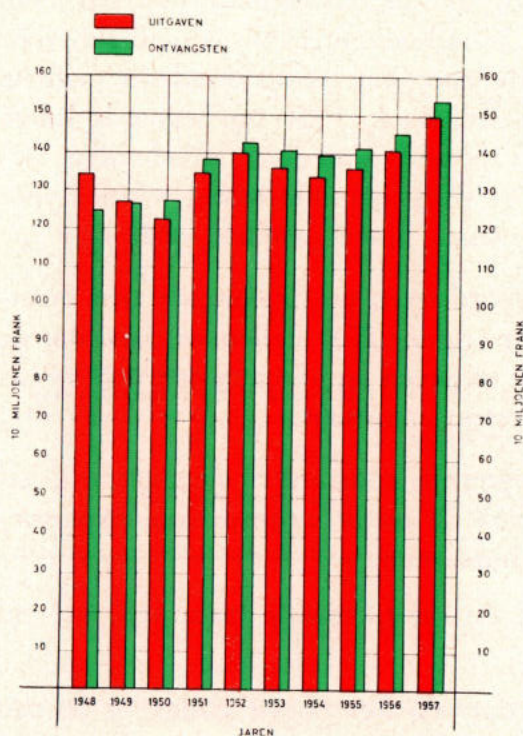


Fig. 27.

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

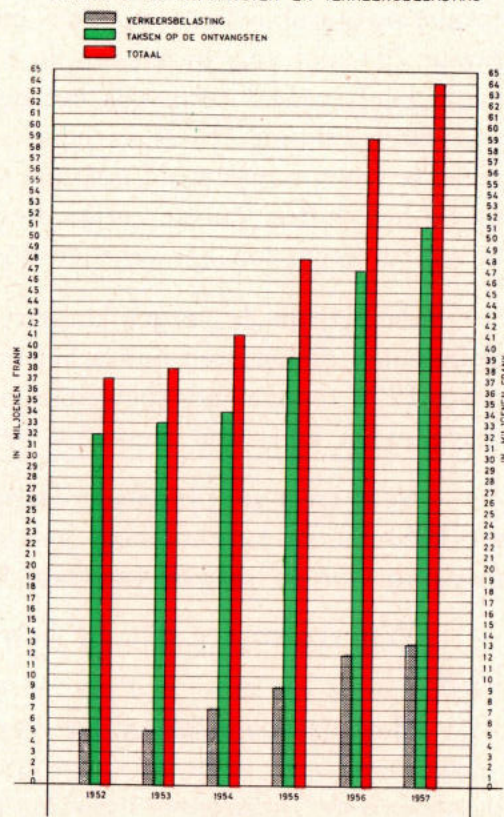


Fig. 28.

belasting en de belasting op de ontvangsten, van 58,6 miljoen in 1956, tot 64 miljoen in 1957 zijn gestegen (figuur 28), zal er nogmaals zwaarder door worden.

Wat het personeel betreft, is er nu reeds aangenomen dat het op 1 januari 1959 een vermindering met een uur per week van de arbeidsduur zal genieten, mits behoud van het tegenwoordig weksalaris.

Intussen zullen de nieuwe lasten, die op het gebied van de bezoldigingen en de maatschappelijke zekerheid slechts een deel van het jaar 1957 hebben belast, hun terugslag hebben op de volle 12 maand van het dienstjaar 1958. Het is waarschijnlijk dat geen enkel element de uitgavenvloed zal komen tegenhouden.

Welke zijn, daartegenover, de vooruitzichten inzake ontvangsten ?

Onder de rubriek I van deze Commentaar hebben wij reeds de aandacht gevestigd op de vermindering van het reizigersverkeer en uiting gegeven aan onze vrees in verband met het wijzigen van de tarieven.

Dienaangaande komt het ons nuttig voor op de kwestie van onze vervoerprijzen even verder in te gaan.

III. — TARIEVEN.

A. Algemene beschouwingen.

Sedert 1 augustus 1951 waren de tarieven voor het reizigersvervoer van de Nationale Maatschappij opvallend stabiel gebleven.

De inspanning die was gedaan voor de rationalisatie van ons beheer had inderdaad een zeker gemak in het behouden van het financieel evenwicht van de exploitatie voor gevolg gehad.

Met andere woorden, de gestadige verhoging van de lonen, de wedden en hun aanverwante lasten, alsmede de aanhoudende stijging van de prijs der grondstoffen, waren gecompenseerd kunnen worden door een aangepaste politiek van structuurhervormingen, door een steeds meer opgevoerde productiviteit, zo van het personeel als van het materieel, kortom door een doortastende besnoeiing van de uitgaven.

Voor het eerst in 1956 heeft die politiek, zoals vermeld onder rubriek I, het niet meer mogelijk gemaakt te voorzien in de nieuwe lasten die rechtstreeks of onrechtstreeks uit de stijging van de prijzen voortvloeiden. De noodzakelijkheid nieuwe inkomsten te vinden deed zich dan ook dringend gevoelen. Daarom heeft de Maatschappij om de verhoging van haar stadstarieven moeten verzoeken, tarieven die op de minimumprijs van de algemene prijstabel gebracht werden.

Die eerste maatregel bleek echter aldra ontoereikend te zijn, zodat er is moeten besloten worden op 1 februari 1957 een algemene verhoging van de tarieven voor reizigersvervoer uit te vaardigen.

Dienaangaande moet worden opgemerkt dat de tarieven op een zeer matig peil waren gebleven, in vergelijking met de algemene tarieven die van kracht waren gedurende de klassieke referentieperiode van de jaren 1937-1938.

Dit zullen wij in de volgende paragraaf meer in bijzonderheden trachten in 't licht te stellen.

B. Kenmerken van de tarieven die vóór 1946 van toepassing waren.

Vóór 1946 waren er op het spoornet talrijke bijzondere tarieven in zwang. De algemene prijstabel (prijstabel I) werd feitelijk maar op de niet geëlectrificeerde lijnen toegepast, en dan nog waren er uitzonderingen, namelijk in Luxemburg.

Elke groep elektrische lijnen, elke stadsdienst bezat zijn eigen tarief. Dit omvatte over 't algemeen twee klassen.

Die verscheidenheid van tarieven bood een belangrijk voordeel, daar ze het mogelijk maakte in ruime mate rekening te houden met de plaatselijke exploitatie-omstandigheden van elk van die lijngroepen en zelfs, desnoods, van elke lijn in 't bijzonder.

Daarentegen was er, op het nationale plan, het grote bezwaar aan verbonden, dat er inzake vervoerprijzen minder begunstigde streken bestonden. Daarom werd dan ook, in 1946, de eenmaking van de tarieven voor het ganse net verwezenlijkt.

Thans maken nog uitzondering op de regel van de eenmaking, sommige toeristische lijnen (Kust en Grotten van Han), alsmede twee aan de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel verpachte stadslijnen.

De tarieven van de verschillende stadsdiensten werden eveneens grotendeels eenvormig gemaakt.

C. Coëfficiënt van verhoging der tarieven in vergelijking met de jaren 1937-1938.

Omwille van de verscheidenheid van de vroegere tarieven hebben wij een schatting gemaakt van de ontvangst die zou geboekt geworden zijn in de veronderstelling dat, eensdeels, de tarieven van 1937-1938 en, anderdeels, die welke sedert 1 februari 1957 van kracht zijn, toegepast waren geweest op al het vervoer dat in 1957 werd gedaan, dus ook op dat van de maand januari 1957.

Aldus bekomen wij, voor prijstabel I die sedert 1 februari 1957 in zwang is, navermelde coëfficiënten :

2,79 in verhouding tot het « stoom »-tarief van 1937-1938,
3,56 in verhouding tot het gemiddelde « electrisch »-tarief van 1937-1938
en 3,30 voor de gezamenlijke gewone reizigerstarieven.

De gemiddelde coëfficiënt is 4,15 voor de stadsdiensten en 3,34 voor de abonnementen.

Wanneer wij een gewogen gemiddelde tussen die verschillende coëfficiënten uitwerken, komen wij voor onze gezamenlijke reizigerstarieven tot een globaal-coëfficiënt van 3,45.

Deze coëfficiënt is buitengewoon matig, zo men nagaat dat de index van de levensduurte 455 % bedraagt in vergelijking met het gemiddelde van de jaren 1936, 1937 en 1938, en dat de unitaire personeelslasten ver boven die index reiken. Hij bevestigt eens te meer de inspanning tot aanpassing die de Nationale Maatschappij ten bate van 's lands algemene economie heeft gedaan.

D. Bijzondere kenmerken van het reizigersverkeer op het buurtnet.

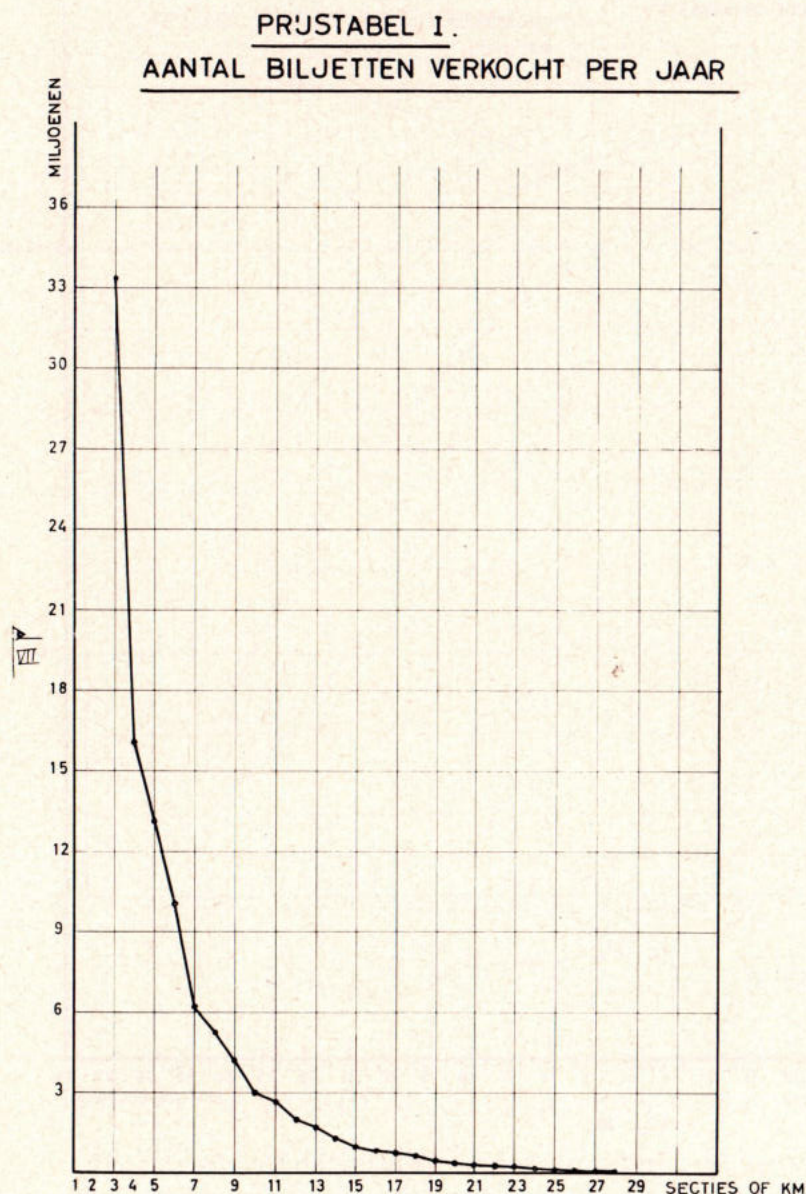


Fig. 29.

Het reizigersverkeer van de Nationale Maatschappij vertoont enkele karakteristieken, die in een studie over de tarificatie belangwekkend zijn.

Om die bijzondere kenmerken te laten uitkomen hebben wij een eerste diagram (figuur 29) opgemaakt, waarin het aantal verkochte gewone biljetten is aangegeven in verhouding tot de lengte van de afgelegde rit ; de biljetten tegen verminderde prijs werden vooraf omgezet in waarden overeenstemmend met de volle prijs. Wij hebben ook een tweede diagram opgemaakt (figuur 30) waarin de ontvangst van 1957 wordt aangegeven. De groene lijn stelt de ontvangst voor die overeenstemt met de biljetten voorgesteld in het diagram figuur 29, terwijl de rode lijn de gecumuleerde ontvangst aangeeft, te beginnen met de kortste trajecten.

De groene curve toont op afdoende wijze aan dat de hoogste ontvangsten bekomen worden op de kortste trajecten.

De rode curve licht ons meer rechtstreeks in nopens de herkomst van onze ontvangsten : wij merken dat een aanzienlijk deel er van (40 %) voortkomt van

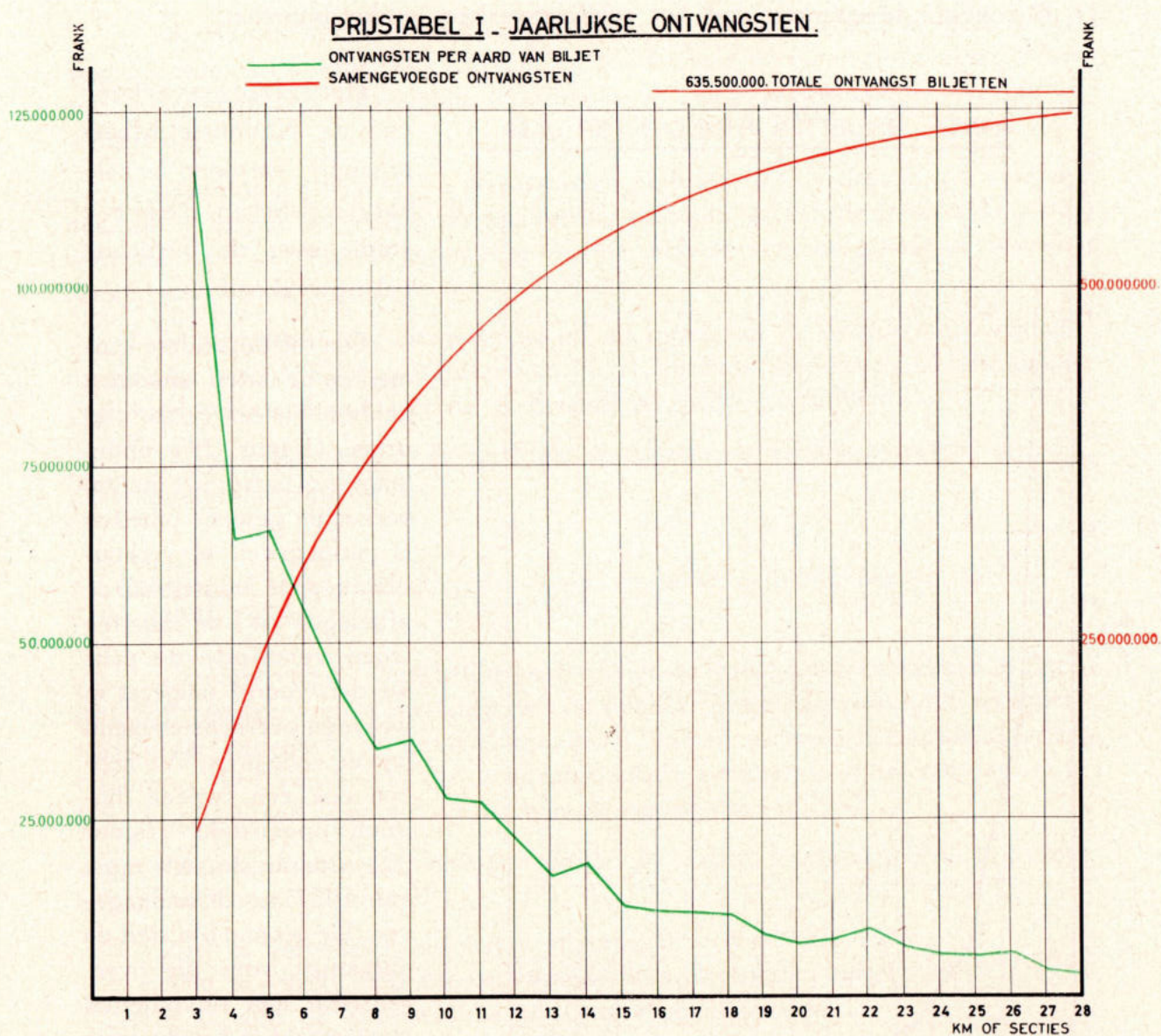


Fig. 30.

trajecten van 5 kilometer of minder, dat 70 % van de ontvangst wordt opgeleverd door de trajecten van 10 km of minder en dat 90 % van de ontvangst bekomen wordt op de eerste 18 kilometer.

Uit die vaststellingen blijkt dat een lichte verhoging van de tarieven op de korte afstanden een merkelijke toename van de ontvangst kan opleveren, terwijl een zelfs aanzienlijke verhoging van de prijzen op de lange afstanden slechts een matig vermeerderde ontvangst bijbrengt.

PRUJSTABEL I . SAMENGEVOEGDE ONTVANGSTEN IN % VAN HET TOTAAL .

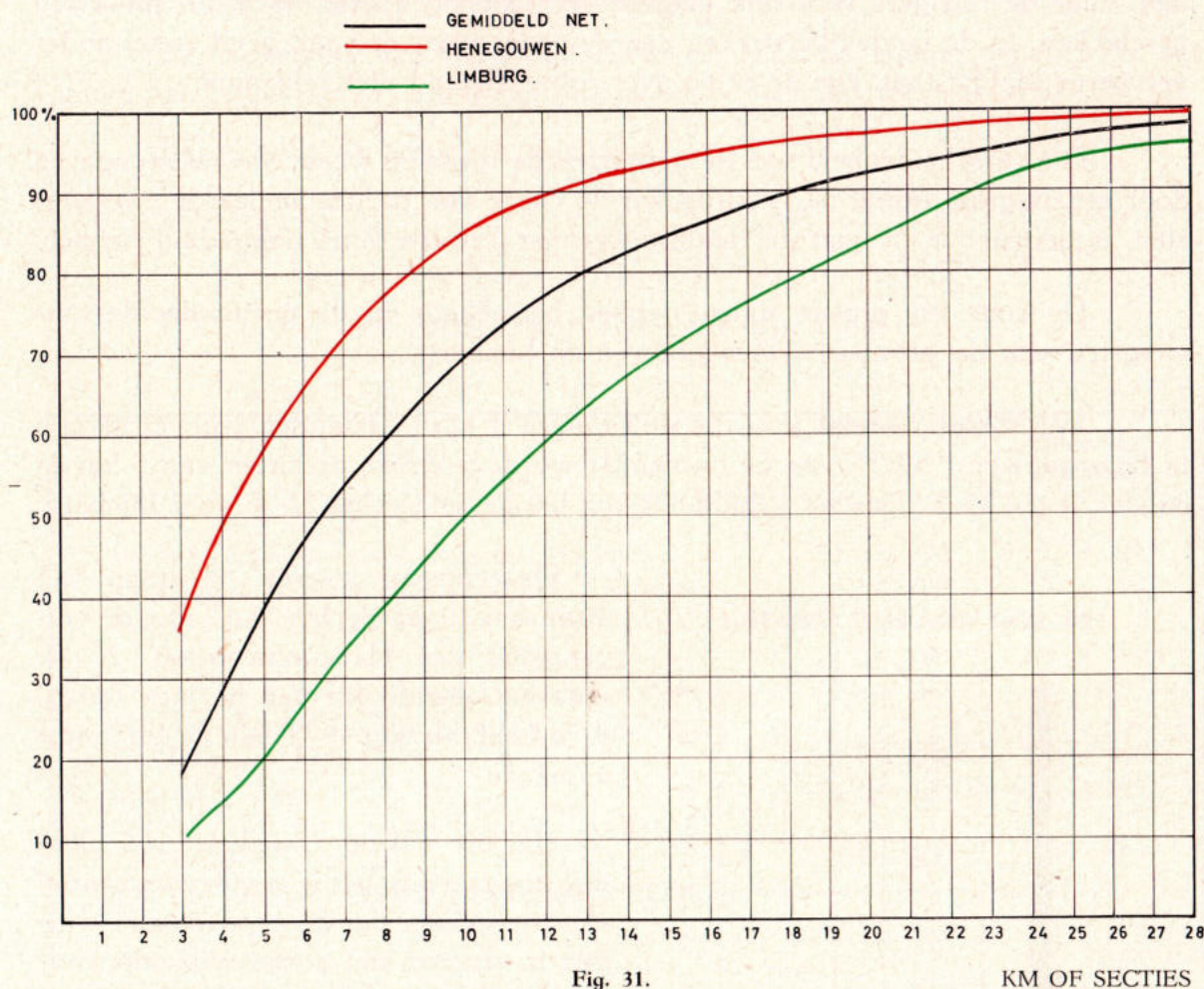


Fig. 31.

KM OF SECTIES

Desondanks hebben wij, om de hierna uiteengezette reden, op 1 februari 1957 ook de tarieven op de lange ritten moeten verhogen.

Zoals reeds vermeld onder de rubriek B, vervangt de eenvormig gemaakte prijstabel I een ganse reeks vroegere tarieven. Feitelijk maakt zij een gemiddeld tarief uit, waarvan het gewaagd zou zijn de samenhang te verstoren, die voortvloeit uit een compromis tussen de verscheidene behoeften van de exploitatie der buurtlijnen.

Inderdaad wordt overal hetzelfde tarief toegepast, zo in de sterk geïndustrialiseerde gewesten waar de lijnen de kenmerken van een stadsdienst bezitten, als in de landelijke, weinig bevolkte streken waar de diensten soms slechts enkele reizen per dag omvatten.

In eerstgenoemde gewesten geschieden de ritten meestal over korte afstanden, daar de reizigers voor hun langere verplaatsingen over de grote spoorweg beschikken. In de landelijke streken daarentegen, waar er vaak geen enkel ander vervoermiddel bestaat, zijn de ritten over grote afstand niet zeldzaam.

Die verscheidenheid van de gepresteerde diensten wordt wel weergegeven door het diagram figuur 31, waarop wij de curve van de gecumuleerde ontvangsten, uitgedrukt in % van de totale ontvangst (zwarte lijn) aangeduid hebben.

De rode en groene lijnen hebben betrekking op de gecumuleerde ontvangsten van de provinciën Henegouwen en Limburg.

Wij stellen dadelijk vast dat de ritten over korte afstanden zeer talrijk zijn in Henegouwen : 57 % van de ontvangst wordt bekomen op ritten van 5 km en minder, tegen 39 % voor het gemiddelde van het net en slechts 22 % voor Limburg.

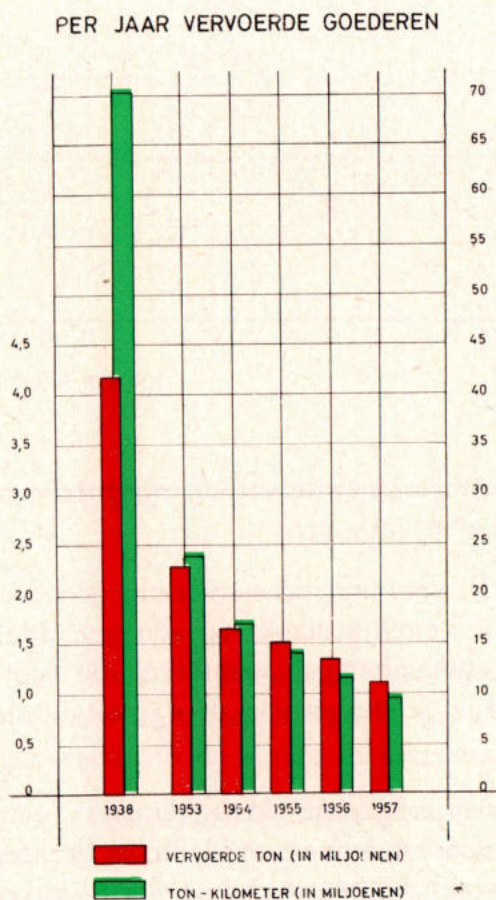


Fig. 32.

Daarentegen leveren de ritten van meer dan 10 km slechts 13 % van de ontvangsten van Henegouwen op, 26 % voor het gemiddelde van het net, terwijl ze in Limburg nog 44 % van de ontvangst uitmaken.

Uit die enkele vergelijkingen blijkt wel hoe moeilijk het is een eenheidstarief vast te stellen, dat toegepast moet worden in streken met zozeer uiteenlopende karakteristieken.

IV. — HET GOEDERENVERVOER.

Op het gebied van het goederenvervoer is de toestand niet beter dan de vorige jaren, en dat is wel normaal.

Om zich daarvan te overtuigen volstaat het, diagram figuur 32 na te gaan, dat de beweging van desertie weergeeft, welke de bezwaren, verbonden aan de verplichting tot overladen, onvermijdelijk moesten veroorzaken aan een activiteit

bestaande uit vervoer over afstanden die veel beter voor de mogelijkheden van de camion geschikt zijn.

Die inkrimping van het goederenverkeer heeft aanleiding gegeven tot het sluiten van ongeveer 265 km lijnen of lijnsecties voor dat soort vervoer.

Hierna volgt de opsomming er van :

*Lijst van de lijnen of lijnsecties waarop in 1957
het goederenvervoer werd afgeschaft.*

LIJN	Lengte	Datum van afschaffing
Brussel - Haacht : sectie Diegem - Haacht . . .	14 km 200	7- 1-1957
Quiévrain - Roisin : sectie Quiévrain - Baisieux .	2 km 700	7- 1-1957
Sint-Truiden - Oerle - Ans : sectie Sint-Truiden - Oerle	15 km 900	7- 1-1957
Tongeren - Lanaken : sectie Tongeren - Hees .	15 km 000	7- 1-1957
Haacht - Aarschot - Tienen : sectie O.L.V. Tielt - Meensel - Kiezegem	3 km 300	7- 1-1957
Doornik - Aat	38 km 400	7- 1-1957
Marche - Marloie - Bastenaken : sectie Marche - Marloie	3 km 400	7- 1-1957
Namen - Forville - Meeffe : sectie Namen - Cham- pion	3 km 800	7- 1-1957
Aat - Vloesberg	18 km 300	7- 1-1957
Genk - Luik : sectie Riemst - Val-Meer	5 km 300	7- 1-1957
Taviers - Ambresin : sectie Taviers - Franquenee	3 km 000	7- 1-1957
Geldenaken - Tienen - Sint-Truiden : sectie Sint- Truiden - Halle-Booienhoven	4 km 300	19- 4-1957
Gent - Bassevelde : sectie Evergem - Bassevelde .	19 km 300	19- 4-1957
Gent - Zomergem - Ursel : sectie Zomergem - Ursel	6 km 400	29- 7-1957
Clavier - Comblain-au-Pont : sectie Ouffet - Com- blain-au-Pont	12 km 000	29- 7-1957
Hoei - Borgworm : sectie Borgworm - Hollogne- sur-Geer	3 km 500	29- 7-1957
Grupont - Wellin	13 km 800	29- 7-1957
Tongeren - Fexhe-le-Haut-Clocher : sectie Ton- geren - Villers-l'Evêque (alleen in gecombi- neerde dienst N.M.B.S.-N.M.V.B.)	10 km 500	29- 7-1957

LIJN	Lengte	Datum van afschaffing
Lens - Edingen - Zinnik : sectie Thoricourt - Edingen	10 km 900	29- 7-1957
Luik - Nudorp - Vottem - Tongeren - sectie Rorcourt - Nudorp - Tongeren (alleen in gecombineerde dienst N.M.B.S.-N.M.V.B.)	15 km 600	29- 7-1957
Rochefort - Wellin - Graide : sectie Rochefort - Halma	15 km 600	29- 7-1957
Asse - Aalst - Oordegem : sectie Asse - Aalst	14 km 600	29- 7-1957
Han-sur-Lesse : Grotten van Han	3 km 700	29- 7-1957
Brugge - Knesselare - Ursel : sectie Oedelem - Ursel	11 km 200	29- 7-1957
Totaal	264 km 700	

V. — WIJZIGINGEN AAN DE VERVOERSTELSELS.

Tijdens het dienstjaar 1957 werd het reizigersvervoer per spoor op een aantal buitenstedelijke en landelijke lijnen door autobusdiensten vervangen of verstrekt. Die vervangings- of toevoegingsdiensten hebben een totale lengte van 406 km 410.

Bovendien werden nieuwe diensten, met een lengte van 187 km 606, in uitbreiding van het bestaande net in bedrijf gesteld.

Die gezamenlijke vervangings- of toevoegingsdiensten, alsmede de uitbreidingen, worden in de hiernavolgende tabel aangegeven.

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Manhay - Trois-Ponts	23 km 033	5- 4-1957
Hamme-Mille - Vossem met verlenging tot Brussel en uitbreiding Neerijse - Elsene	50 km 916	21- 4-1957
Mechelen - Heist-op-den-Berg	32 km 464	1- 5-1957
Frameries - Pâturages	6 km 026	2- 6-1957
Mechelen - Keerbergen	15 km 878	2- 6-1957
Antwerpen - Kalmthout « Nieuwmoer »	35 km 585	2- 6-1957

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Gent - Waarschoot	15 km 450	2- 6-1957
Brussel - Londerzeel met uitbr. naar Rossem en Nieuwenrode (Ipsvoorde)	38 km 764	2- 6-1957
Vilvoorde - Willebroek	25 km 106	2- 6-1957
Aat - Ostiches	6 km 579	23- 6-1957
Manhay - La Roche (seizoendienst)	20 km 929	30- 6-1957
Maldegem - Knokke (Het Zoute)	22 km 391	30- 6-1957
Florenville - Herbeumont - Bouillon (seizoendienst)	39 km 318	1- 7-1957
Florenville - Sedan (seizoendienst).	16 km 783	14- 7-1957
Charleroi - Ransart	12 km 759	1- 8-1957
Poix Saint-Hubert - Arville	14 km 437	1- 9-1957
Dinant - Falaën	11 km 869	1- 9-1957
Grote-Spouwen - Tongeren	13 km 592	2- 9-1957
Bergen - Nimy - Erbisœul - Casteau - Neufvilles	25 km 331	2- 9-1957
Kortrijk - Deerlijk - Vichte, met uitbr. naar Waregem	21 km 203	10- 9-1957
Heist-op-den-Berg - Zandhoven (Heikant) en uitbr.	45 km 893	29- 9-1957
Gent - Oostakker met uitbr.	11 km 184	29- 9-1957
Gent - Lochristi	13 km 728	29- 9-1957
Knokke (Station) - Oosthoek, via 't Kalf.	3 km 916	29- 9-1957
Leopoldsburg - Lommel	14 km 854	29- 9-1957
Charleroi - Gosselies - Mellet (Marbais).	22 km 250	28-10-1957
Kortrijk - Menen	12 km 042	15-11-1957
Brussel - Wemmel - Grimbergen, met uitbr. naar Mutsaart	21 km 736	15-11-1957
Totaal	594 km 016	

In ons verslag van 1956 (blz. 14) hebben wij, bij het vermelden van het in bedrijfstellen van 3 gyrobusen op de lijn Gent-Merelbeke, de hoop uitgedrukt op het einde van 1957 bij machte te zijn onze eerste conclusies te trekken aangaande de praktische mogelijkheden van dat nieuwe vervoermiddel.

De herstellings- en modernisatiewerken, die op de door de gyrobusen gevolgde weg uitgevoerd werden, hebben de exploitatie gehinderd. De ingewonnen gegevens missen dan ook de bewijskracht die wij hun zouden moeten kunnen toekennen. Daarom moeten wij als een overgang aanzien, de ganse periode vóór het volledig in gebruik nemen van het bereden baanvak.

Anderdeels hebben wij, in ons verslag van 1955 (blz. 69 en 70), gewag gemaakt van de hervormingen die de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zich voornam aan haar exploitatie toe te brengen.

Na de uiteenzetting van de bewuste hervormingen hadden wij commentaar uitgebracht aangaande hun vermoedelijke terugslag op onze toekomstige activiteit. Wij hebben ten slotte medegedeeld dat de N.M.B.S. attent werd gemaakt op dit uitzicht van het vraagstuk en dat wij dienaangaande met haar in onderhandeling waren.

Sindsdien werd, bij wijze van proef, een regeling getroffen.

Zij bestaat in een gemeenschappelijke exploitatie, waarbij de N.M.V.B. met haar materieel en haar personeel instaat voor de vervoerprestaties, mits een vergoeding waarvan het bedrag vastgesteld is op een voorafbepaalde kostprijs; de ontvangst komt aan de N.M.B.S. ten goede, maar deze neemt ook het commerciële risico van de eigenlijke onderneming op zich.

De ervaring zal het mogelijk maken de voor- en nadelen van het systeem naar hun juiste verhouding te schatten, zo wat de belangen van elk der twee instellingen betreft als onder het oogpunt van de noodwendigheden van een gezonde coördinatie van het vervoer.

Indien, zoals wij geneigd zijn te geloven, de voordelen overwegend zijn, dan zullen maatregelen overwogen worden om het bewuste exploitatiesysteem te bestendigen.

VI. — CONCLUSIES.

Uit de commentaar over de in 1957 geboekte uitslagen kan worden opgemaakt dat de opeenhoping van allerlei moeilijkheden een weinig bemoedigend uitzicht geeft op de onmiddellijke toekomst van onze activiteit: het aantal verkeerseenheden (reizigers en goederen) neemt af, de ontvangst lijdt er onder, terwijl de nieuwe lasten steeds maar stijgen en de werking van de beheersorganen van de Nationale Maatschappij dreigt belemmerd te worden door verlamrende inmengingen van buiten uit.

Zelfs al neemt men aan dat dergelijke moeilijkheden niet van zulke aard zijn, dat zij het bestaan van onze instelling in gevaar kunnen brengen, het staat niettemin buiten kijf dat zij de goede gang van de dienst kunnen schaden.

De overigens zeer betrekkelijke financiële welstand, die uit de inspanningen van de jongste jaren was ontstaan, is uiterst precair. Het behoud van de moeilijk

verworven voordelen hangt geheel af van een snelle actie, beheerd door een steeds waakzame geest.

Zullen dergelijke voorwaarden in hoofde van de Nationale Maatschappij verenigd blijven?

In het belang zelf van het land durven wij zulks hopen, omdat nu meer dan ooit het gemeenschappelijk vervoer een wezenlijke noodzakelijkheid en een aan gelegenheid van vitaal belang in 's lands economische en sociale inrichting is gebleven.

Het voorbeeld van sommige steden in de Verenigde-Staten bevestigt zulks.

Het is dringend noodzakelijk dat de ondernemingen van openbaar vervoer er zich meer en meer op toelagen door een voortdurend verbeterde dienst de reizigers naar zich toe te trekken. Daartoe moeten zij hun netten vervolmaken door investeringen die het mogelijk maken de aan de gebruiker verschaft gemakkelikheden te verhogen.

Om dat doel te bereiken, wij herhalen het zonder vrees tegengesproken te zullen worden, is de grootste waakzaamheid geboden, evenals het nodig is het aanwenden van de gepaste middelen over te laten aan de leiders op wie werkelijk de verantwoordelijkheid berust de taak tot een goed einde te brengen.

Wat meer in 't bijzonder de Nationale Maatschappij betreft, willen wij ten slotte de wens uitspreken dat bij haar de grote principes, voorgestaan door de moderne doctrine inzake rationeel beheer, in de toekomst, zoals zij het in het verleden steeds zijn geweest, in ere mogen gehouden worden.

FINANCIEN

I. — ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN.

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1957, verdeeld onder de rekeningen betreffende de aanleg, de exploitatie, het sociaal secretariaat en de verzekeringen, beloopt 64.994.412 F, tegen 61.917.521 F in 1956, zegge een vermeerdering van 3.076.891 F.

Het totaal van 64.994.412 F wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	152.555 F
Wedden en vergoedingen	33.226.145 F
Wettelijke en extra-wettelijke lasten	7.631.202 F
Pensioenen	14.964.936 F
Reiskosten	1.878.055 F
Kosten voor automobielen (onderhoud, aflossing en verbruik)	139.956 F
Benodigdheden en drukwerken	710.796 F
Mecanografie met ponskaarten (huur en bevoorrading)	1.258.261 F
Kosten voor administratieve documentatie	59.696 F
P.T.T.-kosten	588.346 F
Lasten op onroerende goederen	763.070 F
Kosten voor conditionering der gebouwen	890.851 F
Onderhoud en herstelling van het mobilair en de machines . .	388.699 F
Fiscale belastingen	1.431.228 F
Ondernemingsblad	187.220 F
Jaarverslag	164.364 F
Allerlei en onvoorziene kosten	559.032 F
	64.994.412 F

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 41.759.559 F (2,78 % van de bruto-ontvangsten der spoorlijnen en der autobusdiensten, zonder, voor de verpach e autobusdiensten, het aan de maatschap-

pij toegekende aandeel te boven te gaan). Het percent overeenstemmende met dat van 2,78 was, in 1956, 3,25.

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

II. — ONTLEDING VAN DE BALANS.

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

ACTIEF.

SPOORLIJNEN
EN AUTOBUSDIENSTEN
(regime 1931) :

F 1.148.582.182

Bedrag der uitgaven van eerste aanleg, per 31 december 1957, van de spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten.

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 35.680.329

Bedrag der uitgaven voor aanschaffing van het materieel, van de installaties en allerlei der autobusdiensten, waarvoor, op 31 december 1957, machtiging verleend was bij toepassing van de statutaire bepalingen, goedgekeurd krachtens de wet van 11 augustus 1924 (bijlage E).

WERKPLAATSEN EN
GEREEDSCHAP VAN DE
EXPLOITATIEGROEPEN :

F 49.638.027

Waarde per 31 december 1957 van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de exploitatiegroepen, rekening houdend met de afschrijvingen.

GEBOUW, MOBILAIR
MATERIEEL,
AUTOMOBIELEN,
RUSTOORD TE WENDUINE :

F 31.955.440

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

KAS, POSTCHECKS
EN BANKEN :

F 12.993.795

Speciën in kas, in banken en op postrekening, einde december 1957.

EFFECTENPORTEFEUILLE :

F 389.122.448

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 204.459.697

IN AANBOUW ZIJNDE
ROLLEND MATERIEEL
EN ALLERLEI :

F 36.941.583

VERSCHILLENDE
DEBITEUREN :

F 105.742.800

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

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

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

Deze post omvat o.a. volgende sommen :

F 65.501.146 : vertegenwoordigt het saldo van de rekeningen der exploitatieregies, exclusief de rekeningen betreffende het gereedschap en de voorraden ;

F 17.883.416 : vertegenwoordigt de bedragen verschuldigd door de openbare besturen ;

F 11.303.747 : in 1958 aan te rekenen werken en leveringen ;

F 4.596.665 : door kopers van schroot verschuldigde sommen en voorschotten aan leveranciers ;

F 2.160.000 : vooruitbetalingen aan de fiscus ;

F 1.905.593 : door exploitanten te betalen bedragen ;

F 1.032.816 : vertegenwoordigt het bedrag der per 31 december 1957 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 467.892 : vertegenwoordigt kosten voorgeschoten met het oog op het opbreken van spoorlijnen ;

F 138.000 : vertegenwoordigt het saldo van het bedrag der in speciën af te betalen aandelen voor de autobusdienst met hoog kapitaal « Openbare autobusdienst van de Streek van het Centrum ».

TE VERVALLEN
ANNUÏTEITEN :

F 3.433.088.484

Bedrag der nog te vervallen annuïteiten na 30 juni 1957 bestemd om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge F 3.375 miljoen 192.531 (zie op het passief de rubrieken « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van F 57.895.953 is als volgt te rechtvaardigen :

— annuïteiten die een aanvang nemen na uitgifte der overeenkomstige leningen	58.054.689 F
— vervallen interesten per 1 november 1957	1.574.886 F
	59.629.575 F

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang nemen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	1.694.103 F
— afrondingen der aflossingstabellen .	39.519 F
	1.733.622 F

ORDEREKENINGEN

F 307.074.920

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

VERLIES
OP EXPLOITATIE
DER SPOORLIJNEN :
Terug te krijgen voorschotten :

F 124.401.662

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

Per 31 december 1956 beliep het bedrag dezer voorschotten 165.760.495 F.

De samensmelting tot een enkel net van de lijnen van het Centrum der provincie West-Vlaanderen gekoppeld aan de voltooiing der omschakeling van spoor-exploitatie naar baandiensten op de genoemde en op enkele andere lijnen, heeft de vrijmaking van een

gunstig saldo mogelijk gemaakt dat ten belope van 33.677.361 F werd aangewend tot de aanzuivering van voorschotten.

Dergelijke bewerking, die reeds in 1955 gerealiseerd werd voor het Limburgs net en voor sommige lijnen van de provincie Luik, zal binnenkort in overweging kunnen worden genomen voor enkele andere lijnen. Aldus zal de exploitatiewinst van die lijnen kunnen aangewend worden tot de totale of gedeeltelijke dekking der annuïteiten die het budget van de openbare machten aandeelhouders belasten.

De exploitatieresultaten over 1957 hebben een terugwinning van 9.139.559 F toegelaten, terwijl een som van 1.458.087 F aan de vroegere verliezen diende toegevoegd, tengevolge van de deficitaire resultaten van 15 lijnen.

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

F 148.311

Deficitair bedrag, voor het dienstjaar 1957, op de exploitatie van een autobusdienst, regime 1924 (bijlage F, kolom 11).

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 1.214.388.000

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

- a) de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie ;
- b) de autobusdiensten (regime 1924).

RESERVEFONDS :

F 122.827.138

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire aanrekeningen. De rekening Reservefonds vormt een globale post (art. 28 der statuten).

Per 31 december 1956, bedroeg het « Reservefonds » 121.670.086 F.

VOORZIENINGSFONDS :

F 33.628.423

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire imputaties, na afhouding van de voorafnemingen voor de verbetering van zekere lijnen (art. 28 der statuten). De bijlagen A (kolom 7) en E (kolom 7) geven de toestand per lijn op 31 december 1957 aan.

HERNIEUWINGSFONDS :

a) Spoorlijnen :

F 243.254.606

b) Autobusdiensten
(regime 1931) :

F 196.724.916

Bedrag van de provisies en dotaties, per 31 december 1957, aangelegd met het oog op de hernieuwing van de installaties en het materieel van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931). Per 31 december 1956 bedroeg het Hernieuwingsfonds 235.068.267 F voor de spoorlijnen en 137.139.283 F voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van 177.246.000 F, waarvan 72.879.000 F ten laste viel van de rekening « Exploïtatïe » ; de voorafnemingen echter beliepen 169 miljoen 59.000 F. Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding 67.669.000 F, ten laste van de rekening « Exploïtatïe » ; daarentegen beliepen de voorafnemingen slechts 8.083.000 F.

HERNIEUWINGSFONDS

AUTOBUSDIENSTEN

(regime 1924) :

F 14.282.748

Bedrag van de aangelegde provisies, per 31 december 1957, 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 art. 38 der statuten, littera C, bijlage E, kolom 8), rekening gehouden met de voorafnemingen die voor de afschrijving van de gedeeltelijk versleten voertuigen werden gedaan.

VERZEKERINGSFONDS :

F 84.058.625

Saldo, per 31 december 1957 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 20.000.000

Bij overeenkomst van 27 december 1948 werd door de Staat een voorschot toegestaan van 200 miljoen frank, terug te betalen op 10 jaar. Negen jaarlijkse

terugbetalingen, elk van 20 miljoen frank, werden gedaan, de eerste in 1949.

VERSCHILLENDE
CREDITEUREN :
F 191.690.939

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

Deze post omvat eveneens een bedrag van 64.036 F zijnde de bonificaties voor het dienstjaar 1957 ingeschreven op het credit der rekening van de Belgische Staat, voor interesten op beschikbare kapitalen en ontvangen vergoedingen, voortkomende van vergunde lijnen, maar die niet zullen aangelegd worden.

NOG TE VEREFFENEN
RAMPEN :
F 54.000.000

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

De vermeerdering met 7.000.000 F t.o.v. 1956 vloeit voort enerzijds uit de verhoging van het risico derdenweg ten gevolge van het toenemend wegverkeer alsmede van de uitbreiding der exploitatiewijze per autobus, en anderzijds uit het feit dat, sedert 1 januari 1957, de Nationale Maatschappij optreedt als haar eigen verzekeraar voor het geheel van haar autobuspark.

TE VERVALLEN
OBLIGATIES :
F 1.530.013.380

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 H).

TE VERVALLEN
INTERESTEN :
F 1.845.179.151

Bedrag der te vervallen interesten begrepen in de aflossingstabellen der leningen.

REKENINGEN VOOR ORDE
a) Neerleggers van obligaties
tegen bewijsschriften op naam :
F 176.749.480

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

b) Neerleggers van borgtochten :
F 14.613.085

Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.

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

F 28.633.810

Bedrag der niet ter incassering aangeboden terug-
betaalbare obligaties en vervallen coupons (2 miljoen
659.380 F) of van 1 januari 1958 af aan te bieden
obligaties en coupons (25.974.430 F).

d) Patrimonium van de
gepensioneerde agenten :

F 36.437.039

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

e) Voorzorgsinstellingen :

F 50.641.506

Beschikbaar saldo van deze rekeningen op het einde
van het dienstjaar. Het vermogen van genoemde instel-
lingen wordt vertegenwoordigd door waarden, voorko-
mend op het actief van de balans.

UIT TE KEREN
DIVIDENDEN :

a) Spoorlijnen en autobusdiensten
(regime 1931) :

F 29.330.980

Uit te keren aan de aandeelhouders (openbare
machten en particulieren) voor het dienstjaar 1957, en
waarvan de uiteenzetting per lijn voorkomt in bijlage C.
Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek van
de mobiliënbelasting van 2 %.

b) Autobusdiensten
(regime 1924) :

F 2.157.749

Uit te keren aan de aandeelhouders der autobus-
diensten (regime 1924) voor het dienstjaar 1957 en
waarvan het detail vermeld is in bijlage G. Deze divi-
denden zullen toegekend worden na aftrek van de
mobiliënbelasting van 2 %.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 11 februari 1958.

De Beheerders :

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

De Voorzitter,
A. ANDRE.

BALANS

PER 31 DECEMBER 1957

1. VASTLIGGEND :		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.148.582.182	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.	8.781.897	
Autobusdiensten (regime 1924)	35.680.329	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatiegroepen	49.638.027	1.242.682.435
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouw (na afschrijving)	27.677.978	
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.249.874	
Rustoord Wenduine (na afschrijving)	1.027.588	31.955.440
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR :		
Kas, postchecks en banken	12.993.795	
<i>Effectenportefeuille :</i>		
beschikbaar deel van de tegenwaarde der ingeschreven kapitalen	19.830.489	
verzekeringsfonds	84.058.625	
nog te vereffenen rampen	54.000.000	
andere rekeningen	231.233.334	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	204.459.697	
In aanbouw zijnde rollend materieel en allerlei	36.941.583	
Verskillende debiteuren	105.742.800	749.260.323
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen annuïteiten		3.433.088.484
4. ORDEREKENINGEN :		
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam.	176.749.480	
Neerleggingen van borgtochten	14.613.085	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	28.633.810	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten	36.437.039	
Waarden ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	50.641.506	307.074.920
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Verlies en exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten	124.401.662	
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen.	148.311	124.549.973
		5.888.611.575

Opgemaakt te Brussel, de 6 februari 1958.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

*Gezien en goedgekeurd door het Comité van Toezicht
in zitting van 19 februari 1958.*

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

DECEMBER 1957

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)	34.096.000	1.214.388.000
Reservefondsen		122.827.138
<i>Voorzieningsfondsen :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	29.536.521	
Autobusdiensten (regime 1924)	4.091.902	33.628.423
<i>Hernieuwingsfondsen :</i>		
Spoorlijnen	243.254.606	
Autobusdiensten (regime 1931)	196.724.916	
Autobusdiensten (regime 1924)	14.282.748	454.262.270
Verzekeringsfondsen		84.058.625
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN :		
Belgische Staat (rekening voorschotten)	20.000.000	
Verskillende crediteuren	191.690.939	
Nog te vereffenen rampen	54.000.000	265.690.939
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen obligaties	1.530.013.380	
Te vervallen interesten	1.845.179.151	3.375.192.531
4. ORDEREKENINGEN :		
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	176.749.480	
Bewaargevers van borgtochten	14.613.085	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	28.633.810	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten.	36.437.039	
Voorzorgsinstellingen	50.641.506	307.074.920
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	29.330.980	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	2.157.749	31.488.729
		<u>5.888.611.575</u>

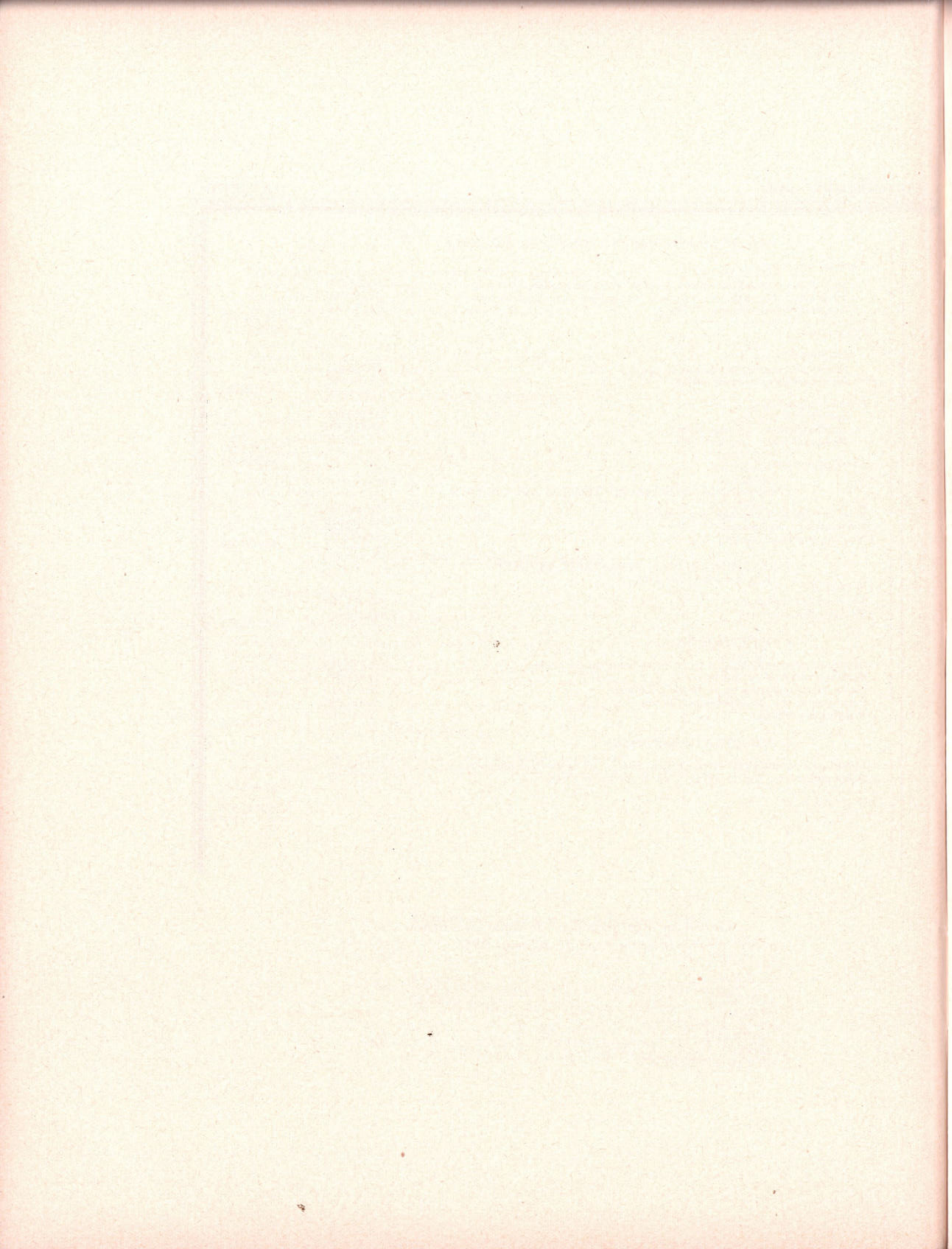
Gezien en afgesloten door de Raad van Beheer
in zitting van 11 februari 1958.

De Beheerders :

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

De Voorzitter,

A. ANDRE.



VERSLAG
VAN HET
COMITÉ VAN TOEZICHT

THE
THOUGHT AND ACTION

VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITÉ 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 1957.

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

Het Comité heeft, gedurende het dienstjaar 1957, 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 herhaalde malen grondig nagezien.

Het Comité heeft ruim gebruik gemaakt van het individuele recht van toezicht, voorzien bij artikel 25, § 3, van de statuten, door aan zekere leden de controle van bepaalde verrichtingen toe te vertrouwen. In dezelfde zin werden de voorraadsinventarissen in de zetels van de exploitatiegroepen en in de werkhuizen, stelplaatsen en werven nagezien door groepen van twee of drie commissarissen.

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

Het Comité van toezicht houdt er aan hulde te brengen aan de directie en aan het personeel van de Nationale Maatschappij voor de ijver, de nauwkeurigheid en de toewijding waarvan zij bij het uitoefenen van hun taak blijk geven.

Wij hebben kennis genomen van de balans per 31 december 1957 en hebben vastgesteld dat zij in overeenstemming met de maatschappelijke boekhouding werd opgemaakt.

Wij stellen U voor de balans goed te keuren.

De algemene vergadering der aandeelhouders van 28 mei 1957 heeft op plechtige wijze hulde gebracht aan Graaf L. de Lichtervelde, voorzitter van de Raad van beheer sedert 1937, die in 1957 de leeftijdsgrens had bereikt.

Het Comité van toezicht heeft zich eenparig bij die hulde aangesloten. Het rekent het zich tot plicht, ter gelegenheid van het voordragen van zijn verslag over het dienstjaar 1957 andermaal aan zijn gevoelens van waardering uiting te geven.

Brussel, 19 februari 1958.

De Leden,

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

De Voorzitter,

E. GRYSOEN.

BIJLAGEN

BIJLAGE A

1957

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

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6) = (4) - (3)	(7)	(8)
PROVINCIE ANTWERPEN							
1	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout . .	12.364.000	12.186.897	177.103	»	1.166.004	»
2	Mechelen - Geel - Turnhout	10.722.000	10.688.450	33.550	»	39.241	»
3	Antwerpen - Oostmalle - Lier	10.172.000	9.855.154	316.846	»	541.704	3.713.919
4	Turnhout - Arendonk - grens	1.715.000	1.562.950	152.050	»	»	»
5	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem . .	3.519.000	3.617.656	»	98.656	»	4.889.695
6	Brasschaat - Brecht - Westerlo	3.645.000	3.337.903	307.097	»	»	»
7	Turnhout - Hoogstraten - grens	3.200.000	984.239	2.215.761	»	»	»
8	Itegem - Zandhoven	1.245.000	143.746	1.101.254	»	»	1.380.143
9	Turnhout - Poppel - grens	1.880.000	1.540.267	339.733	»	34.487	»
10	Lier - Werchter	1.720.000	1.567.385	152.615	»	»	922.493
11	Mechelen - Aarschot	11.964.000	11.741.407	222.593	»	3.071	1.848.265
12	Aarschot - Westerlo	1.240.000	846.140	393.860	»	»	3.099.179
13	Stadlijnen van Mechelen	8.432.000	8.270.240	161.760	»	»	»
14	Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	70.526.000	70.520.651	5.349	»	110.143	»
	Totaal . . . F	142.344.000	136.863.085	5.579.571	98.656	1.894.650	15.853.694
PROVINCIE BRABANT							
15	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr. .	22.450.000	22.106.208	343.792	»	»	»
16	Waver - Geldenaken	2.980.000	2.942.136	37.864	»	245.806	4.787.040
17	Brussel - Edingen	9.166.000	9.038.125	127.875	»	325.082	»
18	Brussel - Humbeek en uitbreidingen . .	13.520.000	13.401.836	118.164	»	117.562	»
19	Brussel - Haacht	10.114.000	9.875.855	238.145	»	854.360	»
20	Leuven - Geldenaken en uitbreidingen	5.068.000	4.824.807	243.193	»	»	1.910.941
21	Brussel - Sterrebeek - Vossem	10.883.000	10.560.564	322.436	»	9.725	»
22	Brussel - Kleine-Hut en uitbreidingen . .	16.210.000	15.274.423	935.577	»	3.232.476	»
23	Groenendaal - Overijse	872.000	876.095	»	4.095	46.069	20.083
24	Leuven - Diest en uitbreidingen	20.092.000	19.776.717	315.283	»	103.786	8.768.034
25	Grimbergen - Londerzeel en uitbreiding .	5.926.000	6.156.464	»	230.464	»	»
26	Haacht - Aarschot - Tienen	3.375.000	3.294.060	80.940	»	262.416	7.650.090
27	Eigenbrakel - Waver	8.587.000	8.566.384	20.616	»	289.224	»
28	Leuven - Tervuren en uitbreidingen . . .	8.505.000	8.309.206	195.794	»	249.517	»
29	Chastre - Incourt - Gembloux	4.215.000	3.820.099	394.901	»	49.441	2.369.416
30	Tervuren - Tienen	3.024.000	2.857.520	166.480	»	264.694	4.963.685
31	Waterloo - Mont-St-Jean	1.817.000	1.578.422	238.578	»	70.114	»
32	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's Gravenbrakel	4.470.000	4.492.720	»	22.720	»	»
33	Halle - Ninove	8.449.000	8.221.551	227.449	»	»	»
34	Geldenaken - Tienen - Sint-Truiden . .	4.310.000	4.192.036	117.964	»	490.450	3.936.384

BIJLAGE A

1957

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

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) - (4)	(6) = (4) - (3)	(7)	(8)
35	Brussel - Wemmel	5.712.000	5.635.338	76.662	»	630.670	»
36	Brussel - Halle	11.650.000	11.640.853	9.147	»	272.948	»
37	Brussel - Asse - Aalst - Oordegem . .	22.695.000	22.875.068	»	180.068	417.898	»
	Totaal . . . F	204.090.000	200.316.487	4.210.860	437.347	7.932.238	34.405.673
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
38	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	38.057.099	2.901	»	»	»
39	Lijnen van de Kust	85.153.000	85.083.549	69.451	»	3.200.473	»
40	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	36.556.451	»	32.451	28.175	»
	Totaal . . . F	159.737.000	159.697.099	72.352	32.451	3.228.648	»
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
41	Gent - Zomergem - Ursel	9.553.000	9.551.090	1.910	»	301.472	»
42	Gent - Zaffelare	6.493.000	5.657.183	835.817	»	»	3.703.535
43	Deinze - Oudenaarde	1.242.000	1.417.423	»	175.423	»	»
44	Gent - Wetteren - Hamme	8.637.000	7.352.194	1.284.806	»	»	3.984.468
45	Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel . . .	1.816.000	1.849.344	»	33.344	1.925	»
46	Gent - Merelbeke	628.000	476.027	151.973	»	670.526	»
47	Overmere - Lokeren - Zaffelare . . .	1.810.000	923.212	886.788	»	»	134.530
48	Wetteren - Zottegem	1.501.000	1.293.734	207.266	»	»	691.190
49	Geraardsbergen - Oudenaarde	2.860.000	2.753.354	106.646	»	»	»
50	Hamme - Antwerpen - Moerzeke . . .	13.755.000	12.038.781	1.716.219	»	»	»
51	Gent - Lochristi	6.123.000	5.839.164	283.836	»	»	»
52	Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen	5.074.000	5.117.515	»	43.515	»	559.333
53	Gent - Bassevelde	6.365.000	6.559.539	»	194.539	»	1.389.517
54	Gent - Nevele - Ruiselede	10.519.000	8.469.793	2.049.207	»	5.144	710.195
	Totaal . . . F	76.376.000	69.298.353	7.524.468	446.821	979.067	11.172.768
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
55	Buurtlijnen van de groep Charleroi . .	113.738.000	113.673.995	64.005	»	9.495.217	»
56	Buurtlijnen van de groep Centrum . .	37.078.000	36.552.487	525.513	»	1.338.782	»
57	Buurtlijnen van de groep Doornik . .	35.747.000	35.837.969	»	90.969	7.561	»
58	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	100.144.463	17.537	»	3.384.043	»
59	Lijnen van de Streek Chimay en Couvin	4.486.000	4.554.077	»	68.077	11.754	1.817.583
	Totaal . . . F	291.211.000	290.762.991	607.055	159.046	14.237.357	1.817.583

BIJLAGE A

1957

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

Volg- nummers	LIJNEN	Kapitalen	Bedrag van de uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voorzienings- fondsen	Voorschotten aan de lijnen met verlies
(1)	(2)	(3)	(4)	(5) = (3) — (4)	(6) = (4) — (3)	(7)	(8)
	PROVINCIE LUIK						
60	Lijnen van de Condroz	10.378.000	10.533.310	»	155.310	63.127	»
61	Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik	34.012.000	34.018.900	»	6.900	369.982	»
62	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	80.308.237	80.763	»	»	»
	Totaal . . . F	124.779.000	124.860.447	80.763	162.210	433.109	»
	PROVINCIE LIMBURG						
63	Lijnen van de provincie Limburg . . .	75.268.000	74.976.896	291.104	»	70.378	»
	Totaal . . . F	75.268.000	74.976.896	291.104	»	70.378	»
	PROVINCIE LUXEMBURG						
64	Melreux - La Roche	1.805.000	1.040.006	764.994	»	116.204	111.226
65	Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen	2.690.000	2.498.989	191.011	»	»	530.476
66	Houffalize - Bourcy	616.000	528.897	87.103	»	11.180	1.410.101
67	Paliseul - Bouillon	1.705.000	1.276.153	428.847	»	19.439	76.115
68	Poix - Paliseul	2.276.000	1.688.285	587.715	»	»	3.843.909
69	Marche - Bastenaken - Martelange . .	6.400.000	6.326.615	73.385	»	23.158	10.086.224
70	Vielsalm - Lierneux	1.460.000	880.655	579.345	»	»	1.400.050
71	Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux	5.750.000	5.346.977	403.023	»	»	7.789.017
72	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	2.970.000	2.823.331	146.669	»	»	5.269.415
73	Libramont - Amberloup	1.485.000	1.218.372	266.628	»	»	3.089.978
74	Aarlen - Martelange	3.076.000	2.577.049	498.951	»	»	3.272.895
75	Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg	7.720.000	7.599.357	120.643	»	»	4.450.297
	Totaal . . . F	37.953.000	33.804.686	4.148.314	»	169.981	41.329.703
	PROVINCIE NAMEN						
76	Lijnen van het Naamse	58.239.000	58.002.138	236.862	»	591.093	19.822.241
	Totaal . . . F	58.239.000	58.002.138	236.862	»	591.093	19.822.241
	Algemeen totaal . . . F	1.169.997.000	1.148.582.182	22.751.349	1.336.531	29.536.521	124.401.662

BIJLAGE B

1957

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=(4)+(5)+(6)+(7)
PROVINCIE ANTWERPEN							
Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout . .	1.655.082	262.254	35.324.926	2.336.812	879.842	1.780.381	40.321.961
Mechelen - Geel - Turnhout	117.140	697.433	2.546.527	8.354.411	38.020	483.532	12.070.620
Antwerpen - Oostmalle - Lier	383.380	120.915*	7.033.775	648.130*	13.297	1.180.478	11.234.949
Turnhout - Arendonk - grens	»	297.135	»	3.007.399	»	295.109	2.598.009
Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem .	24.458	228.007	»	2.302.900	»	875.732	9.721.561
Brasschaat - Brecht - Westerlo	»	696.058	»	6.106.558	2.739.271	1.040.373	12.068.645
Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.	»	819.917	»	10.051.960	»	163.940	2.900.164
Itegem - Zandhoven	»	110.182*	»	976.312*	»	44.131	252.541
Turnhout - Poppel - grens	»	297.205	»	2.736.224	»	933	2.321.934
Lier - Werchter	»	40.914	»	208.410	»	162.240	5.485.503
Mechelen - Aarschot	183.040	80.397	»	548.423	185.800	452.730	5.393.104
Aarschot - Westerlo	»	165.157*	2.508.290	1.772.578*	»	106.045	1.090.711
Stadslijnen van Mechelen	»	163.909	»	1.497.522	»	112.980	16.482.483
Lijnen van het westen van de provincie	»	387.240*	»	3.825.741*	»	»	»
Antwerpen	4.368.331	245.865	90.585.785	2.246.284	2.552.306	3.249.569	104.306.776
		308.076*		3.983.259			
				3.935.857*			
Totalen . . .	6.731.431	5.736.582	137.999.303	60.734.331	6.408.536	9.948.173	226.248.961
		1.091.570*		11.158.618*			
PROVINCIE BRABANT							
Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr.	2.024.680	»	39.091.840	»	44.580	736.096	39.872.516
Waver - Geldenaken	4.960	318.720	»	3.178.080	306.590	294.424	3.779.094
Brussel - Edingen	770.780	»	16.125.460	»	114.300	354.954	16.594.714
Brussel - Humbeek en uitbreidingen . .	799.770	235.116	16.745.680	2.390.154	4.410	480.136	19.620.380
Brussel - Haacht	698.630	307.420	11.840.390	3.133.440	33.470	475.063	25.836.525
	562.761*		10.354.162*				
Leuven - Geldenaken en uitbreidingen .	300	914.400	»	11.036.516	7.790	883.593	11.927.899
Brussel - Sterrebeek - Vossem	751.640	150.340	10.882.600	1.109.920	14.520	313.258	15.938.576
	145.244*		3.618.278*				32.451.061
Brussel - Kleine Hut en uitbreidingen . .	1.644.730	»	31.508.132	»	94.650	848.279	

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

BIJLAGE B

1957

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interessen op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIËLE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)= $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13)=(8)-(11)	(14)	(15)=(13)+(14)	(16)=(13)+(14)	(17)
PROVINCIE ANTWERPEN								
38.672.325	1.120.951	39.793.276	98,69	528.685	8.229	536.914	»	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout
11.030.876	335.563	11.366.439	94,17	704.181	»	704.181	»	Mechelen - Geel - Turnhout
10.605.976	312.332	10.918.308	97,18	316.641	15.599	»	— 332.240	Antwerpen - Oostmalle - Lier
2.455.219	72.225	2.527.444	97,28	70.565	4.799	75.364	»	Turnhout - Arendonk - grens
8.153.559	270.259	8.423.818	86,65	1.297.743	»	»	— 1.297.743	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem
11.630.022	335.508	11.965.530	99,15	103.115	35.328	138.443	»	Brasschaat - Brecht - Westerlo
2.780.957	80.625	2.861.582	98,67	38.582	84.161	122.743	»	Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.
185.811	7.021	192.832	76,36	59.709	40.051	»	— 99.760	Itegem - Zandhoven
2.140.140	64.550	2.204.690	94,95	117.244	27.646	144.890	»	Turnhout - Poppel - grens
5.136.091	152.497	5.288.588	96,41	196.915	5.450	»	— 202.365	Lier - Werchter
5.121.144	149.928	5.271.072	97,74	122.032	»	»	— 122.032	Mechelen - Aarschot
954.870	30.322	985.192	90,33	105.519	15.294	»	— 120.813	Aarschot - Westerlo
16.008.812	458.213	16.467.025	99,90	15.458	6.574	22.032	»	Stadslijnen van Mechelen
98.964.503	2.899.728	101.864.231	97,66	2.442.545	»	2.442.545	»	Lijnen van het Westen van de provincie Antwerpen
213.840.305	6.289.722	220.130.027	97,30	6.118.934	243.131	4.187.112	— 2.174.953	Totalen
PROVINCIE BRABANT								
38.388.945	1.108.456	39.497.401	99,06	375.115	9.376	384.491	»	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr.
3.441.417	105.059	3.546.476	93,84	232.618	»	»	— 232.618	Waver - Geldenaken
16.077.398	461.333	16.538.731	99,66	55.983	4.167	60.150	»	Brussel - Edingen
18.440.042	545.447	18.985.489	96,76	634.891	4.227	639.118	»	Brussel - Humbeek en uitbreidingen
24.889.467	718.255	25.607.722	99,11	228.803	15.433	244.236	»	Brussel - Haacht
10.101.213	331.596	10.432.809	88,21	1.495.090	9.319	»	— 1.504.409	Leuven - Geldenaken en uitbreidingen
15.466.782	443.092	15.909.874	99,82	28.702	11.345	40.047	»	Brussel - Sterrebeek - Vossem
30.746.760	902.139	31.648.899	97,53	802.162	41.656	843.818	»	Brussel - Kleine Hut en uitbreidingen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

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

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

BIJLAGE B

1957

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=(4)+(5)+(6)+(7)
PROVINCIE BRABANT (vervolg)							
Groenendaal - Overijse	8.820	26.990	»	236.060	322.190	2.309	560.559
Leuven - Diest en uitbreidingen	328.350	632.000	5.726.210	7.655.577	118.720	821.869	14.322.376
Grimbergen - Londerzeel en uitbreiding	580.440	188.098	9.921.500	1.906.335	53.590	389.051	12.270.476
Haacht - Aarschot - Tienen	68.900	476.331	872.020	4.711.436	4.990	610.766	6.199.212
Eigenbrakel - Waver	345.640	»	4.875.990	»	269.630	135.670	5.281.290
Leuven - Tervuren en uitbreidingen . .	442.080	561.355	6.034.600	7.070.677	40.250	465.112	13.610.639
Chastre - Incourt - Gembloux	134.750	178.860	702.350	1.536.250	1.508.940	135.582	3.883.122
Tervuren - Tienen	140.210	191.155	852.780	1.682.980	1.106.200	177.155	3.819.115
Waterloo - Mont-St-Jean	160.650	»	2.254.848	»	5.090	60.664	2.320.602
Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's-Gravenbrakel	186.150	»	1.725.600	»	620	47.523	1.773.743
Halle - Ninove	245.500	»	3.580.330	»	5.430	68.986	3.654.746
Geldenaken - Tienen - St-Truiden . . .	13.420	402.010	»	4.306.620	1.255.620	406.536	5.968.776
Brussel - Wemmel	616.710	16.416	12.805.710	88.601	310	210.297	13.104.918
Brussel - Halle	880.500	»	17.855.980	»	38.110	288.358	18.182.448
Brussel - Asse - Aalst - Oordegem . . .	1.039.920	405.205	22.090.320	4.244.285	16.780	546.043	26.897.428
Totalen	11.887.530 708.005*	5.004.416	215.492.340 13.972.440*	54.286.931	5.366.780	8.751.724	297.870.215
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN							
Lijnen van het Kortrijkse	601.269	1.741.030 86.565*	9.764.837	15.160.156 441.319*	4.127	938.887	26.309.326
Lijnen van de Kust	1.066.561	2.542.470 30.141*	39.055.398	26.469.192 370.800*	462	1.719.055	67.614.907
Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	»	2.971.113 231.193*	»	27.494.768 1.447.732*	14.110	1.674.736	30.631.346
Totalen	1.667.830	7.254.613 347.899*	48.820.235	69.124.116 2.259.851*	18.699	4.332.678	124.555.579

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

BIJLAGE B
1957

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

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)= (11)×100 (8)	(13)=(8)-(11)	(14)	(15)=(13)+(14)	(16)=(13)+(14)	(17)
PROVINCIE BRABANT (vervolg)								
565.058	15.584	580.642	103,58	— 20.083	»	»	20.083	Groenendaal - Overijse
13.277.555	398.162	13.675.717	95,48	646.659	»	»	— 646.659	Leuven - Diest en uitbreidingen
11.859.142	341.119	12.200.261	99,43	70.215	»	70.215	»	Grimbergen - Londerzeel en uitbreiding
5.706.596	172.338	5.878.934	94,83	320.278	8.073	»	— 328.351	Haacht - Aarschot - Tienen
5.109.296	146.820	5.256.116	99,52	25.174	714	25.888	»	Eigenbrakel - Waver
13.170.653	378.376	13.549.029	99,55	61.610	13.880	75.490	»	Leuven - Tervuren en uitbreidingen
3.859.044	107.951	3.966.995	102,16	— 83.873	11.962	»	71.911	Chastre - Incourt - Gembloux
3.740.067	106.171	3.846.238	100,71	— 27.123	»	»	27.123	Tervuren - Tienen
2.197.025	64.513	2.261.538	97,45	59.064	11.683	70.747	»	Waterloo - Mont-St-Jean
1.721.829	49.310	1.771.139	99,85	2.604	»	2.604	»	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's-Gravenbrakel
3.586.832	101.602	3.688.434	100,92	— 33.688	46.842	13.154	»	Halle - Ninove
5.234.154	165.932	5.400.086	90,47	568.690	»	»	— 568.690	Geldenaken - Tienen - St-Truiden
12.222.238	364.317	12.586.555	96,04	518.363	4.067	522.430	»	Brussel - Wemmel
17.081.142	505.472	17.586.614	96,72	595.834	327	596.161	»	Brussel - Halle
25.973.866	747.748	26.721.614	99,35	175.814	»	175.814	»	Brussel - Asse - Aalst - Oordegem
282.856.521	8.280.792	291.137.313	97,74	6.897.669 — 164.767	193.071	3.764.363	119.117 — 3.280.727	Totalen
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
25.153.233	719.131	25.872.364	98,34	436.962	»	436.962	»	Lijnen van het Kortrijkse
60.276.566	1.879.694	62.156.260	91,93	5.458.647	»	5.458.647	»	Lijnen van de Kust
28.421.918	811.304	29.233.222	95,44	1.398.124	46.149	1.444.273	»	Lijnen van het Centrum der provincie West-Vlaanderen
113.851.717	3.410.129	117.261.846	94,14	7.293.733	46.149	7.339.882	»	Totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :
in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;
in kolom (14) : de interesten op overtallige uitgaven ;
in kolom (16) : het tegoed van de jaarrekening bestemd tot het aflossen der vorige verliezen.

BIJLAGE B

1957

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8) = (4) + (5) + (6) + (7)
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN							
Gent - Zomergem - Ursel	250.856	62.358	3.799.771	557.747	41.068	181.107	4.579.693
Gent - Zaffelare	193.538	143.085	2.437.244	1.235.183	2.658	154.778	3.829.863
Deinze - Oudenaarde	»	77.911	»	573.205	3.790	41.050	618.045
Gent - Wetteren - Hamme	290.475	216.050	4.093.415	1.952.049	36.570	671.034	6.753.068
Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel	»	880.957	»	7.430.584	2.218	195.621	7.628.423
Gent - Merelbeke	159.974	179.912	2.188.186	1.676.661	»	112.145	3.976.992
Overmere - Lokeren - Zaffelare	»	53.738	»	234.869	»	52.589	287.458
Wetteren - Zottegem	»	118.731	»	691.503	»	82.931	774.434
Geraardsbergen - Oudenaarde	»	120.328	»	1.109.452	401	82.350	1.192.203
Hamme - Antwerpen - Moerzeke	758.782	359.951*	14.055.655	3.826.670*	20.148	556.831	18.459.304
Gent - Lochristi	85.676	44.530	1.378.988	474.363	2.991	63.584	1.919.926
Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen	»	409.721	»	3.547.358	»	404.465	3.951.823
Gent - Bassevelde	106.970	169.131	2.021.431	1.587.495	2.645	251.116	3.862.687
Gent - Nevele - Ruiselede	216.071	112.184	3.207.231	465.669	18.553	328.501	4.019.954
Totalen	2.062.342	2.588.636 359.951*	33.181.921	21.536.138 3.826.670*	131.042	3.178.102	61.853.873
PROVINCIE HENEGOUWEN							
Lijnen van de groep Charleroi	6.649.920	1.706.227	151.248.428	17.848.757	827.033	4.534.949	174.459.167
Lijnen van de groep Centrum	2.418.229	61.104	54.734.111	212.923	351.183	1.331.777	56.629.994
Lijnen van de groep Doornik	166	1.411.011	»	15.394.121	9.329	473.268	15.876.718
Lijnen van de groep Bergen en Borinage	3.632.177	1.492.582 215.311*	75.986.725	13.009.829 2.011.342*	4.149.782	2.211.227	97.368.905
Lijnen der streek van Chimay en Couvin	17.763	373.421	»	3.073.929	875.890	553.679	4.503.498
Totalen	12.718.255	5.044.345 215.311*	281.969.264	49.539.559 2.011.342*	6.213.217	9.104.900	348.838.282

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

BIJLAGE B

1957

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

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interessen op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)= (11)×100 (8)	(13)=(8)-(11)	(14)	(15)=(13)+(14)	(16)=(13)+(14)	(17)
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN								
4.393.165	127.315	4.520.480	98,71	59.213	41.776	100.989	»	Gent - Zomergem - Ursel
3.662.871	106.470	3.769.341	98,42	60.522	»	»	— 60.522	Gent - Zaffelare
588.658	17.182	605.840	98,03	12.205	»	12.205	»	Deinze - Oudenaarde
6.388.847	187.735	6.576.582	97,39	176.486	68.166	»	— 244.652	Gent - Wetteren - Hamme
7.380.645	212.070	7.592.715	99,53	35.708	»	35.708	»	Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel
3.760.584	110.560	3.871.144	97,34	105.848	— 8.927	96.921	»	Gent - Merelbeke
328.014	7.991	336.005	116,89	— 48.547	34.724	»	13.823	Overmere - Lokeren - Zaffelare
715.857	21.529	737.386	95,22	37.048	2.952	»	— 40.000	Wetteren - Zottegem
1.115.410	33.143	1.148.553	96,34	43.650	3.721	47.371	»	Geraardsbergen - Oudenaarde
17.913.202	513.169	18.426.371	99,82	32.933	79.270	112.203	»	Hamme - Antwerpen - Moerbeke
1.804.465	53.374	1.857.839	96,77	62.087	»	26.413	— 35.674	Gent - Lochristi
3.551.105	109.861	3.660.966	92,64	290.857	»	»	— 290.857	Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen
3.434.407	107.383	3.541.790	91,69	320.897	»	»	— 320.897	Gent - Bassevelde
3.824.571	111.755	3.936.326	97,92	83.628	112.447	»	— 196.075	Gent - Nevele - Ruiselede
58.861.801	1.719.537	60.581.338	97,94	1.321.082	343.056	431.810	13.823	Totalen
				— 48.547	— 8.927		— 1.188.677	
PROVINCIE HENEGOUWEN								
163.514.457	4.849.965	168.364.422	96,51	6.094.745	5.415	6.100.160	»	Lijnen van de groep Charleroi
53.065.732	1.574.314	54.640.046	96,49	1.989.948	22.238	2.012.186	»	Lijnen van de groep Centrum
15.296.397	441.373	15.737.770	99,12	138.948	24.946	163.894	»	Lijnen van de groep Doornik
93.347.051	2.706.856	96.053.907	98,65	1.314.998	18.558	1.333.556	»	Lijnen van de groep Bergen en Borinage
4.554.458	125.197	4.679.655	103,91	— 176.157	8.714	»	167.443	Lijnen der streek van Chimay en Couvin
329.778.095	9.697.705	339.475.800	97,32	9.538.639	79.871	9.609.796	167.443	Totalen
				— 176.157				

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

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

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

BIJLAGE B
1957

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 :

LIJNEN IN EXPLOITATIE (1)	AFGELEGDE KILOMETERS		ONTVANGSTEN				
	Spoorlijnen	Autobus- diensten	Reizigers		Goederen	Compensatie- vergoedingen	Totalen
			Spoorlijnen	Autobus- diensten			
	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=(4)+(5)+(6)+(7)
PROVINCIE LUIK							
Lijnen van de Condroz	4.402	1.017.617	»	11.607.649	235.899	550.916	12.394.464
Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik	59.647	2.315.539 34.276*	»	30.346.983 420.067*	3.934.320	1.300.080	36.001.450
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik	2.710.829	3.299.319	47.972.894	41.423.441	1.688.085	2.577.825	93.662.245
Totaal	2.774.878	6.632.475 34.276*	47.972.894	83.378.073 420.067*	5.858.304	4.428.821	142.058.159
PROVINCIE LIMBURG							
Lijnen van de provincie Limburg	748.584	4.438.528 2.468*	10.112.537	47.120.693 47.388*	»	3.519.563	60.800.181
Totaal	748.584	4.438.528 2.468*	10.112.537	47.120.693 47.388*	»	3.519.563	60.800.181
PROVINCIE LUXEMBURG							
Melreux - La Roche	82.660	»	807.620	»	982.100	125.138	1.914.858
Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen	32.667	29.739	303.880	272.930	382.310	84.708	1.043.828
Houffalize - Bourcy	5.199	40.862	»	402.920	390.920	9.421	803.261
Paliseul - Bouillon	39.348	93.139	150.400	817.770	1.121.760	165.230	2.255.160
Poix - Paliseul	4.830	67.079	»	420.560	735.580	55.163	1.211.303
Marche - Bastenaken - Martelange -	69.303	260.044 29.648*	274.090	2.122.730 138.838*	1.919.040	354.155	4.808.853
Vielsalm - Lierneux	48.522	»	367.860	»	172.250	42.701	582.811
Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux .	8.781	263.423	»	1.783.500	689.140	134.065	2.606.705
Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	11.826	68.860	»	440.140	590.340	69.593	1.100.073
Libramont - Amberloup	450	29.164	»	176.990	26.950	65.381	269.321
Aarlen - Martelange	»	99.507	»	922.810	9.520	120.389	1.052.719
Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg	»	415.806 22.896*	»	3.871.010 118.528*	»	374.348	4.363.886
Totaal	303.586	1.367.623 52.544*	1.903.850	11.231.360 257.366*	7.019.910	1.600.292	22.012.778
PROVINCIE NAMEN							
Lijnen van het Naamse	251.751 15.243*	4.193.696 39.804*	3.189.212 1.079.447*	52.005.644 87.168*	4.347.779 7.524*	4.405.431	65.122.205
Totaal	251.751 15.243*	4.193.696 39.804*	3.189.212 1.079.447*	52.005.644 87.168*	4.347.779 7.524*	4.405.431	65.122.205
Algemene totalen	39.146.187 723.248*	42.260.914 2.143.823*	780.641.556 15.051.887*	448.956.845 20.068.470*	35.364.267 7.524*	49.269.684	1.349.360.233

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

BIJLAGE B

1957

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

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeënkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)= $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13)=(8)-(11)	(14)	(15)=(13)+(14)	(16)=(13)+(14)	(17)
PROVINCIE LUIK								
11.726.322	344.566	12.070.888	97,39	323.576	»	323.576	»	Lijnen van de Condroz
33.989.236	1.000.840	34.990.076	97,19	1.011.374	5.458	1.016.832	»	Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik
89.336.000	2.603.810	91.939.810	98,16	1.722.435	— 60.868	1.661.567	»	Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik
135.051.558	3.949.216	139.000.774	97,85	3.057.385	5.458 — 60.868	3.001.975	»	Totalen
PROVINCIE LIMBURG								
56.759.739	1.690.245	58.449.984	96,13	2.350.197	»	2.350.197	»	Lijnen van de provincie Limburg
56.759.739	1.690.245	58.449.984	96,13	2.350.197	»	2.350.197	»	Totalen
PROVINCIE LUXEMBURG								
1.980.759	53.233	2.033.992	106,22	— 119.134	7.908	»	111.226	Melreux - La Roche
1.017.374	29.018	1.046.392	100,25	— 2.564	8.568	»	— 6.004	Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen
794.666	22.331	816.997	101,71	— 13.736	2.344	»	11.392	Houffalize - Bourcy
2.280.932	62.693	2.343.625	103,92	— 88.465	12.350	»	76.115	Paliseul - Bouillon
1.265.613	33.674	1.299.287	107,26	— 87.984	18.125	»	69.859	Poix - Paliseul
4.799.210	129.826	4.929.036	102,50	— 120.183	1.665	»	118.518	Marche - Bastenaken - Martelange -
813.717	16.202	829.919	142,40	— 247.108	19.112	»	227.996	Vielsalm - Lierneux
2.683.301	72.466	2.755.767	105,72	— 149.062	12.124	»	136.938	Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux
1.407.461	30.582	1.438.043	130,72	— 337.970	6.754	»	331.216	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens Libramont - Amberloup
291.186	7.487	298.673	110,90	— 29.352	6.658	»	22.694	Aarlen - Martelange
1.094.384	29.266	1.123.650	106,74	— 70.931	19.181	»	51.750	Buurtlijnen in het Zuiden van de pro- vincie Luxemburg
4.018.104	121.316	4.139.420	94,86	224.466	»	»	— 224.466	
22.446.707	608.094	23.054.801	104,73	224.466 — 1.266.489	114.789	»	1.157.704 — 230.470	Totalen
PROVINCIE NAMEN								
61.076.032	1.807.974	62.884.006	96,56	2.238.199	26.533	»	— 2.264.732	Lijnen van het Naamse
61.076.032	1.807.974	62.884.006	96,56	2.238.199	26.533	»	— 2.264.732	Totalen
1.274.522.475	37.453.414	1.311.975.889	97,23	39.040.304 — 1.655.960	1.052.058 — 69.795	30.685.135	1.458.087 — 9.139.559	Algemene totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

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

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

BIJLAGE C

1957

SPoorlijnen en autobUSDiensten regime 1931: VERDELING VAN DE WINSTEN

LIJNEN	Financiële uitslag verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Alge- mene Directie	Voorzieningsfonds	TWEDE DIVIDEND		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegewezen bedrag	Dekkings- percent			Toegewezen Totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE ANTWERPEN									
Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	536.914	570.614	536.914	94,09	»	»	»	»	»
Mechelen - Geel - Turnhout	704.181	540.098	540.098	100	7.115	39.242	58.863	5,49	58.863
Turnhout - Arendonk	75.364	81.281	75.364	92,72	»	»	»	»	»
Brasschaat - Brecht - Westerlo	138.443	142.143	138.443	97,40	»	»	»	»	»
Turnhout - Hoogstraten - grens	122.743	125.430	122.743	97,86	»	»	»	»	»
Turnhout - Poppel - grens	144.890	84.155	84.155	100	1.435	14.825	22.238	11,83	22.237
Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	2.442.545	3.729.878	2.442.545	65,49	»	»	»	»	»
Stadslijnen van Mechelen	22.032	427.385	22.032	5,16	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	4.187.112	5.700.984	3.962.294		8.550	54.067	81.101		81.100
PROVINCIE BRABANT									
Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbreidingen	384.491	1.206.090	384.491	31,88	»	»	»	»	»
Brussel - Edingen	60.150	451.770	60.150	13,31	»	»	»	»	»
Brussel - Humbeek en uitbr.	639.118	635.360	635.360	100	»	940	1.409	0,10	1.409
Brussel - Haacht en uitbr.	244.236	465.139	244.236	52,51	»	»	»	»	»
Brussel - Sterrebeek - Vossem	40.047	540.191	40.047	7,41	»	»	»	»	»
Brussel - Kleine Hut en uitbr.	843.818	771.225	771.225	100	1.341	17.813	26.720	16,48	26.719
Grimbergen - Londerzeel en uitbr.	70.215	303.466	70.215	23,14	»	»	»	»	»
Eigenbrakel - Waver	25.888	435.553	25.888	5,94	»	»	»	»	»
Leuven - Tervuren en uitbr.	75.490	428.246	75.490	17,63	»	»	»	»	»
Waterloo - Mont-Saint-Jean	70.747	88.840	70.747	79,63	»	»	»	»	»
Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hennuyères - 's Gravenbrakel	2.604	189.640	2.604	1,37	»	»	»	»	»
Halle - Ninove	13.154	413.815	13.154	3,18	»	»	»	»	»
Brussel - Wemmel	522.430	306.160	306.160	100	9.201	51.767	77.651	13,59	77.651
Brussel - Halle	596.161	637.800	596.161	93,47	»	»	»	»	»
Brussel - Asse - Aalst - Oordegem	175.814	976.530	175.814	18	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	3.764.363	7.849.825	3.471.742		10.542	70.520	105.780		105.779

LEGENDE: Kolom (2) = Kolom (15) van bijlage B.

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

Kolom (9) = $\frac{\text{Kolom (8)} \times 100}{\text{Kolom (3) van bijlage A.}}$

NOTA. — Voor de aandelen dadelijk voluit afbetaald is het statutaire maximum, waarvan sprake in kolom (3), vastgesteld als volgt:

Reeks A 45,—; Reeks E 33,50; Reeks I 60,—;
Reeks B 40,—; Reeks F 39,—; Reeks J 48,—;
Reeks C 36,50; Reeks G 55,—; Reeks K 43,50;
Reeks D 35,—; Reeks H 62,50;

BIJLAGE C

1957

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

LIJNEN	Financiële uitslag verdeeld overeenkomstig art. 25 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Alge- mene Directie	Voorzieningsfonds	TWEEDE DIVIDEND		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegewezen bedrag	Dekkings- percent			Toegewezen Totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN									
Lijnen van het Kortrijkse . . .	436.962	1.875.887	436.962	23,29	»	»	»	»	»
Lijnen van de Kust	5.458.647	4.525.392	4.525.392	100	40.466	223.197	334.796	3,93	334.796
Lijnen van het centrum der pro- vincie West-Vlaanderen . . .	1.444.273	1.498.860	1.444.273	96,36	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	7.339.882	7.900.139	6.406.627		40.466	223.197	334.796		334.796
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN									
Gent - Zomergem - Ursel . . .	100.989	533.870	100.989	18,92	»	»	»	»	»
Deinze - Oudenaarde	12.205	49.560	12.205	24,63	»	»	»	»	»
Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel .	35.708	79.560	35.708	44,88	»	»	»	»	»
Gent - Merelbeke	96.921	21.038	21.038	100	3.290	18.148	27.223	43,35	27.222
Geraardsbergen - Oudenaarde . .	47.371	111.488	47.371	42,49	»	»	»	»	»
Hamme - Antwerpen - Moerzeke .	112.203	691.875	112.203	16,22	»	»	»	»	»
Gent - Lochristi	26.413	338.365	26.413	7,81	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	431.810	1.825.756	355.927		3.290	18.148	27.223		27.222
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Lijnen van de groep Charleroi. .	6.100.160	5.674.755	5.674.755	100	18.211	101.798	152.698	1,34	152.698
Lijnen van de groep Centrum . .	2.012.186	1.849.799	1.849.799	100	6.077	39.078	58.616	1,58	58.616
Lijnen van de groep Doornik . .	163.894	1.742.351	163.894	9,41	»	»	»	»	»
Lijnen van de groep Bergen en Borinage	1.333.556	4.947.376	1.333.556	26,95	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	9.609.796	14.214.281	9.022.004		24.288	140.876	211.314		211.314

LEGENDE: Kolom (2) = Kolom (15) van bijlage B.

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

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

NOTA. — Voor de aandelen dadelijk voluit afbetaald is het statutaire maximum, waarvan sprake in kolom (3), vastgesteld als volgt:

Reeks A 45,—; Reeks E 33,50; Reeks I 60,—;
Reeks B 40,—; Reeks F 39,—; Reeks J 48,—;
Reeks C 36,50; Reeks G 55,—; Reeks K 43,50;
Reeks D 35,—; Reeks H 62,50;

BIJLAGE C

1957

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

LIJNEN	Financiële uitslag verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	EERSTE DIVIDEND			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Alge- mene Directie	Voorzieningsfonds	TWEEDE DIVIDEND		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegewezen bedrag	Dekkings- percent			Toegewezen Totaal	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE LUIK									
Lijnen van de Condroz	323.576	443.495	323.576	72,96	»	»	»	»	*
Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	1.016.832	1.575.330	1.016.832	64,55	»	»	»	»	»
Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	1.661.567	3.763.523	1.661.567	44,15	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	3.001.975	5.782.348	3.001.975		»	»	»		»
PROVINCIE LIMBURG									
Lijnen van de provincie Limburg	2.350.197	3.424.834	2.350.197	68,62	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	2.350.197	3.424.834	2.350.197		»	»	»		»
Algemeen totaal . . . F	30.685.135	46.698.167	28.570.766	*	87.136	506.808	760.214	*	760.211

LEGENDE: Kolom (2) = Kolom (15) van bijlage B.

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

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

NOTA. — Voor de aandelen dadelijk voluit afbetaald is het statutaire maximum, waarvan sprake in kolom (3), vastgesteld als volgt:

Reeks A 45,—; Reeks E 33,50; Reeks I 60,—;
Reeks B 40,—; Reeks F 39,—; Reeks J 48,—;
Reeks C 36,50; Reeks G 55,—; Reeks K 43,50;
Reeks D 35,—; Reeks H 62,50;

* Exploitatiewinst van 1957 uit te reiken als dividenden: 29.330.980 F.

BIJLAGE D

1957

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE INSCHRIJVINGEN.
COUPONS N° 8 BETAALBAAR BIJ HET HOOFDBESTUUR VAN 1 JULI 1958 AF.

Reeksnummer en letter der aandelen	Benaming der lijnen zoals ze op de aandelen voorkomt	Ordernummer van bijlage A	Waarde van de coupon van de coupon belasting van 2 % afgehouden	Reeksnummer en letter der aandelen	Benaming der lijnen zoals ze op de aandelen voorkomt	Ordernummer van bijlage A	Waarde van de coupon van de coupon belasting van 2 % afgehouden
111A	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	1	41,49	424A	Buurtlijnen van de Groep Door- nik	57	4,15
111D	Idem	1	32,27	424H	Idem	57	5,76
112A	Mechelen - Geel - Turnhout	2	49,48	431C	Buurtlijnen van de Groep Charle- roi	55	37,08
112F	Idem	2	43,60	711A	Poulseur - Sprimont - Trooz	61	28,47
113A	Antwerpen - Brasschaat - grens en uitbreiding	14	28,88	712A	Hoei - Borgworm	62	19,47
113D	Idem	14	22,46	712D	Idem	62	15,14
114A	Antwerpen - Zandvliet - Lillo	14	28,88	715A	Borgworm - Oerle	62	19,47
114D	Idem	14	22,46	716A	Sint-Truiden - Oerle - Ans en uitbreidingen	63	30,26
116A	Turnhout - Arendonk - grens	4	40,89	716K	Idem	63	29,25
116B	Idem	4	36,35	719A	Luik - Barchon - 's Gravenvoeren Idem	61	28,47
118D	Brasschaat - Brecht - Westerlo	6	33,41	719E	Idem	61	21,20
122D	Turnhout - Poppel - grens	9	45,89	722B	Hannuit - Vinalmont - Burdinne - Bierwart - Hoei en vertakking Idem	62	17,31
213A	Deinze - Oudenaarde	43	10,86	722D	Idem	62	15,14
311A	Oostende - De Panne - grens - Veurne - Adinkerke	39	47,95	724C	Spa - Verviers	61	23,09
311D	Idem	39	38,15	811A	Leopoldsburg - Bree - Maaseik	63	30,26
311H	Idem	39	65,10	811D	Idem	63	23,54
313D	Oostende - Knokke - grens - Brugge	39	38,15	813A	Tongeren - Lanaken en uitbr.	63	30,26
313G	Idem	39	57,75	814A	Hasselt - Oerle	63	30,26
313H	Idem	39	65,10	816A	Hasselt - Leopoldsburg	63	30,26
314A	Veurne - Ieper	40	42,49	816G	Idem	63	36,99
316A	Kortrijk - Wervik - Menen	38	10,27	816K	Idem	63	29,25
317A	Brugge - Zwevezele	40	42,49	820D	Genk - Luik - Vottem en uitbr.	63	23,54
321D	Brugge - Knesselare - Ursel	40	33,06	822A	Maaseik - Kessenich	63	30,26
323B	Brugge - Middelburg	40	37,77	824G	Hasselt - Herk-de-Stad	63	36,99
327C	Roeselare - Diksmuide - Bikschote	40	34,47	911A	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbreidingen	15	14,06
328D	Kortrijk - Pecq	38	7,99	911D	Idem	15	10,94
328F	Idem	38	8,90	912A	Brussel - Edingen	17	5,87
330C	Izegem - Gullegem	40	34,47	812D	Idem	17	4,57
331C	Kortrijk - Berchem	38	8,33	912F	Idem	17	5,09
415A	Buurtlijnen van de Groep Bergen en Borinage	58	11,89	916A	Grimbergen - Londerzeel en uitbr.	25	10,20
415D	Idem	58	9,24	916G	Idem	25	12,48
415G	Idem	58	14,53	919A	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hennuyères - 's Gravenbrakel	32	0,61
418A	Buurtlijnen van de Groep Cen- trum	56	45,65	927A	Brussel - Haacht en uitbr.	19	23,16
418B	Idem	56	40,75	927D	Idem	19	18,01
418D	Idem	56	35,85	929A	Brussel - Sterrebeek - Vossem	21	3,27
				929D	Idem	21	2,54
				932G	Leuven - Tervuren	28	9,51

BIJLAGE E

1957

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)-(4)	(6)=(4)-(3)	(7)	(8)
	Hoge kapitalen.						
	PROVINCIE BRABANT						
1	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen . .	835.000	2.398.971	»	1.563.971	9.747	442.533
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie	10.000.000	10.867.996	»	867.996	7.258	1.669.450
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Marchienne-au-Pont (station) - Charleroi	415.000	722.000	»	307.000	75.739	437.735
4	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbreidingen .	5.000.000	3.777.000	1.223.000	»	18.017	2.737.319
5	Streek van het Centrum	5.000.000	4.618.000	382.000	»	7.702	2.449.912
	PROVINCIE LIMBURG						
6	Speciale autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	12.000.000	12.014.789	»	14.789	839.929	5.870.836
	PROVINCIE LUXEMBURG						
7	Streek van Houffalize	380.000	787.105	»	407.105	»	188.551
	PROVINCIE NAMEN						
8	Namen - Perwijs	330.000	358.468	»	28.468	4.252	358.466
	Totaal . . . F	33.960.000	35.544.329	1.605.000	3.189.329	962.644	14.154.802
	Lage kapitalen.						
	PROVINCIE ANTWERPEN						
9	Antwerpen (Fr.D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	2.000	2.000	»	»	111.782	2.000
	Totaal . . . F	2.000	2.000	»	»	111.782	2.000
	PROVINCIE BRABANT						
10	Streek van Leuven	4.000	4.000	»	»	34.103	4.000
11	Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreidingen .	3.000	3.000	»	»	127.856	3.000
12	Streek van Tienen	6.000	6.000	»	»	55.201	6.000
13	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	2.000	2.000	»	»	620.399	2.000
14	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijk)	2.000	2.000	»	»	175.776	2.000

BIJLAGE E

1957

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)-(4)	(6)=(4)-(3)	(7)	(8)
15	Leuven - Overijse - Terhulpen (station) .	2.000	2.000	»	»	17.695	2.000
16	Streek van Nijvel	3.000	3.000	»	»	56.129	3.000
17	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	»	»	157.947	4.000
18	Evere - Diegem - Zaventem	2.000	2.000	»	»	100.294	2.000
19	Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen	2.000	2.000	»	»	18.026	2.000
20	Strombeek - Bever - Vilvoorde . . . *	2.000	2.000	»	»	18	1.360
21	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) .	2.000	2.000	»	»	1.334	1.360
22	Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	2.000	2.000	»	»	19.530	2.000
	Totaal . . . F	36.000	36.000	»	»	1.384.308	34.720
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
23	Brugge naar de kust	6.000	6.000	»	»	36.831	6.000
24	Brugge - Gistel - Oostende	4.000	4.000	»	»	130.780	4.000
25	Ieper - Loker - Poperinge	2.000	2.000	»	»	56.796	2.000
26	Streek van Merkem	4.000	4.000	»	»	76.284	4.000
27	De Panne - Adinkerke - Franse grens .	2.000	2.000	»	»	4.140	1.546
	Totaal . . . F	18.000	18.000	»	»	304.831	17.546
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
28	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	»	»	56.425	2.000
29	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	»	»	9.307	2.000
	Totaal . . . F	4.000	4.000	»	»	65.732	4.000
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
30	Chimay - Couvin *	2.000	2.000	»	»	23.524	2.000
31	Thuin - Nalinnes *	2.000	2.000	»	»	51	2.000
32	Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreidingen	2.000	2.000	»	»	22.295	2.000
33	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	»	»	49.971	2.000
34	Frameries - Ghlin	2.000	2.000	»	»	73.733	2.000
	Totaal . . . F	10.000	10.000	»	»	169.574	10.000

BIJLAGE E

1957

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

Volg- nummers	DIENSTEN	Kapitalen	Uitgaven	Beschikbare sommen	Overtallige uitgaven	Voor- zienings- fondsen	Fondsen voor vernieuwing van het mat. of voor hervorming v. h. kapitaal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)-(4)	(6)=(4)-(3)	(7)	(8)
	PROVINCIE LUIK						
35	Seraing - Rotheux - Rimièrè	3.000	3.000	»	»	7.854	3.000
36	Streek van Verviers	9.000	9.000	»	»	103.088	9.000
37	Herstal - Vivegnis - Ternaaien	6.000	6.000	»	»	11.131	6.000
38	Streek van Hoei	3.000	3.000	»	»	322.414	3.000
39	Micheroux - Luik	3.000	3.000	»	»	80.427	3.000
40	Saint-Georges - Engis	5.000	5.000	»	»	33.167	5.000
41	Verviers - Soumagne en Verviers - Val- Dieu	3.000	3.000	»	»	36.862	3.000
42	Luik - Montegnée - Jemeppe-sur-Meuse en Luik - Saint-Nicolas	2.000	2.000	»	»	57.067	2.000
43	Luik - Glaaien - Tongeren *	2.000	2.000	»	»	108.519	2.000
44	Streek van Luik	6.000	6.000	»	»	167.090	»
	Totaal . . . F	42.000	42.000	»	»	927.619	36.000
	PROVINCIE LIMBURG						
45	Neerpelt - Bree - As - Genk - Diepen- beek - Hasselt *	6.000	6.000	»	»	854	6.000
	Totaal . . . F	6.000	6.000	»	»	854	6.000
	PROVINCIE LUXEMBURG						
46	Libramont - Bouillon	2.000	2.000	»	»	15.383	2.000
	Totaal . . . F	2.000	2.000	»	»	15.383	2.000
	PROVINCIE NAMEN						
47	Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve	4.000	4.000	»	»	2.500	4.000
48	Namen - Hemptinne *	2.000	2.000	»	»	2.352	1.680
49	Namen - Andenne - Seilles, over Vezin .	2.000	2.000	»	»	68.965	2.000
50	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet *	2.000	2.000	»	»	3.468	2.000
51	Streek van Dinant	6.000	6.000	»	»	71.890	6.000
	Totaal . . . F	16.000	16.000	»	»	149.175	15.680
	Algemeen totaal . . . F	136.000	136.000	»	»	3.129.258	127.946
	Hoge en lage kapitalen	34.096.000	35.680.329	1.605.000	3.189.329	4.091.902	14.282.748

* Die diensten werden in 1957 niet geëxploiteerd.

BIJLAGE F

1957

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	Uitgaven			
			Exploitatie-kosten	Vergoeding aan de N.M.B.S.	Algemene administratie-kosten	Totalen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(4)+(5)+(6)
A. Hoge Kapitalen						
PROVINCIE BRABANT						
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen .	515.840	6.402.930	6.146.030	»	178.001	6.324.031
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomeratie	679.150	9.504.160	8.659.595	»	264.216	8.923.811
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi .	225.237	2.903.895	2.701.474	87.117	80.728	2.869.319
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Taminnes - Châtelineau en uitbreidingen . .	716.234	8.583.739	8.138.724	85.837	238.628	8.463.189
Streek van het Centrum	511.890	9.056.269	8.548.089	7.500	251.764	8.807.353
PROVINCIE LIMBURG						
Bijzondere autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	8.585.167	73.047.479	70.365.930	»	1.547.963	71.913.893
PROVINCIE LUXEMBURG						
Streek van Houffalize	123.098	811.520	937.271	»	22.560	959.831
PROVINCIE NAMEN						
Namen - Perwijs	156.265	2.054.170	1.991.843	»	57.106	2.048.949
Fosse - Sart-Saint-Laurent - Floreffe - Malonne	31.880	457.540	457.540	»	»	457.540
Totalen	11.544.761	112.821.702	107.946.496	180.454	2.640.966	110.767.916
B. Lage Kapitalen						
PROVINCIE ANTWERPEN						
Antwerpen (Fr.-D. Rooseveltpl.) - Antwerpen (Kruisschans)	112.025*	1.030.304*	978.908	»	28.642	1.007.550

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
 De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
 in kolom (8) het verlies op exploitatie,
 in kolom (9) de interesten op excedentuitgaven.

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op excedent- uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Uit te reiken winsten volgens art. 28 der statuten	Door de aan- deelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten	
(8) = (3) - (7)	(9)	(10) = (8) + (9)	(11) = (8) + (9)	(12)
				A. Hoge Kapitalen
				PROVINCIE BRABANT
78.899	— 22.658	56.241	»	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen
580.349	»	580.349	»	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie
				PROVINCIE HENEGOUWEN
34.576	»	34.576	»	Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi
120.550	71.063	191.613	»	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tami- nes - Châtelineau en uitbreidingen
248.916	28.305	277.221	»	Streek van het Centrum
				PROVINCIE LIMBURG
1.133.586	»	1.133.586	»	Bijzondere autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg
				PROVINCIE LUXEMBURG
— 148.311	»	»	148.311	Streek van Houffalize
				PROVINCIE NAMEN
5.221	»	5.221	»	Namen - Perwijs
»	»	»	»	Fosse - Sart-Saint-Laurent - Floreffe - Malonne
2.202.097	99.368	2.278.807	148.311	Totalen
— 148.311	— 22.658			
				B. Lage Kapitalen
				PROVINCIE ANTWERPEN
22.754	»	22.754	»	Antwerpen (Fr.-D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)

BIJLAGE F
1957

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	Uitgaven			
			Exploitatie-kosten	Vergoeding aan de N.M.B.S.	Algemene administratie-kosten	Totalen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(4)+(5)+(6)
PROVINCIE BRABANT						
Streek van Leuven	149.050	1.320.740	1.748.844	»	50.408	1.799.252
73.337*	73.337*	492.512*				
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreiding . .	172.635*	2.008.377*	1.900.550	20.084	55.833	1.976.467
Streek van Tienen	73.650	806.260	767.008	»	22.414	789.422
Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	577.051*	6.194.797*	5.941.535	81.047	172.215	6.194.797
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijk)	263.734*	3.495.497*	3.177.690	174.775	97.175	3.449.640
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)	186.152*	1.610.640*	1.541.352	24.512	44.776	1.610.640
Streek van Nijvel	438.455*	3.369.442*	3.322.196	»	47.246	3.369.442
Streek van Eigenbrakel	101.591*	955.135*	895.543	»	26.553	922.096
Evere - Diegem - Zaventem	130.637*	1.408.094*	1.279.467	14.081	39.145	1.332.693
Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen	135.820	1.336.290	1.271.209	»	37.149	1.308.358
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) .	3.270	59.900	56.987	»	1.665	58.652
Hannuit - Waver en uitbreiding . . .	76.991*	790.071*	754.141	»	21.964	776.105
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Brugge - Kust	55.451*	494.667*	457.925	14.840	13.752	486.517
Brugge - Gistel - Oostende	150.599*	1.713.802*	1.586.338	78.938	47.644	1.712.920
Ieper - Loker - Poperinge	262.054*	2.442.226*	2.371.979	»	67.894	2.439.873
Streek van Merkem	99.386*	880.700*	820.989	35.228	24.483	880.700
De Panne - Adinkerke - Franse grens .	15.825*	258.582*	232.505	13.039	7.189	252.733
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Merelbeke - Zottegem	101.751*	1.271.009*	1.194.953	25.420	35.334	1.255.707
Zottegem - Ninove	65.604*	418.144*	393.124	»	11.624	404.748
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreiding	54.974*	435.531*	435.531	»	»	435.531
Nijvel - Zinnik	124.790	1.107.110	1.008.919	44.284	30.778	1.083.981
Frameries - Ghlin	144.762*	2.583.880*	2.435.169	51.678	71.832	2.558.679

De te verdelen ontvangsten en de afgelegde kilometers betreffende de verpachte diensten zijn gemerkt met een *.
De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :
in kolom (8) het verlies op exploitatie;
in kolom (9) de interesten op excedentuitgaven.

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

1957

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op excedent- uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Uit te reiken winsten volgens art. 28 der statuten	Door de aan- deelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten	
(8) = (3) - (7)	(9)	(10) = (8) + (9)	(11) = (8) + (9)	(12)
				PROVINCIE BRABANT
14.000	»	14.000	»	Streek van Leuven
31.910	»	31.910	»	Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreiding
16.838	»	16.838	»	Streek van 't Ienen
»	»	»	»	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr.
45.857	»	45.857	»	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)
»	»	»	»	Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)
»	»	»	»	Streek van Nijvel
33.039	»	33.039	»	Streek van Eigenbrakel
75.401	»	75.401	»	Evere - Diegem - Zaventem
27.932	»	27.932	»	Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen
1.248	»	1.248	»	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)
13.966	»	13.966	»	Hannuit - Waver en uitbreiding
				PROVINCIE WEST-VLAANDEREN
8.150	»	8.150	»	Brugge - Kust
882	»	882	»	Brugge - Gistel - Oostende
2.353	»	2.353	»	Ieper - Loker - Poperinge
»	»	»	»	Streek van Merkem
5.849	»	5.849	»	De Panne - Adinkerke - Franse grens
				PROVINCIE OOST-VLAANDEREN
15.302	»	15.302	»	Merelbeke - Zottegem
13.396	»	13.396	»	Zottegem - Ninove
				PROVINCIE HENEGOUWEN
»	»	»	»	Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreiding
23.129	»	23.129	»	Nijvel - Zinnik
25.201	»	25.201	»	Frameries - Ghlin

BIJLAGE F
1957

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 :

DIENSTEN	Afgelegde kilometers	Ontvangsten	Uitgaven			
			Exploitatie-kosten	Vergoeding aan de N.M.B.S.	Algemene administratie-kosten	Totalen
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=(4)+(5)+(6)
PROVINCIE LUIK						
Seraing - Rotheux - Rimièrè	28.998*	220.458*	209.892	»	6.129	216.021
Streek van Verviers	155.819*	1.278.053*	1.278.053	»	»	1.278.053
Herstal - Vivegnis - Ternaaien	110.521	1.032.541	1.026.386	»	6.155	1.032.541
Streek van Hoei	136.227	1.278.455	3.175.452	41.453	93.160	3.310.065
Micheroux - Luik	176.170*	2.072.628*	4.411.171	»	26.452	4.437.623
	390.377	4.437.623				
Saint-Georges - Engis	162.469*	1.261.458*	1.199.845	»	35.069	1.234.914
Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	263.081	2.982.672	2.964.893	»	17.779	2.982.672
Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en Luik - Saint-Nicolas	615.740	8.973.124	9.230.228	»	78.941	9.309.169
	30.698*	336.045*				
Streek van Luik	859.333*	10.311.515*	9.594.373	315.333	286.660	10.196.366
PROVINCIE LUXEMBURG						
Libramont - Bouillon	58.634*	481.408*	458.121	»	13.383	471.504
PROVINCIE NAMEN						
Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve	110.307*	551.075*	551.075	»	»	551.075
Namen - Andenne - Seilles over Vezin .	236.874*	2.557.896*	2.472.844	»	71.110	2.543.954
Streek van Dinant	117.849	1.095.320	2.653.479	32.860	74.626	2.760.965
	192.069*	1.665.645*				
Totalen	2.120.375	24.430.035	73.798.674	967.572	1.665.179	76.431.425
	5.094.385*	52.589.591*				
Algemene totalen	13.665.136	137.251.737	181.745.170	1.148.026	4.306.145	187.199.341
	5.094.385*	52.589.591*				

Zie bijlage E de diensten die in 1957 niet geëxploiteerd werden.

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

De met een teken — gemerkte sommen vertegenwoordigen :

in kolom (8) het verlies op exploitatie,

in kolom (9) de interesten op excedentuitgaven.

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

1957

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op excedent- uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Uit te reiken winsten volgens art. 28 der statuten	Door de aan- deelhouders terug te betalen verliezen volgens art. 38 der statuten	
(8) = (3) - (7)	(9)	(10) = (8) + (9)	(11) = (8) + (9)	(12)
				PROVINCIE LUIK
4.437	»	4.437	»	Seraing - Rotheux - Rimièr
»	»	»	»	Streek van Verviers
»	»	»	»	Herstal - Vivegnis - Ternaaien
41.018	»	41.018	»	Streek van Hoei
»	»	»	»	Micheroux - Luik
26.544	»	26.544	»	Saint-Georges - Engis
»	»	»	»	Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu
»	»	»	»	Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en Luik - Saint-Nicolas
115.149	»	115.149	»	Streek van Luik
				PROVINCIE LUXEMBURG
9.904	»	9.904	»	Libramont - Bouillon
				PROVINCIE NAMEN
»	»	»	»	Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve
13.942	»	13.942	»	Namen - Andenne - Seilles over Vezin
»	»	»	»	Streek van Dinant
588.201	»	588.201	»	Totalen
2.790.298	99.368	2.867.008	148.311	Algemene totalen
— 148.311	— 22.658			

BIJLAGE G
1957

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN

DIENSTEN (1)	Financiële uitslagen te verdelen volgens art. 28 en 38 der statuten (2)	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie (6)	Voorzieningsfonds (7)	Tweede dividend		Reservfonds (10)
		Maximum volgens de statuten (3)	Toegekend bedrag (4)	Percent der dekking (5)			Totale toekenning (8)	Bedrag per aandeel (9)	
A. Hoge kapitalen									
PROVINCIE BRABANT									
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen .	56.241	52.188	52.188	100	176	969	1.454	1,74	1.454
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglom- meratie	580.349	550.000	550.000	100	1.316	7.258	10.887	1,09	10.888
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi	34.576	22.825	22.825	100	509	2.810	4.216	10,16	4.216
Châtelineau - Wanfercée - Baulet -									
Tamines - Châtelineau en uitbr. . .	191.613	275.000	191.613	69,68	»	»	»	»	»
Streek van het Centrum	277.221	275.000	275.000	100	»	555	833	0,17	833
PROVINCIE LIMBURG									
Bijzondere autobusd. voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	1.133.586	660.000	660.000	100	20.535	113.263	169.894	14,16	169.894
PROVINCIE LUXEMBURG									
Streek van Houffalize	— 148.311	23.750	»	»	»	»	»	»	»
PROVINCIE NAMEN									
Namen - Perwijs	5.221	20.625	5.221	25,31	»	»	»	»	»
Totalen . . .	2.278.807 — 148.311	1.879.388	1.756.847		22.536	124.855	187.284		187.285
B. Lage Kapitalen									
PROVINCIE ANTWERPEN									
Antwerpen (F.D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	22.754	87	87	100	983	5.421	8.131	4.066	8.132
PROVINCIE BRABANT									
Streek van Leuven	14.000	240	240	100	597	3.291	4.936	1.234	4.936
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreidingen	31.910	188	188	100	1.375	7.587	11.380	3.793	11.380
Streek van Tienen	16.838	360	360	100	714	3.941	5.911	985	5.912
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	45.857	125	125	100	1.983	10.937	16.406	8.203	16.406
Streek van Eigenbrakel	33.039	220	220	100	1.423	7.849	11.773	2.943	11.774
Evere - Diegem - Zaventem	75.401	110	110	100	3.265	18.006	27.010	13.505	27.010
Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken . .	27.932	110	110	100	1.206	6.654	9.981	4.991	9.981
Waterloo - Terhulpen (sanatorium) . .	1.248	110	110	100	49	272	408	204	409
Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	13.966	110	110	100	601	3.313	4.971	2.486	4.971

BIJLAGE G

1957

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN (vervolg).

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verdelen volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	Tweede dividend		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegekend bedrag	Percent der dekking			Totale toekenning	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN									
Brugge naar de Kust	8.150	375	375	100	337	1.860	2.789	465	2.789
Brugge - Gistel - Oostende	882	240	240	100	28	154	230	58	230
Ieper - Loker - Poperinge	2.353	110	110	100	97	536	805	403	805
De Panne - Adinkerke - franse grens .	5.849	110	110	100	249	1.372	2.059	1.030	2.059
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN									
Merelbeke - Zottegem	15.302	87	87	100	660	3.639	5.458	2.729	5.458
Zottegem - Ninove	13.396	87	87	100	577	3.183	4.774	2.387	4.775
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Nijvel - Zinnik	23.129	110	110	100	998	5.505	8.258	4.129	8.258
Frameries - Ghlin	25.201	96	96	100	1.088	6.004	9.006	4.503	9.007
PROVINCIE LUIK									
Seraing - Rotheux - Rimièrre	4.437	180	180	100	185	1.018	1.527	509	1.527
Streek van Hoei	41.018	188	188	100	1.770	9.765	14.647	4.882	14.648
St-Georges - Engis	26.544	300	300	100	1.138	6.276	9.415	1.883	9.415
Streek van Luik	115.149	330	330	100	4.979	27.460	41.190	6.865	41.190
PROVINCIE LUXEMBURG									
Libramont - Bouillon	9.904	87	87	100	426	2.348	3.521	1.761	3.522
PROVINCIE NAMEN									
Namen - Andenne (Seilles) over Vezin	13.942	110	110	100	600	3.308	4.962	2.481	4.962
Totale . . .	588.201	4.070	4.070		25.328	139.699	209.548		209.556
Algemene totale . . .	2.867.008 — 148.311	1.883.458	1.760.917	*	47.864	264.554	396.832	*	396.841

LEGENDE :

Kolom (2) = kolom (10) of kolom (11) van bijlage F.

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

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

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

* Als dividenden uit te keren winst : 2.157.749 frank.

BIJLAGE H
1957

OBLIGATIELENINGEN

AANDUIDING VAN DE LENINGEN	Nog terug te betalen nominaal bedrag
(1)	(2)
Lening van 1885, 2 ½ t. h. coupon juli	13.051.080,—
» » 1890, 3 t. h. coupons januari-juli	7.710.900,—
» » 1892, » » »	9.832.800,—
» » 1895, » » »	21.183.700,—
» » 1900, » » mei-november	33.490.700,—
» » 1903, » » »	71.501.700,—
» » 1909, » » januari-juli	76.450.100,—
» » 1914, » » »	20.564.300,—
» » 1922, » » »	21.590.600,—
» » 1924, » » »	43.489.400,—
» » 1925, » » »	43.788.500,—
» » 1927, » » »	44.360.800,—
» » 1928, » » »	44.634.600,—
» » 1929, » » »	89.800.700,—
» » 1930, » » »	180.636.000,—
» » 1931, » » »	181.636.700,—
» » 1932, » » »	91.305.000,—
» » 1934, » » »	92.235.000,—
» » 1935, » » »	92.681.000,—
» » 1936, » » »	140.297.800,—
» » 1956, » coupon juli (1)	209.772.000,—
	1.530.013.380,—

(1) Niet publiek uitgegeven lening.

