

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

VIJFENZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR
JAAR 1959

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door het Comité van Toezicht



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1960

KONINKRIJK BELGIE

**NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN**

VIJFENZEVENTIGSTE MAATSCHAPPELIJK DIENSTJAAR

JAAR 1959

VERSLAGEN

UITGEBRACHT

door de Raad van Beheer
EN
door het Comité van Toezicht



BRUSSEL

DRUKKERIJ GRAPHICA
54, August Lambiottestraat

1960

RAAD VAN BEHEER

Voorzitter :

De h. A. ANDRE.

Ondervoorzitter :

De h. J. STORME.

Leden :

De hh. J. LECLERCQ, Ridder A. ROBERTI, G. DECHAMP,
H. VANDERPOORTEN, O. DYCK.

Regeringscommissarissen :

De hh. J.-J. VREBOS en P. LEON.

COMITE VAN TOEZICHT

Leden :

De hh. L. DUCAMP, A. LONGKE, R. NARTUS, E. DE WILDE,
J. POTIER, J. PAINBLANC, F. van PUT, R. BONZI, J. ALLES.

HOOFDBESTUUR

Directeur-Generaal : De h. R. HOENS.

Algemene Inspectie : De h. R. DECLERCQ, Inspecteur-Generaal.

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

Financiën : De h. M. ROUSSEAU, Directeur.

Technische Directie : De h. P. SWINNENS, Directeur.

Secretariaat : De h. E. LEGEIN, Juridisch Adviseur, Diensthoofd.

Exploitatie : De h. A. VALCKE, Hoofdingenieur.

Maatschappelijke zetel : Wetenschapsstraat, 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 7. Tel. 21.00.07.

Gewestelijke zetel van Leuven : Diestsestraat, 307, Leuven. Tel. 250.98.

Groep West-Vlaanderen :

Groepshoofd : de h. F. STORMS, Gewestelijk Directeur.

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

Groep Oost-Vlaanderen :

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

Gewestelijke zetel : Dendermondsesteenweg, 185, Destelbergen (Gent).

Tel. 28.22.88.

Groep Henegouwen :

Groepshoofd : de h. Ch. KENNES, Directeur.

Gewestelijke zetel van Bergen : place Léopold, 9A, Bergen. Tel. 321.71.

Gewestelijke zetel van Charleroi : Stelplaats Charleroi, place des Tramways

Tel. 32.75.11.

Gewestelijke zetel van Doornik : Stelplaats Doornik. Tel. 233.12.

Groep Luik :

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

Gewestelijke zetel : rue Saint-Nicolas, 70, Luik. Tel. 52.00.18.

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

	<i>Blz.</i>
BEHEER	9
ONGEVALLEN	13
VOORKOMING VAN ONGEVALLEN	15
PERSONEEL	19
NET	
I. — <i>Vergunningen en machtigingen</i>	21
A. Spoorlijnen	21
B. Autobusdiensten	21
II. — <i>Kapitalen</i>	21
TECHNISCHE DIENSTEN	
I. — <i>Vaste installaties</i>	23
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	23
B. Gebouwen	24
C. Onderstations	27
II. — <i>Rollend materieel</i>	28
A. In 1959 gedane aankopen en ombouwingen	28
B. Desaffectaties	28
Effectief op 31 december 1959	30
III. — <i>Vooruitzichten voor het jaar 1960</i>	31
A. Werken aan de sporen en aan hun elektrische uitrusting	31
B. Gebouwen	32
C. Onderstations	33
D. Rollend materieel	34
EXPLOITATIE	
I. — <i>Geëxploiteerde lijnen</i>	35
A. Spoorlijnen	35
B. Openbare autobusdiensten	35
C. Speciale autobusdiensten	38
II. — <i>Tarieven</i>	38
A. Goederen	38
B. Reizigers	39
III. — <i>Exploitatieuitslagen</i>	41
A. Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten (regime 1931)	41
B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924)	42

	Blz.
IV. — Statistieken over het reizigers- en het goederenvervoer op de verschillende netten	42
A. Reizigers	42
B. Goederen	43
C. Verdeling van de totale ontvangst	44
V. — Afgelegde afstanden in kilometers (spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931)	44

COMMENTAAR

I. — Driekwart eeuw buurtspoorwegvervoer	45
II. — Wijzigingen die in 1959 aan de structuur van het net werden toegebracht	48
III. — Evolutie van het verkeer	54
IV. — Belastingen die in 1959 op het buurtverkeer werden gelegd	55
V. — Uitslagen van onze activiteit	57
VI. — Opvoering van de produktiviteit bij de N.M.V.B.	58
VII. — Conclusies	62

FINANCIEN

I. — Algemene administratiekosten	65
II. — Ontleding van de balans	66
Balans per 31 december 1959	74

VERSLAG VAN HET COMITÉ VAN TOEZICHT 79

BIJLAGEN :

A. Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 : Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzieningsfondsen, voorschotten aan de lijnen met verlies	83
B. Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 : Rekeningen en uitslagen der exploitatie	86
C. Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 : Verdeling van de winsten	94
D. Dividenden toegekend aan de in speciën betaalde inschrijvingen	97
E. Autobusdiensten regime 1924 : Kapitalen en uitgaven van eerste aanleg, voorzienings- en vernieuwingsfondsen	98
F. Autobusdiensten regime 1924 : Exploitatierekening en exploitatieuitslagen	102
G. Autobusdiensten regime 1924 : Vereffening der uitslagen	108
H. Obligatieleningen	110

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

Jaar 1959

VERSLAG

ingezichte

door de Raad van Rijk

over het

vietschevende maatschappelijk

dienst

jaar 1859

BEHEER

Tijdens het verlopen dienstjaar werd de Raad van Beheer pijnlijk getroffen door het verlies van een van zijn leden, de h. J. Deschuyffeleer, die op 21 juni 1959 is overleden. De Raad brengt hulde aan de nagedachtenis van die beheerder wiens medewerking hem zeer kostbaar is geweest. Alhoewel de h. Deschuyffeleer slechts sedert weinige jaren in de Raad zetelde, werden zijn inmengingen in de besprekingen spoedig opgemerkt, niet alleen door hun juistheid en hun verhevenheid, maar ook omdat ze klaarblijkelijk waren ingegeven door de bekommernis aan zekere sociale problemen verbeteringen te brengen, steunend op een grote kennis van de arbeidswereld.

De Raad betreurt zijn vroegtijdig heengaan en zal hem steeds met diepe ontroering indachtig zijn.

Op 12 augustus 1959 overleed eveneens Graaf L. de Lichtervelde, erevoorzitter van de N.M.V.B.

De Raad bewaart een bijzonder erkentelijk aandenken van deze eminente personaliteit, die gedurende bijna 20 jaar, in vaak moeilijke tijden, met grote bevoegdheid en een zeer verheven sociale zin de leiding van de Nationale Maatschappij heeft waargenomen.

De h. O. Dyck werd, bij koninklijk besluit van 6 juli 1959, aangeduid als opvolger van de h. Deschuyffeleer, wiens mandaat hij zal uitdoen.

Bij koninklijk besluit van 30 januari 1959 werd de h. P.A. Léon, Directeur van Administratie bij het Ministerie van Financiën, als Regeringscommissaris bij de N.M.V.B. benoemd, in vervanging van de h. Durieux, die op rust werd gesteld. De Raad bracht hulde aan de h. Durieux en heeft hem zijn sympathie betuigd.

Op de algemene vergadering der aandeelhouders van 26 mei 1959 werden de hh. van Put, Loncke, De Wilde, Painblanc, Potier, Nartus en Ducamp, uittredende commissarissen, herkozen.

Diezelfde algemene vergadering benoemde in hoedanigheid van commissaris de hh. R. Bonzi en J. Alles, gedeputeerden, in vervanging van de hh. Clarinval, overleden, en Gryson, die geen kandidaat meer was.

Overeenkomstig de traditie, werd het voorzitterschap van het Comité van Toezicht, dat voorheen door de h. Gryson werd waargenomen, overgedragen op de h. L. Ducamp, die de oudste commissaris is.

Wij hebben ons streven voortgezet om onze beheersprocédés en onze uitrusting aan de vooruitgang van de moderne techniek aan te passen.

In ons verslag over 1958 (blz. 11 en 13) hadden wij gewag gemaakt van de overwogen, en zelfs gedeeltelijk reeds verwezenlijkte, initiatieven op het gebied van de administratieve automatie. Wij hebben in 1959 de voorbereidende studie, met het oog op het installeren van een electronische uitrusting voor beheer, doorgezet.

Aldus werden verschillende tests gedaan, tot omschakeling op ordinator van de toepassingen die thans door het klassieke systeem van de mecanografie met ponskaarten worden behandeld ; die tests hebben bepaald aanmoedigende resultaten opgeleverd.

Op het gebied van het beheer der voorraden zijn de werkzaamheden tot codificatie van de artikels (in 't geheel 35.000) flink vooruitgegaan.

De in ons verslag over 1958 (blz. 11) in 't vooruitzicht gestelde toepassing van voorraadsbeheer werd gedaan op 150 zorgvuldig uitgekozen artikels. Die toepassing heeft eveneens positieve resultaten opgeleverd. Ze heeft namelijk uitgewezen welke de werkelijke mogelijkheden ervan zijn, wat betreft :

- 1° de vermindering van de investeringen ;
- 2° de verbetering van de controle op het verbruik der stoffen ;
- 3° de nauwkeurigheid van de gegevens die gunstig zijn voor een rationeel beheer van de voorraden ;
- 4° de standaardisatie van de stoffen.

Die voorbereidende studie zal in 1960 nog grondiger voortgezet worden, ten einde vast te stellen met welk systeem en volgens welk model de programmatie voor een beheer per electronische uitrusting zal kunnen geschieden.

Einde 1959 zijn wij begonnen met het onderzoek van de verschillende ordinators die er op de markt zijn, om na te gaan in hoever zij aan de door onze toepassingen vereiste karakteristieken beantwoorden en te bepalen welke uitrusting het op gang brengen van de administratieve automatie in de eerste vijf jaar op de meest economische wijze zou verzekeren.

Dat prospectiewerk vordert in een bevredigend tempo.

Binnen het kader van de aanpassing van de arbeider aan zijn beroepsbezigdheden willen wij eraan herinneren dat het psychotechnisch apparaat, waarvan spraak was in het verslag over 1958 (blz. 10), volledig in onze werkplaatsen gebouwd en afgewerkt werd ; het is bestemd om de dalende curve van waakzaam-

heid van een bestuurder tijdens tamelijk lange en eentonige werkzaamheden te meten. Door middel van dit toestel wil men dus eigenlijk de graad van weerstand aan de vermoeidheid vaststellen.

Alvorens het apparaat in een stel tests in te schakelen werden er een zeker aantal toepassingen mede gedaan op ongeveer 200 agenten. De bekomen resultaten zijn statistisch betekenisvol. Het stadium van studie en navorsing is thans voorbij en het apparaat zal worden gebruikt bij het aanwerven van bestuurders of bij het overhevelen van agenten naar die categorie arbeiders.

Op het gebied van de proefnemingen kunnen wij vermelden dat de drie in september 1956 in bedrijf gestelde gyrobussen op einde december 1959 in 't geheel nagenoeg 480.000 km hebben afgelegd.

Die proefperiode, die lang genoeg is geweest, maakt het ons mogelijk navermelde gevolgtrekkingen te maken :

- de gyrobus is een veel delicateser tuig dan de autobus ;
- in de tegenwoordige omstandigheden inzake de kostprijs van de kWh electriciteit en van de gasoil, kan de gyrobus het economisch niet halen op de autobus.

Tenslotte hebben wij onze heel speciale aandacht gewijd aan het probleem van de bezoedeling van de lucht.

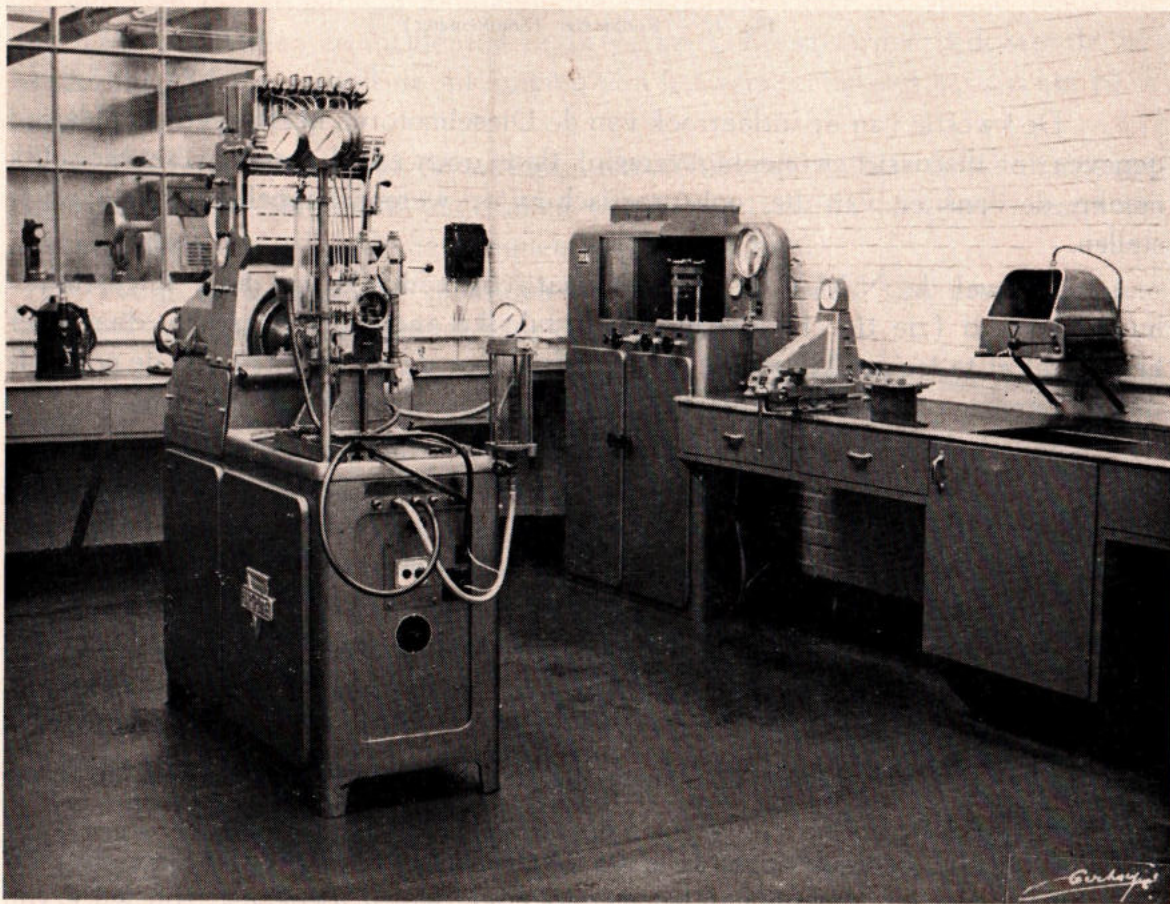


Fig. 1. —

Toestellen voor het controleren en het herstellen van de injectiepomp en inspuisers van Diesel-motoren.

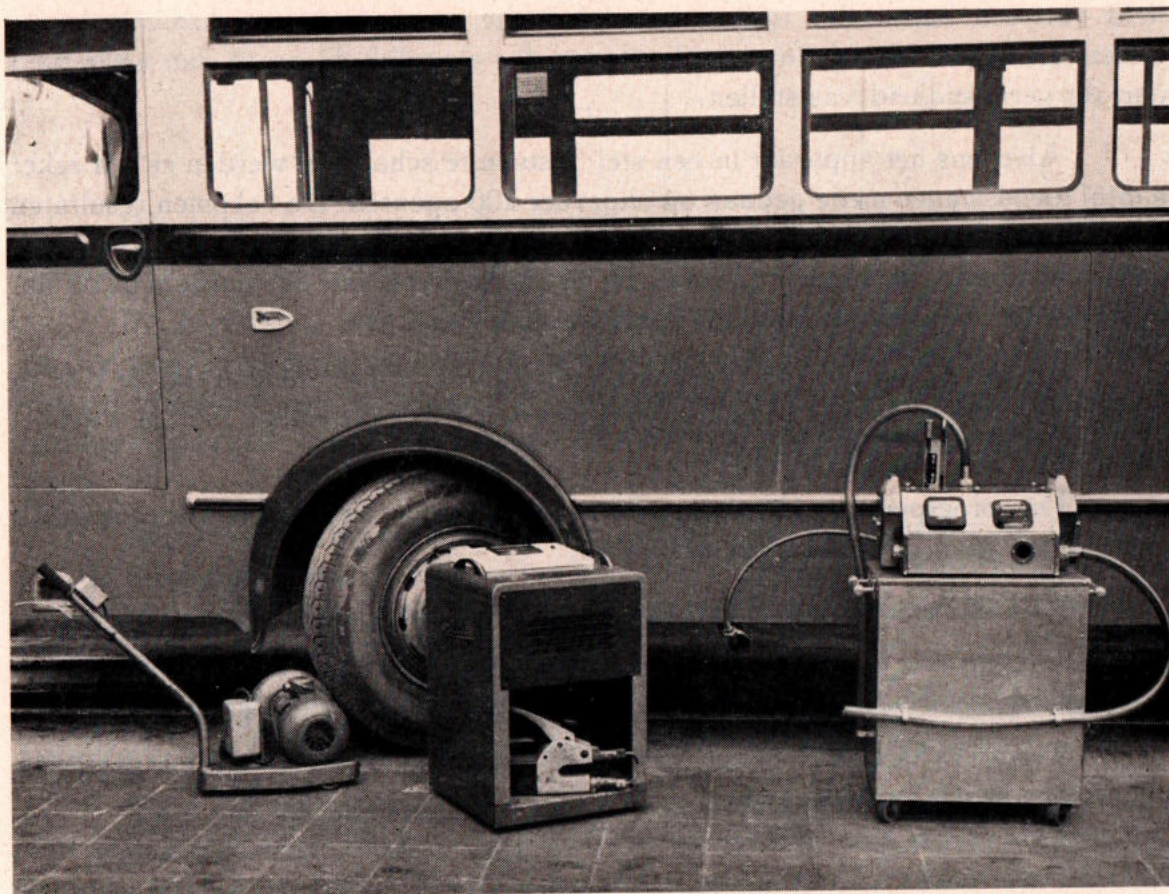


Fig. 2. — Rookmeter (Smokemeter)

De kwestie van de uitlaatrook van de Dieselmotoren heeft steeds aanleiding gegeven tot discussie en meningsverschil, daar geen enkel apparaat het mogelijk maakte de densiteit van die rook praktisch en op wetenschappelijke basis vast te stellen.

Hoewel de N.M.V.B. een systematische controle van haar uitrustingen had ingevoerd (zie fig. 1) bleven er nog talrijke anomalieën bestaan, daar over het aantal af te leggen kilometer, die als basis voor de periodiciteit van de controle diende genomen te worden, tamelijk uiteenlopende meningen bestonden.

Wij hebben een rookmeter (Smokemeter) van het type Hartridge (zie fig. 2) op de proef genomen. Dat apparaat meet het percentage licht dat door een rookkolom wordt opgeslorpt in vergelijking met een kolom zuivere lucht. Die coëfficiënt wordt rechtstreeks van een gegradueerde schaal afgelezen en vervolgens geïnterpreteerd.

Dat toestel heeft het mogelijk gemaakt de bestaande controle aan te vullen en een oplossing te brengen aan de kwestie van de periodiciteit van het onderzoek der Dieseluitrustingen.

De N.M.V.B. heeft 25 Hartridge-apparaten besteld, waarvan er thans reeds 6 in gebruik zijn.

Daar die techniek dezelfde is als die welke sedert korte tijd door de officiële organismen tot controle van het wegmaterieel wordt toegepast, zijn wij ervan overtuigd dat ons materieel binnenkort aan de eisen van de officiële reglementering inzake de uitlaatrook van Dieselmotors zal beantwoorden.

ONGEVALLEN.

Statistieken.

A. Risico Derden-Spoor.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (waarvan 65 zonder schade)	207	—	98
2. Aanrijdingen met weggebruikers	2.146	12	266
3. Ongevallen overkomen aan reizigers	389	2	321
4. Andere ongevallen	547	4	88
5. Onderbrekingen van het verkeer met ontvangstverlies	406	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen en incidenten	3.695	18	773

De daling van het aantal ongevallen die in 1957 is begonnen, heeft tijdens het verlopen dienstjaar nog aangehouden. Vergeleken met het vorige dienstjaar, dat 4.269 ongevallen en incidenten registreerde op het spoornet, bedraagt de vermindering 13,5 %, terwijl de inkrimping van het verkeer op dat net slechts 10 % bereikt.

De vermindering van de aanrijdingen met weggebruikers en de nog gevoeligere daling van het aantal ongevallen overkomen aan de reizigers brengt een nieuwe daling met 3 % van het frequentiecijfer met zich.

Wat de lichamelijke gevolgen betreft, is de graad van ernst stationair gebleven, zo voor de gedoden als voor de gewonden.

Die twee percentvoeten worden berekend naar rato van het aantal afgelegde km.

B. Risico Derden-Weg.

	Ongevallen	Doden	Gewonden
1. Exploitatieongevallen (waarvan 65 zonder schade)	103	1	26
2. Aanrijdingen met andere weggebruikers	2.094	16	319
3. Ongevallen overkomen aan reizigers	329	1	264
4. Andere ongevallen	746	1	72
5. Onderbrekingen van het verkeer met ontvangstverlies	31	—	—
Totaal aantal geregistreerde ongevallen en incidenten	3.303	19	681

Alhoewel het door de autobusdiensten afgelegde aantal km met meer dan 11 % is gestegen, is het aantal rampen-weg slechts met 0,4 % toegenomen, wat een daling van het frequentiecijfer van 10 % aanwijst.

De categorie aanrijdingen met andere weggebruikers (bijna de twee derden van het gezamenlijk aantal ongevallen op de weg) wijst op een vermindering met 19 % van het frequentiecijfer, niettegenstaande een verkeersdrukke die geen enkele neiging tot vermindering vertoont. Die uitslag is bemoedigend en getuigt ongetwijfeld van een verbetering in de gedragingen van onze autobusbestuurders tegenover de gevaren van het verkeer. Zoals voor de spoorsector stelt men met genoeg vast dat het frequentiecijfer van de ongevallen overkomen aan reizigers eveneens met meer dan 10 % is gedaald.

De graad van ernst, die stationair was gebleven voor de spoorsector, wijst daarentegen voor de wegsector op een gevoelige daling met bijna 20 % voor de gedoden en met meer dan 30 % voor de gewonden.

C. Risico Wet.

	Aantal	Doden	Bestendige onbekw.	Tijdelijke onbekw.	Zonder werkverlet
1. Ongevallen in dienst . .	481	1	15	245	220
— loontrekkenden . .	460	1	15	236	208
— weddetrekkenden . .	21	—	—	9	12
2. Ongevallen op de weg van het werk	83	1	5	56	21
Totaal	564	2	20	301	241

Het totaal aantal ongevallen, die zich hebben voorgedaan, zo in dienst als op de weg van het werk, is met bijna 11 % verminderd in verhouding tot het vorige dienstjaar, terwijl de getalsterkte van het personeel slechts met 5,8 % is teruggegaan. De daling van het frequentiecijfer die eruit voortvloeit wordt uitsluitend toegeschreven aan de verbetering van het risico dat verbonden is aan de weg van het werk. De ongevallen van die categorie verminderden inderdaad met één derde.

Wat de graad van ernst betreft, wordt voor de gewonden een zelfde daling vastgesteld als deze van het frequentiecijfer, terwijl het aantal dodelijke gevallen van 3 op 2 verminderde.

D. Risico Brand.

Tijdens het dienstjaar 1959 werden 112 gevallen van brand of begin van brand geregistreerd, tegen 100 in 1958. Zoals voorheen werden de meeste van

die rampen veroorzaakt door kortsluitingen in het rollend materieel, die slechts weinig aanzienlijke schade veroorzaakten.

Twee belangrijker gevallen deden zich nochtans voor, namelijk een begin van brand door de bliksem in een onderstation en de vernieling van een autobus.

E. Beheer van het Verzekeringsfonds.

De uitgaven van het dienstjaar 1959 hebben het mogelijk gemaakt een bedrag van 5.000.000 F aan de exploitatiegroepen te restorneren en een bedrag van 11.000.000 F aan te wenden tot de gedeeltelijke dekking van de algemene administratiekosten van de Nationale Maatschappij.

Het Verzekeringsfonds werd aldus ongeveer op zijn vroeger peil gehouden en bedraagt 84.620.252,31 F, terwijl de provisie voor de te vereffenen rampen 57.500.000 F belooft.

Voorkoming van ongevallen.

De verschillende initiatieven van de Dienst voor Veiligheid, Hygiëne en verfraaiing van de werkplaatsen op het gebied van de veiligheid hebben eens te meer de reeds zeer gunstige uitgaven van de vorige jaren verbeterd.

Aantal ongevallen in dienst, met werkverlet	1958	291		
	1959	261	— 10	%
Ongevallen per 100 werklieden	1958	3,7		
	1959	3,5	— 5,4	%
Ongevallen met werverlet op de weg van het werk	1958	84		
	1959	62	— 26	%
Graad van ernst	1958	1,8		
	1959	1,32	— 27	%
Dodelijke ongevallen op de weg van het werk	1958	1		
	1959	1		
Dodelijke ongevallen in dienst	1958	2		
	1959	1		
Frequentiecijfer voor al de agenten	1958	16,2		
	1959	15,3	— 5,6	%
Frequentiecijfer loontrekkenden	1958	17,7		
	1959	16,5	— 6,8	%

ARBEIDSONGEVALLEN

FREQUENTIECJFER (AANTAL ONGEVALLEN MET WERKONBEKWAAMHEID PER MILJOEN WERKUREN) **GRAAD VAN ERNST** (AANTAL DAGEN WERKONBEKWAAMHEID PER DUIZEND WERKUREN)
Van 1951 tot 1959

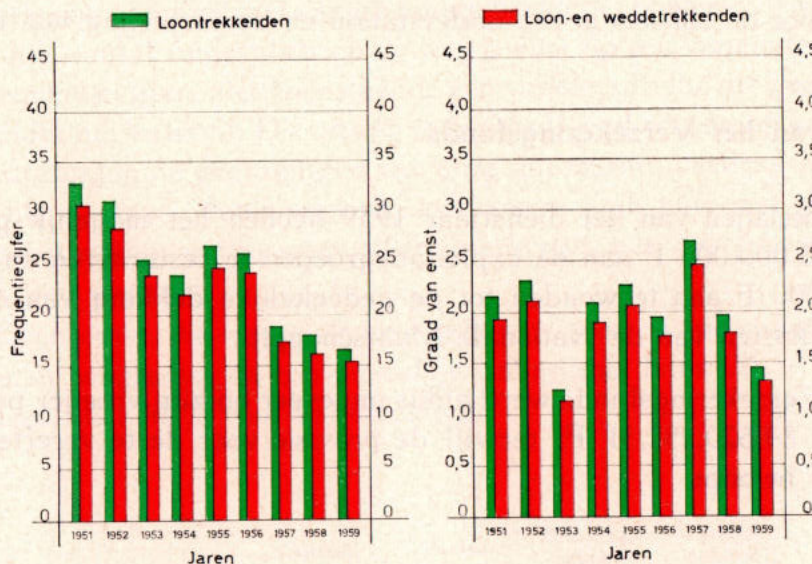


Fig. 3.

Fig. 4.

Tijdens het jaar 1959 hebben twee werkhuisploegen (Andenne en Kessel-Lo), met elk 100 agenten, 1.000 dagen zonder ongeval bereikt.

Een ploeg van 45 agenten telt, op einde 1959, 1.781 dagen zonder ongeval.

Van de 80 ploegen, die gedurende het jaar in competitie waren, hebben er slechts 5 de 100 dagen zonder ongeval niet kunnen overschrijden.

Tenslotte weze vermeld dat de groep Luik, met een getalsterkte van 640 agenten, een periode van *zeven maand* heeft doorgemaakt zonder ongeval met werkverlet.

Daar de gelopen risico's aan de basis liggen van het merendeel der ongevallen, was de activiteit van de verschillende diensten van de veiligheid bijzonder gericht op de opsporing van de risico's (waarvan spraak was in het verslag van 1958, blz. 18).

In die geest hebben wij in 1959 de methode der gevallen door het audiovisuele systeem toegepast : drie montages van kleurdiapositieven werden verwezenlijkt. Ze betreffen respectievelijk de diensten van de werkplaatsen, van weg en werken en van de beweging. Die beelden stellen tonelen voor uit het dagelijkse leven in die drie afdelingen, zoals ze door onze inspecteurs van de algemene dienst voor veiligheid werden aangetroffen. Een gesynchroniseerde sonorisatie op magnetische band geeft de commentaar.

Daarenboven hebben wij informatiecyclussen voor het kaderpersoneel ingericht. De bijzonderste objectieven zijn de factors « gevaar » en « risico ».

Voor het wegverkeer is de belangrijkheid van het probleem der voorkoming van ongevallen thans groter dan die betreffende de arbeidsongevallen.

Rekening gehouden met dat feit, werd een werkgroep samengesteld om te bepalen welke technieken inzake voorkoming moeten worden toegepast, daar deze die worden gebruikt ter voorkoming van de arbeidsongevallen niet zonder meer aanwending kunnen vinden.

1. The first part of the report is a general introduction to the subject of the study. It discusses the importance of the study and the objectives of the research. It also provides a brief overview of the methodology used in the study.

2. The second part of the report is a detailed description of the study area. It includes information about the location of the study area, the population of the study area, and the characteristics of the study area. It also discusses the data sources used in the study.

3. The third part of the report is a detailed analysis of the data collected during the study. It includes a description of the data collection process, a description of the data analysis process, and a discussion of the results of the data analysis.

4. The fourth part of the report is a conclusion and a discussion of the findings of the study. It includes a summary of the main findings of the study, a discussion of the implications of the findings, and a discussion of the limitations of the study.

1. Introduction

The purpose of this study is to investigate the relationship between the variables X and Y. The study is based on a sample of 100 individuals. The data was collected through a series of interviews and questionnaires. The results of the study are presented in the following sections.

The first section of the report is a general introduction to the subject of the study. It discusses the importance of the study and the objectives of the research. It also provides a brief overview of the methodology used in the study.

The second section of the report is a detailed description of the study area. It includes information about the location of the study area, the population of the study area, and the characteristics of the study area. It also discusses the data sources used in the study.

The third section of the report is a detailed analysis of the data collected during the study. It includes a description of the data collection process, a description of the data analysis process, and a discussion of the results of the data analysis.

The fourth section of the report is a conclusion and a discussion of the findings of the study. It includes a summary of the main findings of the study, a discussion of the implications of the findings, and a discussion of the limitations of the study.

PERSONEEL

Op het einde van het dienstjaar bedroeg de getalsterkte van het personeel 8.247 eenheden, tegen 8.726 op het einde van 1958.

Dat aantal wordt onderverdeeld als volgt :

- bij het Hoofdbestuur : 231 ambtenaars en agenten, tegen 232 ;
- bij de Groepen : 733 ambtenaars en weddetrekkende agenten, tegen 758 op het einde van 1958 ; 7.283 loontrekkende agenten, tegen 7.736 op het einde van 1958.

De vermindering van het personeel in het algemeen vindt haar oorzaak in de liquidatie van de diensten die werden ingericht met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958 ; voor de weddetrekkenden zal in de vacaturen, die zich bijzonder in het kader van de controleurs voordoen, eerstdaags voorzien worden. Voor de loontrekkende agenten wordt de vermindering van de getalsterkte ook veroorzaakt door de structuurhervormingen, evenals door het beëindigen van het programma tot constructie in de werkplaatsen van onze onderneming.

*
**

Ingevolge de vermindering van het effectief werden de uitgaven voor bezoldigingen van 680.832.538 F tot 678.842.760 F verlaagd, zegge een vermindering van 0,29 %, niettegenstaande het toekennen, van 1 januari 1959 af, van een bijkomende gezinsvergoeding van 25 F per maand en per kind ten laste van onze loontrekkenden.

Tijdens het jaar 1959 heeft de stijging van de index der kleinhandelsprijzen een verhoging van 2,5 % van de wedden (van 1 oktober af) en van de lonen (van 1 september af) veroorzaakt.

De percentvoeten van de wettelijke sociale lasten werden in 1959 niet gewijzigd ; door het toepassen van de plafonds werd de post van de wettelijke sociale lasten tot 138.363.840 F verlaagd, zegge een vermindering van 3.188.546 F, of 2,25 % vergeleken met 1958.

De extra-wettelijke lasten daarentegen (vergoedingen aan de zieken, gekwetsten en invaliden, anciënniteits- en overlevingspensioenen), die in 1959 het peil van 92.953.096 F bereikten, zijn in verhoging met 5.214.573 F, of 5,94 % in verhouding tot het dienstjaar 1958, ingevolge het aangroeiend aantal rechthebbers.

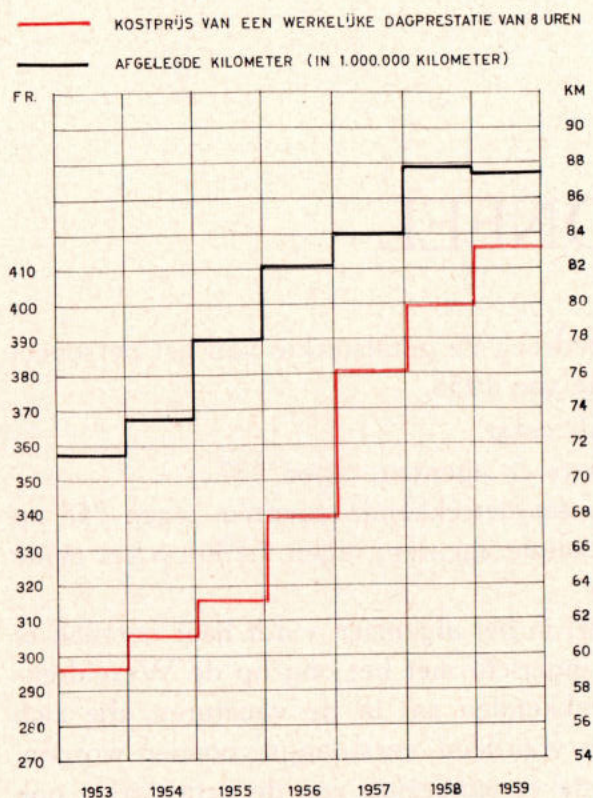


Fig. 5.

Voor het geheel der wettelijke en extra-wettelijke sociale lasten, bedraagt de verhoging derhalve 2.026.027 F of 0,88 % in verhouding tot 1958.

De rechtstreekse uitgaven betreffende het arbeidsloon bereiken voor het dienstjaar 1959 de totale som van 910.159.696 F, bedrag dat nagenoeg hetzelfde is als dat van 1958, dat 910.123.447 F beliep.

Nevenstaand diagram geeft de stijging weer, van 1953 af, van de kostprijs van de werkelijk gepresteerde dag van 8 uren, die 414,33 F bedraagt voor 1959, zegge een verhoging van 3,91 % in verhouding tot het dienstjaar 1958.

De steeds toenemende stijging van het aantal gepensioneerden, invaliden en rechthebbenden, gevoegd bij de geleidelijke vermindering van de getalsterkte van het personeel, zou binnen afzienbare tijd zeer zware lasten voor de exploitatie kunnen veroorzaken.

Inderdaad moeten, op einde 1959, tegenover een getalsterkte van 8.247 agenten in dienst, gesteld worden :

— Gepensioneerden	2.882
— Rechthebbenden	3.035
— Invaliden	515
Totaal.	6.432

Het is te hopen dat een uitbreiding van de activiteit der Nationale Maatschappij de relatieve terugslag der stijging van het aantal gepensioneerden zal komen verzachten.

NET

I. — VERGUNNINGEN EN MACHTIGINGEN.

A. Spoorlijnen.

Tijdens het dienstjaar 1959 werden geen nieuwe vergunningen voor het aanleggen van spoorlijnen verleend en ook geen vergunningen ingetrokken.

B. Autobusdiensten.

De openbare autobusdiensten voor dewelke aan de Nationale Maatschappij machtiging werd verleend hadden op 31 december 1959 een totale lengte van 10.029 km.

Een definitieve machtiging werd toegekend voor 199 autobusdiensten met een gezamenlijke lengte van 5.341 km, onderverdeeld als volgt :

krachtens de wet van 29-8-1931 : 146 diensten met een lengte van	4.076 km
krachtens de besluitwet van 30-12-1946 : 53 diensten met een	
lengte van	1.265 km
Totaal	5.341 km

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

II. — KAPITALEN.

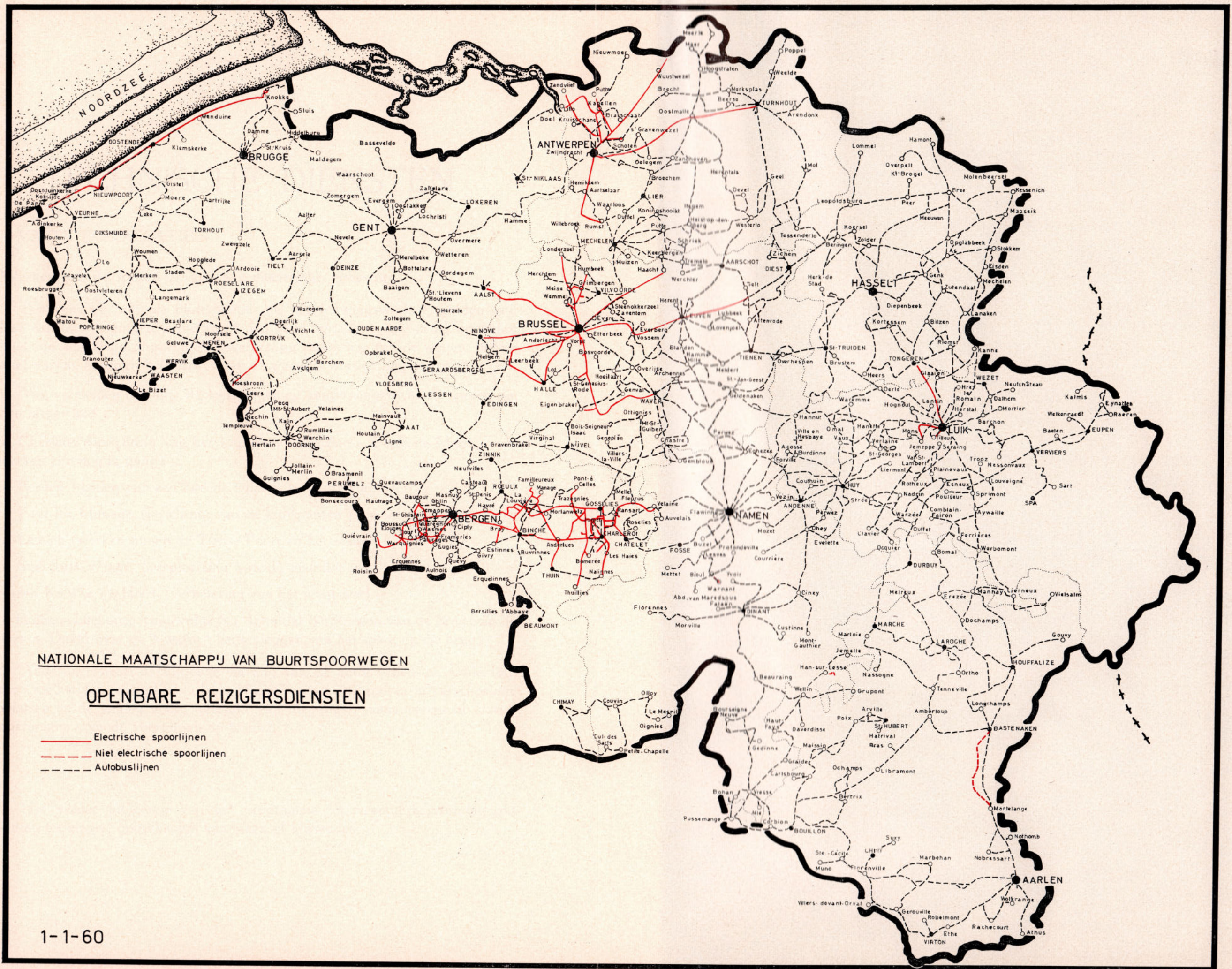
Op 31 december 1959 hadden de Staat, de provinciën, de gemeenten en de particulieren op de kapitalen van de vergunde lijnen (de autobusdiensten regime 1931 inbegrepen) en van de autobusdiensten (regime 1924) ingeschreven volgens de verhoudingen aangegeven in de hiernavolgende tabel :

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN (regime 1931)	KAPITAAL	SOMMEN				Gemiddelde quota's (t. h.)			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Toestand op 31 december 1959 .	1.169.997.000	562.984.000	333.995.000	266.860.000	6.158.000	48,1	28,6	22,8	0,5

AUTOBUSDIENSTEN (regime 1924)	KAPITAAL	SOMMEN				Gemiddelde quota's (t. h.)			
		Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren	Staat	Provinciën	Gemeenten	Particulieren
Toestand op 31 december 1958 .	34.096.000	17.042.000	11.580.000	5.458.000	16.000	50	33,9	16	0,1

IN 1959 OPGEGEVEN KAPITALEN

BRABANT									
Anderlecht - Oudenaken . . .	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
HENEGOUWEN									
Chimay - Couvin	2.000	1.000	1.000	»	»	50	50	»	»
AF TE TREKKEN	4.000	2.000	2.000	»	»	50	50	»	»
Toestand op 31 december 1959 .	34.092.000	17.040.000	11.578.000	5.458.000	16.000	50	33,9	16	0,1



TECHNISCHE DIENSTEN

I. — VASTE INSTALLATIES.

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

Benevens de normale onderhouds- en hernieuwingswerken werden ook dit jaar enkele wijzigingen toegebracht aan onze installaties die in de openbare wegenis zijn aangelegd, ingevolge de werken tot inrichting van de wegen, die op initiatief van de besturen beheerders van de wegenis werden uitgevoerd.

Wij vermelden namelijk de wijzigingen en aanpassingen van de sporen die werden uitgevoerd :

- te Charleroi (inrichting van het kruispunt « Viaduc », Porte de Mons — de werken zijn nog in gang) ;
- te Bergen (aanleg van een tweede zijlaan, langs de ringlanen) ;
- te Fayt-lez-Manage (inrichting van de kruispunten Jolimont en La Croyère) ;
- te Leuven (werken tussen de Tiense Poort en het station N.M.B.S.) ;
- te Sint-Joris-Winge (verplaatsing van de installaties) ;
- tussen Knokke en Heist (verbetering van het wegtracé) ;
- te Dolhain-Limbourg (ingevolge het definitief herbouwen van de brug van de avenue David over de Vesdre : heraanleggen van het spoor op die brug).

Anderdeels heeft de stijgende omvang van de autobusdiensten aanleiding gegeven tot het vereenvoudigen of het afschaffen van de sporen in verscheidene stelplaatsen en de aanleg nodig gemaakt van toegangs-, manoeuvreer- of stationeringsruimten voor de voertuigen op banden.



Het verder uitvoeren van het programma tot structuurhervorming gaf aanleiding tot nieuwe opbrekingen van lijnen of lijnsecties.

In 1959 werden navermelde opbrekingen beëindigd :

Mechelen - Heist-op-den-Berg	22 km 380
Haacht (wijkspoor) - Haacht (kerk)	0 km 400
Sint-Katelijne-Waver - Keerbergen - Haacht	18 km 800
Kortrijk - Deerlijk	8 km 720
Gesves - Ohey	2 km 400
Verviers - Dolhain- Eupen.	12 km 900
Hannuit - Truielingen	3 km 400
Hees - Lanaken	8 km 000
Beringen (Dorp) - Beringen (Mijnen)	2 km 425
Hasselt - Heusden	25 km 400
Tielt - Diest	11 km 570
Taviers - Ambresin	4 km 000
Comblain-la-Tour - Werbomont	23 km 900
Gérimont - Amberloup	7 km 450
Leerbeek - Edingen	11 km 900
Halle-Booienhoven - Sint-Truiden	4 km 040
Totaal	167 km 685

B. Gebouwen.

Onder de verschillende werken, die in 1959 werden uitgevoerd, vermelden wij :

- het inrichten van garages voor autobussen in de stelplaatsen te Bergen (Bassins), Frasnes-lez-Buissenal, Nijvel, Oostende en Oudenaarde ;
- het oprichten van een gebouw voor het personeel van de beweging, in de stelplaats te Luik-St-Gilles (zie fig. 6), met inrichting van garages voor vrachtwagens, montage- en dienstwagens ;
- aanpassingswerken, noodzakelijk gemaakt door de exploitatie per autobus, in verschillende stelplaatsen, en namelijk te Mechelen-Racing en te Salzinnes ;
- het oprichten van een garage en van burelen in de stelplaats te Sint-Truiden (zie fig. 7) ;
- het oprichten van een gebouw voor burelen, wachtzaal en sociale inrichtingen, op de Square Léopold, te Namen (zie fig. 8) ;
- nieuwe verwarmingsinstallaties, aangebracht te Hasselt (werkplaatsen), te Luik (lokale voor het personeel van de beweging), te Mechelen (werkplaats, garage en sociale inrichtingen), te Oudenaarde (werkplaats en garage),



Fig. 6. — Gebouw voor het personeel van de beweging in de stelplaats te Luik-St-Gilles.

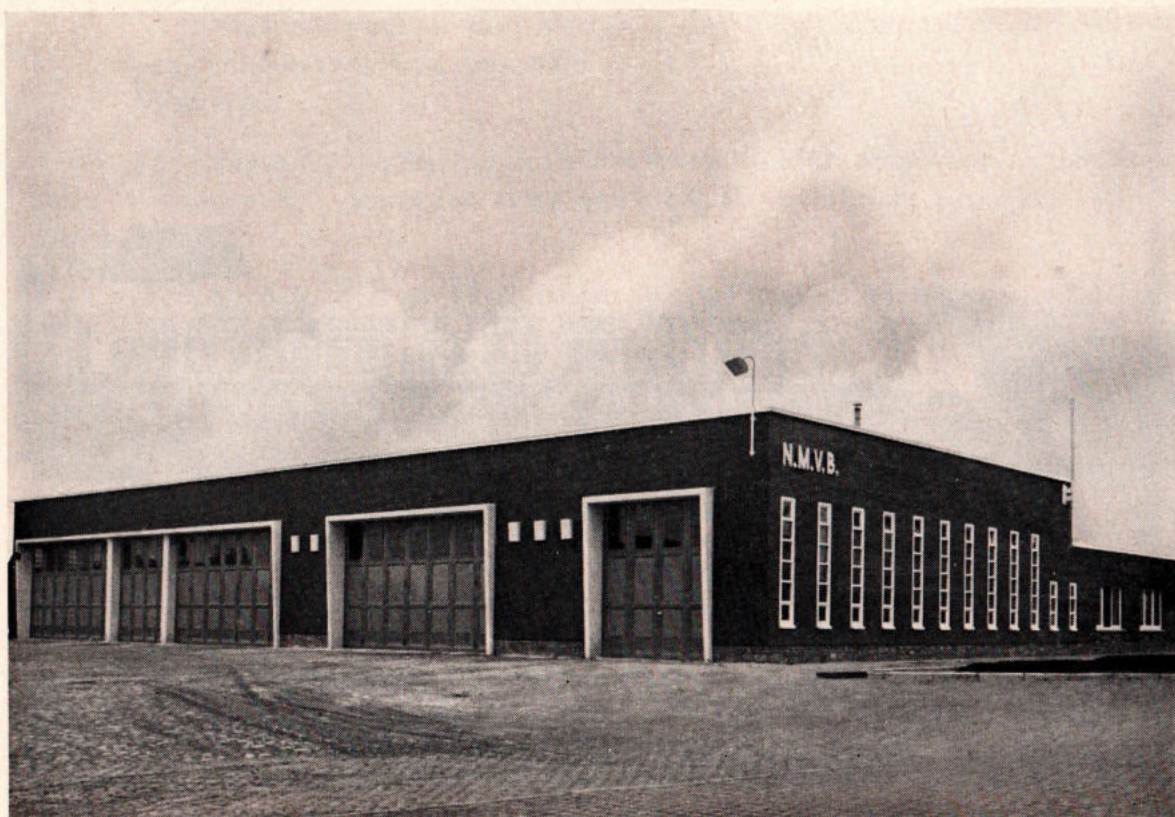


Fig. 7. — Garage voor autobussen in de stelplaats te Sint-Truiden.



Fig. 8. — Gebouw voor burelen, wachtzaal en sociale inrichtingen op de Square Léopold, te Namen.

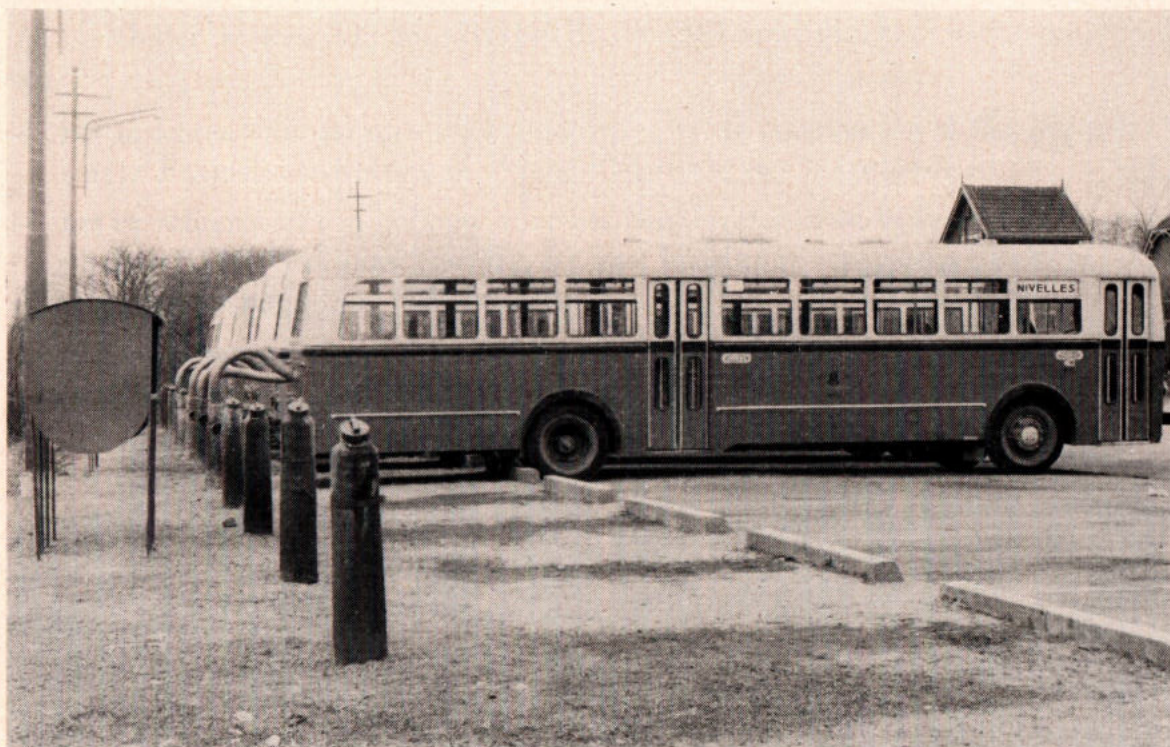


Fig. 9. — Installatie tot het verwarmen van de in open lucht geparkeerde autobussen in de stelplaats te Nijvel.

te Sint-Truiden (werkplaatsen, sociale inrichtingen en burelen). Inrichtingen voor het verwarmen van de in open lucht geparkeerde autobussen werden te Nijvel (zie fig. 9) en te Tremelo opgesteld ;*

- nieuwe installaties voor verlichting en drijfkracht, of de modernisatie ervan, werden verwezenlijkt te Aarschot, Diksmuide, Luik, Maaseik, Namen, Nijvel, Oostende, Oudenaarde, Salzinnes, Sint-Truiden en Veurne.

C. Onderstations.

Tijdens het dienstjaar 1959 werden navermelde tractieonderstations buiten bedrijf gesteld :

Bitsingen,
Destelbergen.
Genk,
Hasselt,
Kruibeke,
Maisières,
Mariakerke,
Saint-Georges,
Sint-Martens-Leerne,
Spy,

Verplaatsbaar onderstation WS VII, dat op het Vlaams Hoofd (Antwerpen, linkeroever) was opgesteld,
Wetteren.

De nieuwe installaties van het onderstation te Merksem, waarvan de omvormers vervangen zijn geworden door automatische gelijkrichter groepen, werden afgewerkt.

Ten gevolge van de afschaffing van het tractieonderstation te Hasselt, werden de installaties van de omvormingscabine der werkplaatsen gewijzigd, om hun rechtstreekse voeding door het stadsnet mogelijk te maken. De omvormingscabine van de werkplaatsen te Oostende werd versterkt en gemoderniseerd.

Het nodige materieel voor de toerusting van de omvormingscabine, die in de stelplaats te Lanaken voorzien is, werd ingeslagen.

II. — ROLLEND MATERIEEL.

A. In 1959 gedane aankopen en ombouwingen.

a) Spoormaterieel.

De houten kassen van 7 elektrische bogiemotrices (4 motoren) werden vervangen door metallieke kassen van het type der lichtere stadsrijtuigen.

b) Wegmaterieel.

Er werd aangekocht :

142 autobussen, waarvan :

- 17 met onderstel Brossel A 88 DLH ;
- 108 met onderstel Brossel A 98 DAR (motor Leyland 154 pk aan de achterkant) ;
- 5 met onderstel Magi-Bel, type Jupiter (motor Deutz-Diesel 170 pk aan de achterkant) ;
- 12 met onderstel Mercedes-Benz, type O 321 H (motor Daimler-Benz O M 321 Diesel — 105 pk aan de achterkant).

23 voertuigen van allerlei aard (vrachtwagens, lichte vrachtwagens, personenwagens, enz...).

B. Desaffectaties.

Electrisch net :

Motorwagens	60
Gesloten bijwagens	88
Open bijwagen	1
Rijtuigen-pakwagens	2
Motorpakwagens op 4 assen	4

Niet-geëlectrificeerd net :

Spoorautos en tractors	37
Locomotieven	2
Personenrijtuigen	34
Rijtuigen-pakwagens	6
Pakwagens	3
Wagens met schutborden	482
Gesloten wagens	218

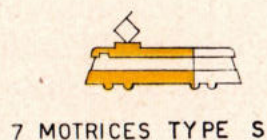
1959

BEWEGING VAN HET PARK MET ROLLEND MATERIEEL VOOR REIZIGERSDIENST

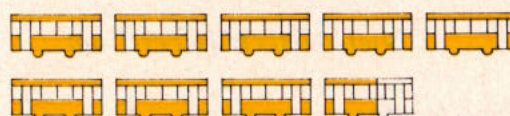
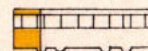
IN BEDRÛFSTELLINGEN

BUITEN BEDRÛFSTELLINGEN

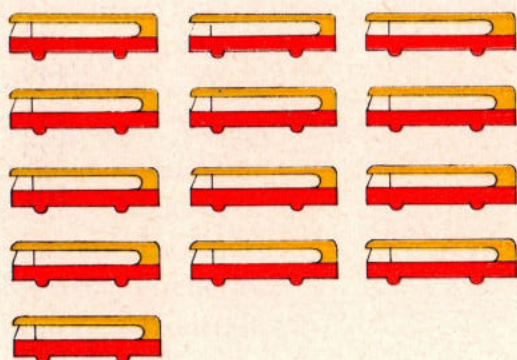
ELEKTRISCHE MOTRICES



BÛWAGENS VOOR ELEKTRISCHE DIENST



AUTOBUSSEN



TOTAAL : 149

TOTAAL : 168

Platte wagens	70
Speciale wagens	21

Vervoer over de weg :

Autobussen	20
Andere voertuigen	19

Effectief op 31 december 1959.

Electrisch net :

Motorwagens	641
Gesloten bijwagens	470
Open bijwagens	18
Rijtuig-pakwagens	1
Motor-pakwagens	21
Pakwagen	1
Motrices voor het effenen van de rails	6

Niet-geëlectrificeerd net :

Spoorautos en tractors	73
Locomotieven	17
Personenrijtuigen	27
Rijtuigen-pakwagens	9
Pakwagens	44
Wagens met schutborden	2.449
Gesloten wagens	541
Platte wagens	337
Speciale wagens	101

Vervoer over de weg :

Autobussen	1.192
Gyrobussen	3
Wegtrein	1
Trolleybus	1

III. — VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1960.

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

Ingevolge de door de openbare besturen voorziene wegeniswerken, worden navermelde wijzigingen aan onze installaties overwogen :

- te Antwerpen (aanpassing en wijziging van de wegenis op het Sint-Jansplein en de Groenendaallaan) ;
- te Bois-d'Haine en Familleureux (modernisatie van de vaart Charleroi-Brussel — aanleg van de nieuwe brug Morlet) ;
- te Charleroi (definitieve aanleg van de sporen aan het kruispunt Charleroi-Viaduc) ;
- te Lodelinsart (aanpassing van het kruispunt « Bon Air ») ;
- te Nieuwpoort (aanpassing en wijziging van de wegenis) ;
- te Sint-Kwintens-Lennik (aanpassing en wijziging van de wegenis).

Opbrekingen van lijnen of lijnsecties.

In 1959 werden de plans goedgekeurd voor :

Oostende (spoor naar de Vismijn)	0 km 900
Gent - Wetteren	15 km 000
Antwerpen - Broechem	13 km 000
Opprebais (Sart-Risbart) - Gembloux	16 km 000
Vossem - Nethen	13 km 500
Bergworm - Oerle	10 km 000
Tongeren - Villers-l'Evêque	8 km 000
Sclayn - Andenne	4 km 000
Libin - Maissin	10 km 000
Hotton - La Roche	17 km 000
Moircy - Amberloup	5 km 000
Bourcy - Houffalize	11 km 000
Vielsalm - Lierneux	14 km 500
Totaal	137 km 900

De plans zijn aan de ministeriële goedkeuring onderworpen voor :

Hamme - Antwerpen	30 km 000
Gent - Zomergem	5 km 600
Gent - Evergem	6 km 200
Gent - Nevele	16 km 000
Brussel - Haacht (stelplaats) en Haacht (stelplaats) - Haacht (wijkspoor)	25 km 300
Leerbeek - Ninove	15 km 400
Chaumont-Gistoux - Incourt	7 km 800
Chastre - Chaumont-Gistoux	13 km 300
Waver - Geldenaken	28 km 200
Bergen - Quévy - Aulnois	19 km 800
Bergen - Casteau en sectie Casteau (dorp) - Casteau (stel- plaats)	9 km 200
Bergen - Ghlin - Baudour	8 km 100
Brûly - Petite-Chapelle	} 11 km 000
Cul-des-Sarts (station) - Petite-Chapelle	
Vertakking naar Cul-des-Sarts (dorp)	} 15 km 600
Namen - Onoz	
Overblijvende secties in de streek van Andenne	68 km 600
Hannuit - Meeffe	12 km 500
Poix - Libin	4 km 200
Manhay - Melreux	29 km 300
Verlaine - Hollogne-aux-Pierres	15 km 000
Luik - Riemst	25 km 000
Goé - Eupen	5 km 500
Totaal	371 km 600

B. Gebouwen.

Werken die voor 1960 voorzien zijn of die in 1959 werden aangevangen en in 1960 zullen voltooid worden :

- oprichting van een woonhuis in de stelplaatsen te Malonne en te Genk ;
- transformatie van een gebouw voor woning en burelen in de stelplaats te Bitsingen ;
- aanpassingswerken in verschillende stelplaatsen met het oog op de exploitatie per autobus, namelijk te Assebroek, Geluwe, Hamme, Heist-op-den-Berg, Ieper, Kuregem, Oostende, Rupelmonde en Zomergem ;

- oprichten van nieuwe sociale of sanitaire inrichtingen, of aanpassing van de bestaande inrichtingen, te Aarschot, Assebroek, Châtelet, Hasselt, Heist-op-den-Berg, Ieper, Trazegnies en Veurne ;
- inrichting van een garage in open lucht, te Tremelo ;
- aanbrengen van nieuwe verwarmingsinstallaties in de werkplaatsen te Destelbergen en te Ieper, inrichtingen tot verwarming van de in open lucht geparkeerde autobussen, te Rupelmonde en van installaties tot verwarming van de schouwputten der elektrische loodsen, te Merksem ;
- aanbrengen van nieuwe verlichtingsinstallaties, of modernisatie van de bestaande installaties, te Bitsingen, Geluwe, Hasselt, Heist-op-den-Berg, Ieper, Lanaken, Malonne, Tremelo en Zomergem.

C. Onderstations.

De likwidatie van het materieel voortkomend van de buiten bedrijf gestelde onderstations zal voortgezet worden. In de mate van het mogelijke zal dat materieel tot het verwezenlijken van modernisaties aangewend worden. Men voorziet namelijk :

- 1) de vervanging van de drie omvormers van het onderstation te Molenbeek door automatische gelijkrichter groepen ;
- 2) de vervanging van de omvormer en de automatisatie van het onderstation te Trazegnies, in dezelfde voorwaarden ;
- 3) het opstellen van een derde gelijkrichter groep in het onderstation te La Louvière ;
- 4) de vervanging van de omvormer van het onderstation te Mont-Saint-Jean door een gelijkrichter groep en de volledige automatisatie van dat onderstation ;
- 5) de vervanging van de omvormers van het onderstation te Knokke door automatische gelijkrichter groepen, zodra ten minste één van de onderstations in de streek van Kortrijk buiten bedrijf zal kunnen gesteld worden ;
- 6) het opstellen van een verplaatsbaar onderstation te Dilbeek en van een ander in de stelplaats te Kuregem ; zulks zal het onderstation te Molenbeek ontlasten.

De omvormingscabine van de stelplaats te Lanaken zal heel in het begin van 1960 in bedrijf gesteld worden.



Fig. 11. — Montagewagen met elektrische bediening.

D. Rollend materieel.

In de loop van het jaar 1960 zullen wij volgend materieel, dat in 1959 besteld werd en in aanbouw is, in bedrijf stellen :

198 autobussen, waarvan :

- 160 met onderstel Brossel A 98 DAR (motor Leyland 154 pk aan de achterkant),
- 13 met onderstel Mercedes-Benz (motor Daimler-Benz OM 321 Diesel 105 pk aan de achterkant),
- 25 met onderstel Camerman-Büssing (motor Büssing-Diesel 115 pk aan de achterkant).

1 montagewagen Mercedes-Simon (zie fig. 11).

EXPLOITATIE

I. — GEEXPLOITEERDE LIJNEN.

A. Spoorlijnen.

Op 31 december 1959 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 1.234 kilometer, onderverdeeld in 874 km met elektrische tractie en 360 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 1959 bedroeg de totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden, 8.078 km.

De totale lengte van de op dezelfde datum verpachte openbare autobusdiensten bedroeg 1.529 km.

Hierna volgt een tabel waarin, per provincie, het aantal en de kilometerlengte van de op 31 december 1959 geëxploiteerde openbare autobusdiensten worden aangegeven. Die tabel omvat niet de seizoendiensten.

*Aantal en lengte van de op 31 december 1959 in bedrijf zijnde autobusdiensten
(zonder de seizoendiensten).*

PROVINCIE	Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend krachtens de wet van 29 augustus 1931						Exploitatiewijze der diensten waarvoor machtiging werd verleend krachtens de besluitwet van 30 december 1946						Totalen per exploitatiewijze				Algemeen totaal	
	In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters		Totaal		In eigen beheer		Door pachters			
	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km	Aantal	Lengte in km		
Antwerpen . . .	16	686	4	139	20	825	—	—	1	14	1	14	16	686	5	153	21	839
Oost-Vlaanderen .	20	543	1	11	21	554	—	—	1	60	1	60	20	543	2	71	22	614
West-Vlaanderen	27	873	3	88	30	961	—	—	7	177	7	177	27	873	10	265	37	1.138
Henegouwen . .	30	776	2	83	32	859	4	122	2	23	6	145	34	898	4	106	38	1.004
Namen	24	651	2	56	26	707	4	115	6	186	10	301	28	766	8	242	36	1.008
Luxemburg . . .	21	797	3	44	24	841	7	299	4	104	11	403	28	1.096	7	148	35	1.244
Luik	22	906	1	2	23	908	4	137	8	226	12	363	26	1.043	9	228	35	1.271
Limburg	20	1.043	2	20	22	1.063	—	—	—	—	—	—	20	1.043	2	20	22	1.063
Brabant	24	936	—	—	24	936	6	194	10	296	16	490	30	1.130	10	296	40	1.426
Totalen .	204	7.211	18	443	222	7.654	25	867	39	1.086	64	1.953	229	8.078	57	1.529	286	9.607

b) Aantal en lengte van de in 1959 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 .	3	109	—	—	3	109	—	—	—	—	—	—	3	109	—	—	3	109
Luxemburg . . .	1	21	—	—	1	21	2	292	—	—	2	292	3	313	—	—	3	313
Totalen .	4	130	—	—	4	130	2	292	—	—	2	292	6	422	—	—	6	422

C. Speciale autobusdiensten.

*Aantal en lengte van de op 31 december 1959
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	57	541	39	1.182	96	1.723
Oost-Vlaanderen . . .	17	42	6	92	23	134
West-Vlaanderen . . .	9	106	9	106	18	212
Henegouwen	51	798	93	5.724	144	6.522
Namen	21	182	12	374	33	556
Luxemburg	20	284	2	50	22	334
Luik	13	197	77	4.114	90	4.311
(*)	9	454	26	1.432	35	1.886
Limburg	54	1.375	224	9.781	278	11.156
Brabant	73	918	14	345	87	1.263
Totalen	324	4.897	502	23.200	826	28.097

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

II. — TARIEVEN.

A. Goederen.

Ingevolge de vermindering met ongeveer 10 % van de prijzen voor het vervoer van goederen door de N.M.B.S. werd bij M.B. van 24 februari 1959, het nieuw barema n° 12 goedgekeurd (bundel D — Wagenladingen) voor het vervoer van goederen in gemengde dienst N.M.B.S.-N.M.V.B.

Voor het vervoer van goederen in gesplitst of in binnenverkeer werden de vroegere prijzen behouden.

Bedoeld besluit werd van kracht op 1 maart 1959.

Van dezelfde datum af werden de rechten, vermeld onder de cijfers VIII (Bericht van Aankomst) en XVI (Inschrijving) van de rubriek « Bijkosten » van Bundel D niet meer in rekening gebracht. Deze kosten zijn in de tarieven begrepen.

B. Reizigers.

I. — Bij ministerieel besluit van 30 april 1959 werd een internationaal tarief voor het vervoer van de uit Engeland komende toeristen goedgekeurd. Voor de personen die in groep reizen en die in het bezit zijn van een gecombineerd vervoerbewijs « Britse Spoorwegen - Paketboten Oostende-Dover - N.M.V.B. » wordt op de buurtlijn Knokke - De Panne een vermindering van 20 % op de normale prijzen voorzien. Voor het vervoer van reisgoed werd een vast recht van 21 F voor een gewone ziekenwagen vastgesteld.

II. — Bij ministerieel besluit van 11 mei 1959 werden de reizigerstarieven, van 15 mei 1959 af, als volgt gewijzigd :

1) Gewone reizigers :

- a) de prijs van de rit voor één sectie van prijstabel n° I, alsmede van prijstabel n° X, werd van 3,50 F op 4,00 F gebracht. De volle en verminderde prijzen van die prijstabellen, welke op 0,50 F eindigden werden tot op de hogere frank afgerond ;
- b) te Aalst, Doornik, Kortrijk, Namen en Oostende werd de prijs van de aansluitingsbiljetten van 4,50 F op 5,00 F gebracht ;
- c) in de bijzondere prijstabel van de lijnen van Henegouwen werden de prijzen van de enkele ritten over 1 km of sectie afgeschaft. De prijs van een rit over 2 km of secties bleef zoals vroeger vastgesteld op 3,50 F ;
- d) ter vervanging van de kaarten tegen 30,00 F voor 10 ritten, worden kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 9 ritten te Aalst, Aarlen, Bergen, Brugge, Doornik, Gent, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Menen, Moeskroen, Namen, Oostende, Sint-Niklaas, Tienen en Turnhout ;
- e) ter vervanging van de kaarten tegen 55,00 F voor 19 ritten, worden kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 17 ritten te Antwerpen, Aarlen, Brussel, Doornik, Gent, Leuven, Oostende, Rixensart en Sint-Niklaas ;
- f) ter vervanging van de kaarten tegen 80,00 F en 85,00 F voor 19 ritten (worden kaarten tegen dezelfde prijs afgeleverd voor 17 ritten te Antwerpen en te Brussel ;
- g) de prijs van de kaarten voor de tweede zone tegen 35,00 F voor 9 ritten werd op 40,00 F voor 10 ritten gebracht, te Gent en te Leuven ;

- h) te Luik werd de prijs van de kaart voor 14 ritten van 50,00 F op 55,00 F gebracht ;
- i) te Brussel en te Luik werd de minimumprijs voor een rechtstreekse rit van 4,00 F op 4,50 F gebracht voor de gewone reizigers en van 1,00 F op 1,50 F voor de oorlogsinvaliden ;
- j) de prijs van het aansluitingsbiljet N.M.V.B.-M.I.V.B., te Brussel, werd van 7,00 F op 7,50 F gebracht ;
- k) in de bijzondere prijstabel van de secties Elsene (Eugène Flageyplaats) - Schaarbeek (Station) en Kerkhof van Brussel - Generaal Meiserplaats wordt de aflevering voorzien van kaarten tegen 50,00 F voor 13 ritten, ter vervanging van de kaarten tegen 55,00 F voor 16 ritten. De prijzen van de rechtstreekse ritten van 4,50 F, 2,50 en 5,00 F werden respectievelijk op 5,00 F, 3,00 F en 6,00 F gebracht.
De prijzen der aansluitingsbiljetten van 7,00 F, 4,00 F en 8,00 F werden respectievelijk op 7,50 F, 4,50 F en 9,00 F gebracht ;
- l) te Antwerpen werd de eenvormige prijs, toegepast binnen het penetratiegebied van het net der T.A.O., van 4,00 F op 4,50 F gebracht ;
- m) op de autobuslijn Antwerpen-Hamme werden de eenvormige prijzen voor de sectie Antwerpen (Rooseveltplaats) - Antwerpen (Linkeroever - Station N.M.B.S.) voor 1 tot 4 secties en voor 5 secties respectievelijk op 4,00 F en 5,00 F vastgesteld ;
- n) de prijzen van prijstabel n° XI van de lijn Han - Grotten van Han werden van 9,00 F, 7,00 F, 3,50 F, 2,00 F en 6,00 F respectievelijk op 10,00 F, 8,00 F, 4,00 F, 3,00 F en 7,00 F gebracht ;
- o) in de prijstabel n° XII voor het vervoer van kinderen die zich in groep naar de schoolkoloniën begeven, werden de prijzen van 0,75 F, 1,00 F en 1,25 F respectievelijk op 1,00 F, 1,50 F en 2,00 F gebracht.

2) Abonnements :

- a) de prijzen van de gewone, de school- en de weekabonnements van prijstabel II werden gemiddeld met 10 % verhoogd. De weekabonnements voor 1 verplaatsing per week, waarvan de verkoop onbeduidend was, werden afgeschaft. In tegenstelling met de andere soorten abonnements, werden prijzen voorzien voor de weekabonnements voor een afstand van 4 km of secties ;
- b) op de sectie Antwerpen (Rooseveltplaats) - Antwerpen (Noorderplaats) werden de prijzen der bijkarten bij de abonnements van de lijn Mechelen - Antwerpen van 10,00 F, 110,00 F, 275,00 F en 1.020,00 F respectievelijk op 13,00 F, 120,00 F, 305,00 F en 1.120,00 F gebracht. Voor de gewone reizigers werd de eenheidsprijs van 4,00 F op 4,50 F gebracht ;
- c) te Gent werden de prijzen van de schoolabonnements in het penetratiegebied

van de E.T.G. van 475,00 F, 400,00 F, 245,00 F, 850,00 F, 720,00 F en 430,00 F respectievelijk op 550,00 F, 470,00 F, 280,00 F, 900,00 F, 840,00 F en 500,00 F gebracht ;

- d) te Sint-Niklaas werden de prijzen van de abonnementen van 18,00 F, 85,00 F, 100,00 F, 21,00 F, 100,00 F en 120,00 F respectievelijk op 22,00 F, 100,00 F, 120,00 F, 25,00 F, 120,00 F en 140,00 F gebracht ;
- e) te Brussel werden de schoolabonnementen op de onder k) hiervoren vermelde verpachte secties van 150,00 F, 300,00 F, 825,00 F, 225,00 F, 450,00 F en 1.250,00 F respectievelijk op 165,00 F, 330,00 F, 910,00 F, 250,00 F, 500,00 F en 1.375,00 F gebracht ;
- f) op de kustlijnen werden de prijzen van de toeristische abonnementen voor 1 en 5 dagen respectievelijk van 70,00 F op 80,00 F en van 200,00 F op 230,00 F gebracht.

3) *Tarieven van de autobusdiensten waarop het buurtspoorwegtarief niet van toepassing is.*

Bij ministerieel besluit van 10 maart 1959, werden de reizigerstarieven op de lijnen met autobustarief, van 17 maart 1959 af, als volgt gewijzigd :

- de minimumprijs werd van 3,50 F op 4,00 F gebracht ;
- de minimumprijs van de kaarten voor 20 ritten werd van 56,00 F op 64,00 F gebracht.

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 1959, 1.364.762.031 F en de uitgave 1.332.205.075 F. De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 97,61 in 1959, tegen 97,62 in 1958, 97,23 in 1957, 96,45 in 1956 en 95,70 in 1955.

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

Uit die tabel blijkt dat 8 lijnen met verlies sluiten (978.663 F) tegen 13 in 1958 (1.287.813 F) en 68 lijnen met winst (34.100.637 F) tegen 63 in 1958 (34.937.632 F).

Het nadelig saldo van de 8 deficitaire lijnen werd overgeschreven op de rekening « Terug te krijgen voorschotten aan de lijnen met verlies » (bijlage A), overeenkomstig artikel 27 der statuten.

Wat de winstgevende lijnen betreft, werd het batig saldo van 27 dezer lijnen (6.858.386 F) tot gehele of gedeeltelijke aflossing van de vorige verliezen aangewend. Het saldo der rekening van de overige lijnen (in 't geheel 27 miljoen 242.251 F) werd verdeeld overeenkomstig artikel 28 der statuten (bijlage C).

In 1958, bedroeg het verdeelde totaal 27.312.998 F.

Het gemiddeld percent van de voor het dienstjaar 1959 toegekende bruto-dividenden bedraagt 2,253.

B. Autobusdiensten met eigen kapitaal (regime 1924).

De in 1959 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 106.696.719 F (in 1958, 120.161.101 F) en van de diensten met laag kapitaal 77.882.401 F (in 1958, 77.594.640 F), terwijl de overeenstemmende uitgaven respectievelijk 104.553.757 F (in 1958, 118.147.136 F) en 77.253.880 F (in 1958, 76.962.067 F) beliepen.

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

Het nadelig saldo van één dienst, zegge 330.156 F, moet door de aandeelhouders van die dienst terugbetaald worden.

Het batig saldo (2.755.372 F) van 28 diensten werd in dividenden uitgedeeld tot beloop van 2.059.439 F, terwijl het overige werd toegewezen aan het Reservefonds (380.874 F), aan de Voorzieningsfondsen (253.913 F) en als tantièmes (61.146 F).

In 1958, bedroegen de verliezen 283.412 F, de winsten 2.781.913 F, waarvan 2.072.722 F uitgereikt in dividenden, 386.773 F en 257.849 F overgeschreven respectievelijk op het Reservefonds en de Voorzieningsfondsen.

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

A. Reizigers.

In de hiernavolgende tabel wordt het aantal reizigers aangegeven die, in de jaren 1938 en 1955 tot 1959, 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
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
1958	1.415.906.453,00	162.353.762	—	1.814.123	25.098.663	113.165.121	1.474.688	303.906.357
1959	1.385.082.834,00	143.460.452	—	647.630	23.207.538	119.992.681	1.498.620	288.806.921

B. Goederen.

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

De gemiddelde afstand per vervoerde ton is, in 1959. 6 km 710 tegen
8 km 169 in 1958.

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
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
1958	959 9.310	150.447 2.091.715	50.230 840.478	45.108 483.793	38.900 203.094	22.836 66.398	30.806 177.951	421.811 2.269.622	— —	147.232 1.277.623	908.329 7.419.984	27.044.583,00
1959	293 2.115	51.415 736.011	36.113 577.775	31.318 307.971	32.188 159.834	13.949 35.684	31.330 189.327	359.365 1.718.231	— —	95.176 642.510	651.147 4.369.458	16.504.808,00

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 %
1955	95,92 %	4,08 %
1956	96,68 %	3,32 %
1957	97,38 %	2,62 %
1958	98,04 %	1,96 %
1959	98,79 %	1,21 %

V. — AFGELEGDE AFSTANDEN IN KILOMETERS.

(Spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931)

1913	35.494.537
1938	68.204.260
1955	78.179.769
1956	82.256.734
1957	84.274.172
1958	87.856.689
1959	87.473.199

COMMENTAAR

I. — DRIEKWART EEUW BUURTSPOORWEGVERVOER.

In 1959 telde de Nationale Maatschappij 75 jaar bestaan. Het is misschien wel nuttig, ter gelegenheid van die verjaring de aan de Nationale Maatschappij opgedragen taak, alsmede de grote trekken van haar evolutie, in 't kort te belichten.

De openbare machten aandeelhoudsters hebben de Maatschappij de nodige middelen ter beschikking gesteld om een patrimonium tot stand te brengen, bestaande uit de infrastructuur en de uitrusting van een stel spoorlijnen. In voorkomend geval moesten die middelen het ook mogelijk maken het rollend materieel geheel of gedeeltelijk aan te schaffen, dat aangewend zou worden om bedoelde verkeerswegen te bedienen. Anderdeels had de Maatschappij als opdracht, in de opbrengst van haar net de middelen te vinden om de uitgaven voor exploitatie, onderhoud en hernieuwing ervan te dekken. Bovendien moest, in principe, het overschot op de exploitatieontvangst geheel of gedeeltelijk dienen tot het dekken van de door de openbare machten aandeelhoudsters ingetekende annuïteitslasten.

Eigenlijk is het binnen het bestek van die tweevoudige opdracht dat de activiteit van de leiders der N.M.V.B. zich sedert 1884 ontplooit, hoewel men intussen het grootste deel van het spoornet heeft moeten opbreken om het tot een wegexploitatie om te vormen, en er nog meer omvormingen nodig zullen zijn.

Men mag zeggen dat, gedurende de 75 jaar van haar bestaan, drie hoofdfactoren hun stempel op het organiek leven van de Nationale Maatschappij hebben gedrukt. Wij vermelden die factoren in de chronologische volgorde :

- 1) Na de oorlog 1914-1918, het schier algemene opgeven van het verpachtingssysteem der buurtspoorlijnen en de vervanging ervan door het regime van exploitatie in eigen beheer. Wij laten hier opmerken dat het op aanvraag van de grote meerderheid der exploiterende maatschappijen is geweest, dat een tot dan toe geldend systeem opgegeven werd.

- 2) De opbloei van het wegvervoer, ingevolge het verbeteren van het autovoertuig, opbloei die als gevolg heeft gehad dat de reizigers zich van het vervoer per spoor hebben afgewend, ten gunste van het gemeenschappelijke vervoer over de weg.
- 3) De uitbreiding die de individuele gemotoriseerde vervoermiddelen hebben genomen, waardoor de gewestelijke gemeenschappelijke vervoermiddelen (zo langs de weg als per spoor) van een groot gedeelte van hun cliënteel werden beroofd.

De eerste van die factoren, zegge de exploitatie in eigen beheer van de vroeger verpachte lijnen, heeft de inrichting en het actieterrein van de Nationale Maatschappij grondig gewijzigd; inderdaad bestond de taak van deze laatste, volgens de opvatting van de wetgever van 1884-1885, hoofdzakelijk in het aanleggen van het net en daarna in het controleren van de activiteit der pachtende maatschappijen. In de plaats van laatstgenoemde opdracht is de vaak ondankbare taak gekomen, die erin bestond een lijnencomplex te exploiteren waarvan de installaties en de toerusting de slijtagegrens benaderden, waarvan het personeel op uiteenlopende manieren was gevormd en waarvan de exploitatieontvangsten merkkelijk ten achter waren op de fel stijgende uitgaven.

Die moeilijkheden was men nog niet volledig te boven gekomen toen men af te rekenen kreeg met een scherpe concurrentie van de gemeenschappelijke vervoerdiensten over de weg, ingericht door private ondernemingen.

Gelukkig heeft de Nationale Maatschappij zich op dat ogenblik niet verplicht gezien een afwachtende houding aan te nemen.

Inderdaad, is ze, dank zij door de openbare machten aandeelhoudsters in ruime mate verstrekte nieuwe financiële bijdragen, bij machte geweest haar net te moderniseren, door meer gebruik te maken van de elektrische tractie, alsook van de tractie per automotrice, en door op actieve wijze deel te nemen aan het vervoer over de weg.

De periode van de tweede wereldoorlog heeft het de Nationale Maatschappij eindelijk mogelijk gemaakt tot een financieel evenwicht te geraken, ten koste echter van een overmatige sleet, zo van haar vaste installaties als van haar rollend materieel; dat evenwicht werd echter spoedig weer verbroken gedurende de eerste jaren na de bevrijding van het grondgebied.

De elementen die het mogelijk hebben gemaakt eens te meer de toestand te herstellen werden reeds te vaak uiteengezet om er nogmaals in detail op terug te komen. De factoren die tot de evolutie van de structuur van het net aanleiding hebben gegeven werden namelijk vermeld in ons verslag van 1958 (blz. 64

en 66). In deze commentaar handelen wij opnieuw over dat probleem en leggen ditmaal de nadruk op de opvoering van de produktiviteit bij de Nationale Maatschappij, opvoering die werd bereikt door de omvorming van een aanzienlijk gedeelte van het net, door de snelle modernisatie zo van het vast als van het rollend materieel en door de rationalisatie van de verschillende diensttakken.

Die aanpassing aan de nieuwe omstandigheden is gelukkig kunnen geschieden zonder beroep te moeten doen op een nieuwe financiële bijdrage vanwege de openbare machten aandeelhoudsters, daar het te gelde maken van de spoorinstallaties de aankoop van bepaald minder kostbare wegvoertuigen mogelijk maakt.

Het doel van de omvorming kon worden bereikt dank zij de medewerking van de betrokken openbare besturen, namelijk van het Ministerie van Verkeerswezen (die medewerking maakt een versnelde uitvoering van het saneringsprogramma mogelijk) en ook dank zij de deelneming van het personeel, dat ingezien heeft dat zijn toekomst met het lot van de Nationale Maatschappij verbonden is en haar dan ook de hulp van zijn goede wil heeft gebracht ; zonder die deelneming ware de omvorming een mislukking geworden.

Zo wij hier de nadruk leggen op de noodzakelijkheid van een financiële sanering van onze lijnen, dan is het omdat de Nationale Maatschappij tot plicht heeft haar exploitatieuitgaven binnen de perken van de opbrengst van haar vervoer te houden. Daar streeft zij naar, met inachtneming van de regels der verdeelende gerechtigheid, en zonder uit het oog te verliezen dat haar net werd opgericht om te voldoen aan de behoeften van het publiek inzake gemeenschappelijke vervoermiddelen, behoeften die derhalve haar eerste bekommering uitmaken. De Raad van Beheer heeft er dan ook steeds voor gezorgd dat het net aangepast werd aan de wijzigingen in richting en omvang van de verkeersstromingen en dat, in de mate van het mogelijke, tariefsverhogingen vermeden werden ; hij heeft zijn inspanningen gericht op een aanhoudende opvoering van de produktiviteit.

Wat het personeel betreft, heeft de Raad van Beheer nooit gearzeld hem het rechtmatige aandeel toe te kennen, dat hem in de besparingen, die uit de rationalisatiemaatregelen voortvloeien, toekomt. De evolutie van de curve die de kostprijs, per eenheid, van de prestaties van onze agenten weergeeft is een bevestiging van die tegemoetkoming.

Hoe het ook zij, na die 75 jaar bestaan van de Nationale Maatschappij is de Raad van Beheer gelukkig aan de openbare machten en aan het personeel een welverdiende hulde te kunnen brengen om het daadwerkelijk aandeel dat elk van hen heeft gehad in het financiële herstel van het onmisbare economische werktuig, die de gemeenschappelijke buurtvervoermiddelen zijn.

II. — WIJZIGINGEN DIE IN 1959 AAN DE STRUCTUUR VAN HET NET WERDEN TOEGEBRACHT.

Tijdens het jaar 1959 heeft de Nationale Maatschappij een nieuwe reeks spoorlijnen voor het verkeer moeten sluiten. Zoals reeds onder andere bewoordingen in onze vorige verslagen werd aangehaald, kunnen de bijzonderste redenen die daartoe aanleiding gaven onder vier grote categorieën geranscht worden, te weten :

- a) de aanhoudende en snelle uitbreiding, die de individuele gemotoriseerde vervoermiddelen hebben genomen ;
- b) de voortdurende inkrimping van het goederenvervoer per spoor over korte afstand ;
- c) de oprichting van fabrieken, schoolinrichtingen en wooncentra, waardoor nieuwe verkeersstromingen ontstaan, die grotendeels door de oude cliënteel van het basisnet worden gevoed ;
- d) de uitbreiding van de speciale autobusdiensten voor werklieden en scholieren ;
- e) de uitvoering van grote openbare werken (wegen, kanalen, havens) die voor het behoud van de sporen te hoge uitgaven zouden vergen.

De samenvoeging van de eerste vier factoren veroorzaakt een vermindering van de ontvangsten op de buurtspoorlijnen, waarvan een steeds groter aantal niet meer renderend worden.

Om het bestaan van een gemeenschappelijk vervoermiddel op de betrokken verbindingen te vrijwaren, is het derhalve noodzakelijk spoedig het vervoerstelsel om te vormen en gebruik te maken van de autobus telkens zich een blijvend onevenwicht in de rekeningen van een lijn voordoet.

Een wegexploitatie wordt inderdaad gekenmerkt door een vermindering van de uitgaven, zo vaste als veranderlijke, hoewel de vermindering van de vaste uitgaven in zekere mate gecompenseerd wordt door de hogere taks op de ontvangsten, de betaling van de verkeersbelasting en het sneller afschrijven van het rollend materieel.

De exploitatie per autobus vergt evenwel minder personeel, eensdeels wegens de mogelijkheid één man met het sturen van het rijtuig en het innen van de vervoerprijs te belasten, en anderdeels, wegens het niet bestaan van vaste installaties (spoorlijnen, luchtlijnen, onderstations, feeders, enz...), die een standvastig onderhoud vergen.

De spoorlijnen waarop elke activiteit in 1959 heeft opgehouden hadden een gezamenlijke lengte van 427 km. Het gaat om 177 km elektrische lijnen en 250 km

lijnen met spoorautotractie. Het merendeel van die lijnen hadden reeds geheel hun reizigersvervoer aan de weg afgestaan.

De 270 km spoorlijnen die, door het stopzetten van het goederenvervoer, in 1959 volledig voor het verkeer werden gesloten staan in de hiernavolgende tabel opgegeven.

*Lijst van de lijnen of lijnsecties waarop in 1959
het goederenvervoer werd afgeschaft.*

LIJN	Lengte	Datum van afschaffing
Andenne - Eghezée : sectie Andenne-Seilles - Seilles	1 km 889	1- 6-1959
Bourcy - Houffalize	11 km 486	1- 6-1959
Dolhain - Goé - Membach - Eupen : sectie Mem- bach - Eupen	3 km 339	1- 6-1959
Andenne - Ohey : sectie Coutisse - Ohey . . .	5 km 866	1- 6-1959
Chastre - Incourt - Gembloux : sectie Opprebais - Gembloux	16 km 496	1- 6-1959
Halle - Ninove : sectie Leerbeek - Ninove . . .	16 km 378	1- 6-1959
Antwerpen - Oostmalle : sectie Antwerpen - Broe- chem	13 km 882	1- 6-1959
Borgworm - Oerle	10 km 379	1- 6-1959
Sint-Truiden - Oerle - Ans : sectie Oerle - Rocourt	18 km 323	1- 6-1959
Vielsalm - Lierneux	13 km 658	1- 6-1959
Libramont - Amberloup : sectie Moiricy - Amber- loup	4 km 968	1- 6-1959
Chastre - Incourt - Gembloux : sectie Dongel- berg - Chaumont-Gistoux	8 km 117	6- 7-1959
Melreux - La Roche	19 km 194	1-10-1959
Jambes - Samson - Andenne - Hoei : sectie Sclayn - Andenne	4 km 132	1-10-1959
Hannuit - Engis - Ampsin : sectie Verlaine - Je- meppe-sur-Meuse	17 km 616	1-10-1959
Poix - Saint-Hubert - Freux en uitbreidingen : sectie Poix - Saint-Hubert	6 km 591	1-11-1959
Tervuren - Tienen : sectie Vossem - Nethen . .	13 km 920	1-11-1959
Poix - Paliseul : sectie Poix - Smuid	4 km 163	1-11-1959
Chimay - Cul-des-Sarts : sectie Petite-Chapelle - Brûly	3 km 458	1-11-1959

LIJN	Lengte	Datum van aanschaffing
Chastre - Incourt - Gembloux : sectie Chastre - Chaumont-Gistoux	14 km 070	1-11-1959
Andenne - Eghezée	19 km 969	1-12-1959
Andenne - Ohey : sectie Andenne - Andenelle .	5 km 613	1-12-1959
Namen - Onoz - Spy : sectie Temploux - Onoz.	7 km 043	1-12-1959
Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux : sectie Manhay - Melreux	29 km 116	1-12-1959
Totaal . . .	269 km 666	

Wat de autobusdiensten betreft, die in 1959 werden opengesteld, hetzij in vervanging van de spoordienst, hetzij als toevoeging aan bestaande wegdiensten of door uitbreiding ervan, hun lengte (561 km) heeft opnieuw de aan het spoor-net door de noodwendigheden opgelegde besnoeiingen overtroffen.

Die lijnen komen voor in onderstaande tabel (met uitzondering van de 39 km wijzigingen en varianten aan de bestaande diensten).

*Lijst van de openbare autobusdiensten die in 1959
in bedrijf werden gesteld.*

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
Namen - Onoz - Velaine	19 km 818	1- 1-1959
Chiny - Suxy	6 km 314	7- 1-1959
Leerbeek - Edingen	13 km 490	26- 2-1959
Brussel - Leerbeek - Ninove	56 km 310	29- 3-1959
Bergen - Ghlin - Baudour en Bergen - Casteau .	27 km 492	31- 5-1959
Gent - Zomergem - Ursel	24 km 539	31- 5-1959
Gent - Nevele en uitbreidingen	21 km 738	31- 5-1959
Hasselt - Sint-Truiden - Beringen (herinrichting)	31 km 007	31- 5-1959
Paal - Tessenderlo	8 km 200	31- 5-1959
Houthalen - Zwartberg (Kolenmijn)	11 km 618	31- 5-1959
Bois-Seigneur-Isaac - Virginal - Eigenbrakel . .	17 km 438	5- 7-1959
Bertrix - Ochamps - Jehonville - Bertrix . . .	24 km 056	17- 8-1959
Tielt - Waanrode - Assent - Diest	21 km 393	30- 8-1959
Zinnik - Rœulx - La Louvière - Morlanwelz. . .	23 km 327	31- 8-1959
Ortho - Mousny	7 km 360	1- 9-1959
Jemeppe-sur-Meuse - Verlaine	51 km 333	14- 9-1959
Hamme - Antwerpen	33 km 857	20- 9-1959

LIJN	Lengte	Datum van inbedrijfstelling
3 ^{de} stadsdienst te Aalst	6 km 047	4-10-1959
Oostende - Mariakerke	3 km 600	4-10-1959
Samrée - Manhay	13 km 605	19-11-1959
Maaseik - Genk (herinrichting)	41 km 311	23-11-1959
Herstal - Chênée	10 km 882	1-12-1959
Oerle - Luik en uitbreidingen	47 km 455	21-12-1959
Totaal	522 km 190	

Rekening gehouden met de verschillende hiervoren aangehaalde wijzigingen, had het buurtnet van openbare vervoerdiensten (de seizoendiensten niet inbegrepen) op 31 december 1959 een totale lengte die hierna in detail wordt weergegeven.

A. Spoornet.

1) *Electrische spoorlijnen.*

a) Lijnen uitsluitend voor het reizigersverkeer opengesteld	496 km 589
b) Lijnen uitsluitend voor het goederenvervoer opengesteld	—
c) Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld.	385 km 730
Totaal	882 km 319

2) *Niet geëlectrificeerde spoorlijnen.*

a) Lijnen uitsluitend voor het reizigersverkeer opengesteld	3 km 700
b) Lijnen uitsluitend voor het goederenvervoer opengesteld	326 km 120
c) Lijnen die voor alle verkeer zijn opengesteld.	34 km 000
Totaal	363 km 820

Totale lengte van het spoornet	1.246 km 139
--	--------------

Van die 1.246 km 139 stonden de 11 km 700 verpachte lijnen (8 km elektrische en 3 km 700 niet-electrische lijnen) alleen voor het reizigersverkeer open. Al de lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m, behalve 22 km 654 lijnen, die voor-

behouden zijn aan het goederenvervoer en die een spoorwijdte hebben van 1 m 435, en 18 km 678 lijnen, die eveneens uitsluitend voor het goederenvervoer dienen en die 4 sporen hebben (spoorwijdte 1 m en 1 m 435).

B. Autobusnet.

a) Vervangingsautobusdiensten (regime 1931).	7.654 km 276
b) Toevoegingsautobusdiensten (regime 1924).	1.953 km 120
Totale lengte van het autobusnet	9.607 km 396

Van die 9.607 km 396 autobusdiensten worden 1.528 km 811 verpacht, namelijk 442 km 402 vervangingsdiensten en 1.086 km 409 toevoegingsdiensten. 462 km 156 diensten worden geëxploiteerd onder een gemengd regime, daar sommige ritten verzekerd worden door rijtuigen van de N.M.V.B. en andere door autobussen van private exploitanten.

De aslengte van het buurtnet der openbare vervoerdiensten (de 422 km seizoendiensten niet inbegrepen) bedroeg dus, op 31 december 1959, 10.853 km 535.

Wat de speciale diensten betreft, t.t.z. de diensten ingelegd voor wel bepaalde categorieën gebruikers, hoofdzakelijk werklieden en scholieren, is hun aantal voor het ganse land gestegen met 103 eenheden en hun lengte met 722 km, in verhouding tot het vorige dienstjaar.

Alhoewel de *verpachte* speciale diensten 6 eenheden meer tellen, werd een vermindering met 477 km van de lengte der bediende reismegen geregistreerd.

Die vermindering vindt vooral haar oorzaak in de inkrimping van het vervoer van werkkrachten, ingevolge het sluiten van sommige kolenmijnen in de provinciën Henegouwen en Luik.

Daarentegen noteren wij een belangrijke aangroei van het aantal (+ 97) en van de kilometerlengte (+ 1.199 km nieuwe reismegen) van de in *eigen beheer* geëxploiteerde speciale diensten.

In de meeste gevallen werden die speciale diensten ingericht ten behoeve van de scholieren. Wij geven er hierna de evolutie van aan, tijdens de laatste drie jaren.

Schooljaren	Dagelijkse afhalingsdiensten		Diensten naar de zweminrichtingen	
	Aantal	Lengte van de reisinwegen (km)	Aantal	Lengte van de reisinwegen (km)
1957-1958	109	1.486	22	200
1958-1959	145	2.128	31	294
1959-1960	174	2.872	57	425

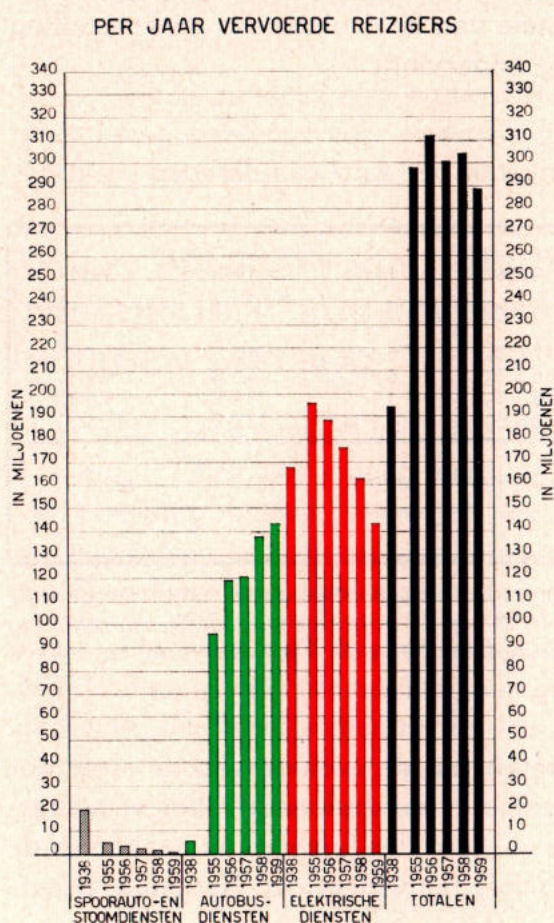


Fig. 12.

Een zelfde verschijnsel van uitbreiding doet zich voor op de netten van de N.M.B.S. en van de tramwegmaatschappijen.

Bij deze gelegenheid laten wij opmerken dat veel gemeenten en talrijke scholen zelf afhalingsdiensten voor scholieren inrichten door middel van hun eigen autocars en autobussen.

Tenslotte zullen de vervoersfaciliteiten, door het schoolpact voor zekere categorieën scholieren voorzien, die beweging waarschijnlijk nog versterken.

De Nationale Maatschappij volgt aandachtig de evolutie van die kwestie en zal niet nalaten, zoals voorheen, mede te werken aan het oplossen van de bijzondere problemen die door dit soort vervoer worden gesteld, hetzij (en bij voorkeur) in het kader van haar openbare diensten, hetzij onder de vorm van speciale diensten.

III. — EVOLUTIE VAN HET VERKEER.

A. Reizigers.

Ondanks de uitbreidingen van het net, blijft het reizigersvervoer van de jongste jaren afnemen. Dit wordt weergegeven door diagram fig. 12.

De ontleding van de reizigersontvangsten per aard van vervoer (zie tabel hierna) laat de stijgende belangrijkheid van het vervoer der abonnees, ten overstaan van de gewone reizigers, uitschijnen. Dit vervoer van abonnees wijst op een nieuwe uitbreiding van de schoolcliënteel, in tegenstelling met de geabonneerde werklieden waarvan het aantal is teruggelopen, niettegenstaande de verhoging van de produktie en het in 1959 in het land geconstateerde klimaat van economische heropleving. Die inkrimping van het aantal werkabonnees is de feitelijke uitdrukking van het principe volgens hetwelk het ritme van de evolutie der tewerkstelling de terugslag van de technische vooruitgang ondervindt.

Verdeling van de jaarlijkse ontvangsten per aard van vervoer.

	1955	1956	1957	1958	1959
Gewone + collectieve biljetten . . .	78,0 %	77,6 %	76,4 %	76,3 %	75,7 %
Gewone abonnementen	6,6 %	6,5 %	6,7 %	6,8 %	6,9 %
Schoolabonnementen	2,8 %	3,2 %	3,5 %	3,9 %	4,6 %
Werkabonnementen	12,6 %	12,7 %	13,4 %	13,0 %	12,8 %
Totale ontvangsten spoorlijnen en autobusdiensten regime 1931 . . .	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

N.B. — Bij het vaststellen van de percentages van bovenstaande tabel werden de ontvangsten-biljetten en de totale ontvangsten van 1958 met 18 miljoen verminderd, om rekening te houden met de speciale ontvangsten die aan het bedienen van de Tentoonstelling te danken zijn geweest.

Wij herinneren eens te meer aan het feit dat de evolutie van de structuur van het reizigersverkeer — evolutie die gekenmerkt wordt door de relatieve achteruitgang van het vervoer der gewone reizigers — een der factoren uitmaakt, die de oorzaak zijn van de inkrimping van het financieel rendement der Nationale Maatschappij.

In onze vorige verslagen hebben wij inderdaad reeds laten opmerken dat de basisprijs van de abonnementen merkkelijk lager ligt dan de gemiddelde kostprijs per vervoerde reiziger.

B. Goederen.

Het verlies van een groot volume goederentransport heeft het sluiten van het merendeel der lijnen voor dat soort vervoer gerechtvaardigd.

Die opeenvolgende stopzettingen veroorzaken of bespoedigen op hun beurt het verlies van het overblijvend vervoer.

Zulks verklaart de achteruitgang van het goederenverkeer in 1959 in verhouding tot dit van 1958, achteruitgang die 39 % in ontvangsten, 41 % in ton-km en 28 % in vervoerd tongewicht bedraagt (zie diagram fig. 13).

De gemiddeld afgelegde afstand voor het goederenvervoer bedraagt nog slechts 6 km 710.

IV. — BELASTINGEN DIE IN 1959 OP HET BUURTVERKEER WERDEN GELEGD.

Bij een wet van 9 mei 1959, die op 1 januari 1959 van kracht werd, is de verkeerstaks opnieuw verhoogd geworden. Die verhoging bedroeg 6,25 % voor de voertuigen met zware-olienmotor en 25 % voor de voertuigen waarvan de motor met propaan wordt gevoed.

Daar het park autobussen, voor dewelke de taks ten laste van de Nationale Maatschappij valt, tijdens het jaar geleidelijk van 994 op 1.107 eenheden werd gebracht, heeft het samentreffen van de verhoging der taks en van de aangroei van het voertuigenpark voor gevolg gehad dat *de door de Nationale Maatschappij gedragen taks op het vervoer* van 17.048.344 F in 1958 tot 19.863.185 F is toegenomen.

Wat de taks op de ontvangsten betreft, werd de Nationale Maatschappij bij koninklijke besluiten van 22 november 1958, 8 januari 1959 en 16 oktober 1959 vrijgesteld van de betaling van de taks betreffende de ontvangsten *op de spoorlijnen* voor de perioden van 30 november 1958 tot 30 juni 1959 en van 1 september tot 31 december 1959.

PER JAAR VERVOERDE GOEDEREN

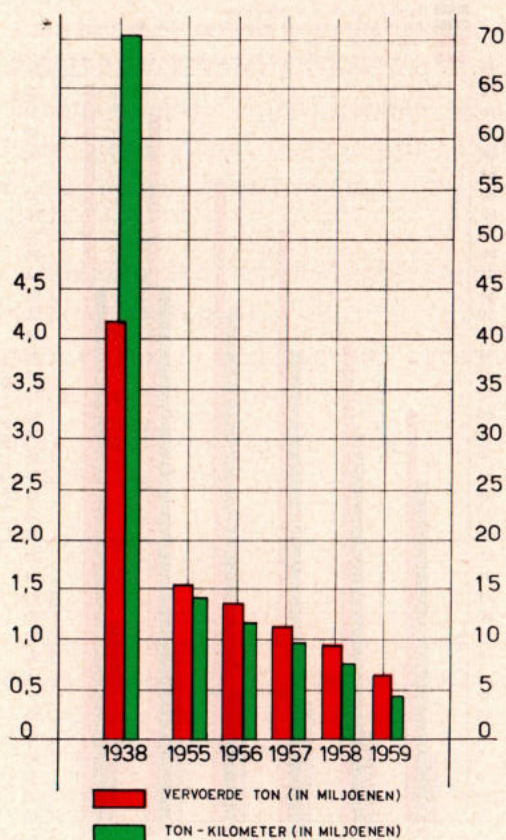


Fig. 13.

TAKSEN OP DE ONTVANGSTEN EN VERKEERSBELASTING

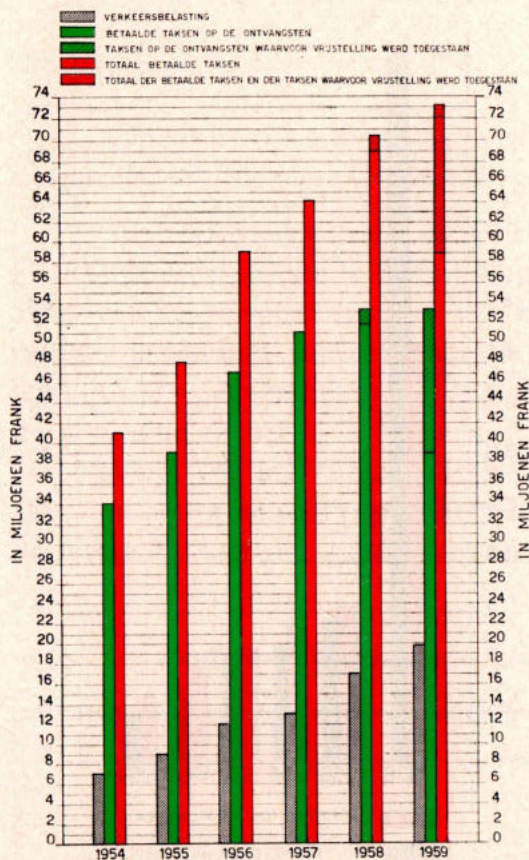


Fig. 14.

Derhalve heeft de Nationale Maatschappij voor 1959 een som van 38 miljoen 954.372 F als taks op de ontvangsten betaald. Zonder de gedeeltelijke vrijstelling waarvan spraak in voorgaande alinea zou de taks 53.374.078 F bedragen hebben. Het vrijgestelde gedeelte kreeg als bestemming de gedeeltelijke en voorlopige dekking van de loonsverhogingen die werden toegestaan op 1 december 1958 (zie verslag van 1958, blz. 22, 1^{ste} alinea), op 1 september en op 1 oktober 1959 (zie blz. 19 van dit verslag).

Het diagram fig. 14 laat uitschijnen hoe ontzettend zwaar de belastingen beginnen te wegen (meer dan 73 miljoen per jaar), zo men rekening houdt met het verlies aan verkeer dat namelijk te wijten is aan de voortdurende uitbreiding van de individuele gemotoriseerde voermiddelen.

EXPLOITATIEUITSLAGEN VAN DE SPOORLIJNEN EN DE AUTOBUSDIENSTEN (REGIME 1931)

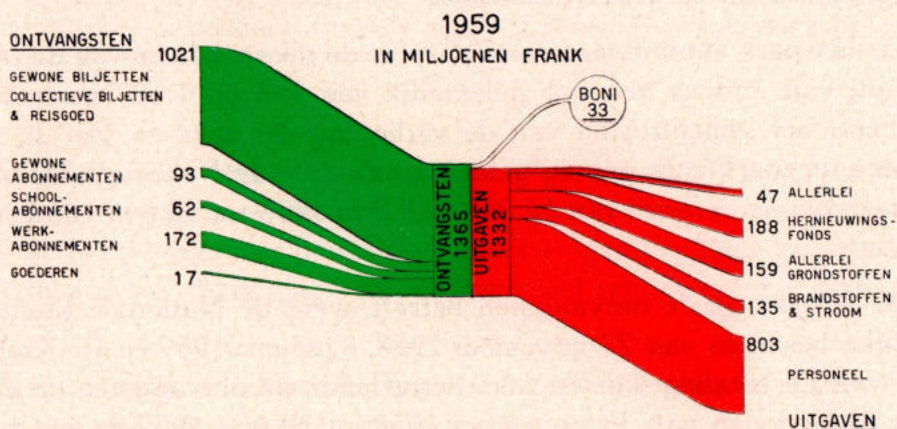


Fig. 15.

V. — UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.

De wijzigingen die aan de structuur van het net werden toegebracht, de teruggang van het verkeer en de verschillende initiatieven van de Regering op het gebied van de taksen die op de Nationale Maatschappij wegen, hebben op de exploitatieuitslagen invloed in diverse richtingen uitgeoefend, waarvan de uiteindelijke uitslag geconcretiseerd wordt door een lichte achteruitgang van het overschot der exploitatieontvangsten (267.000 F).

Diagram fig. 15 geeft een beeld van de ontleding der exploitatieontvangsten en -uitgaven voor de spoorlijnen en de autobusdiensten regime 1931.

Voor al de spoorlijnen en autobusdiensten te zamen bedraagt het excident aan ontvangsten 35,3 miljoen in 1959, tegen 35,5 miljoen het vorige jaar.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van de ontvangsten, de uitgaven en de uitslagen voor elke tak van activiteit in 1958 en 1959.

DIENSTEN	1958			1959		
	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat	Ont- vangsten	Uitgaven	Resultaat
	IN MILJOEN FRANK					
Spoorlijnen :						
Electrische	776,3	760,0	16,3	725,7	709,1	16,6
Niet-electrische	31,7	34,4	— 2,7	17,5	19,3	— 1,8
Totalen	808,0	794,4	13,6	743,2	728,4	14,8
Autobussen :						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	568,4	549,2	19,2	621,5	603,8	17,7
Met eigen kapitaal (regime 1924)	197,8	195,1	2,7	184,6	181,8	2,8
Totalen	766,2	744,3	21,9	806,1	785,6	20,5
Algemene totalen	1.574,2	1.538,7	35,5	1.549,3	1.514,0	35,3

Uit hoofde van de in 1959 geregistreerde resultaten ondergaat het gedeelte van de annuïteiten, dat niet door het overschot aan exploitatieontvangsten gedekt is, een lichte inkrimping van circa 216.000 F (zie diagram fig. 16), niettegenstaande de vermindering van het gedeelte van de winst dat tot recuperatie van de vroeger aan de lijnen met verlies toegekende voorschotten aangewend werd.

Zo wij onze aandacht wijden aan de verschillende dienstjaren van het jongste decennium (zie diagram fig. 17) en zo wij van de cijfers van 1958 deze aftrekken die betrekking hebben op het buitengewoon vervoer dat de Wereldtentoonstelling heeft medegebracht constateren wij een neiging tot aangroei van de

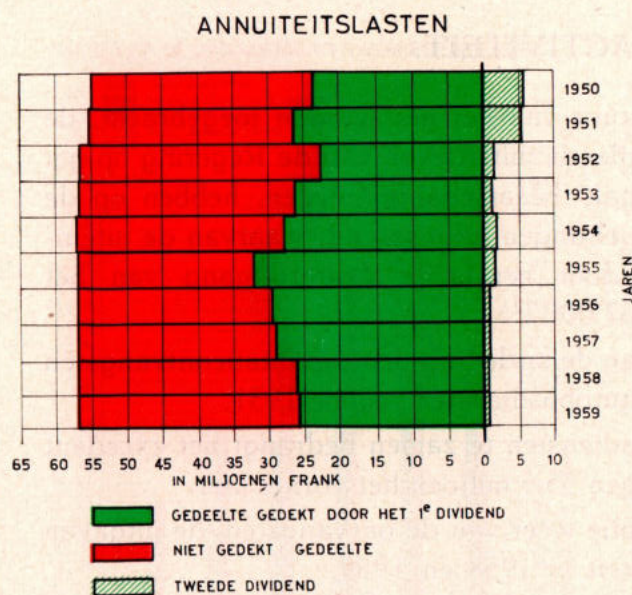


Fig. 16.

ontvangsten en de uitgaven, en tot een gedeeltelijke opslorping van het ontvangstenoverschot.

Die neiging tot toenemen van de uitgaven zou nog heel wat sterker geweest zijn indien de Nationale Maatschappij zich geen krachtadige en volhardende inspanningen had getroost met het oog op de modernisatie van haar vast en rollend materieel en de opvoering van haar produktiviteit.

In paragraaf VI hierna geven wij een uiteenzetting van de omvang van die inspanningen en de resultaten die zij hebben opgeleverd.

VI. — OPVOERING VAN DE PRODUKTIVITEIT BIJ DE N.M.V.B.

a) Modernisatie van het park rollend materieel en geleidelijke verhoging van het aantal geboden plaatsen-km.

Van 1950 tot 1959 werden 1.215 nieuwe autobussen in bedrijf genomen en het maximumvervoervermogen van dit soort voertuigen, dat 60 plaatsen bedroeg in 1950, werd tijdens de jongste 10 jaar geleidelijk op 90 gebracht.

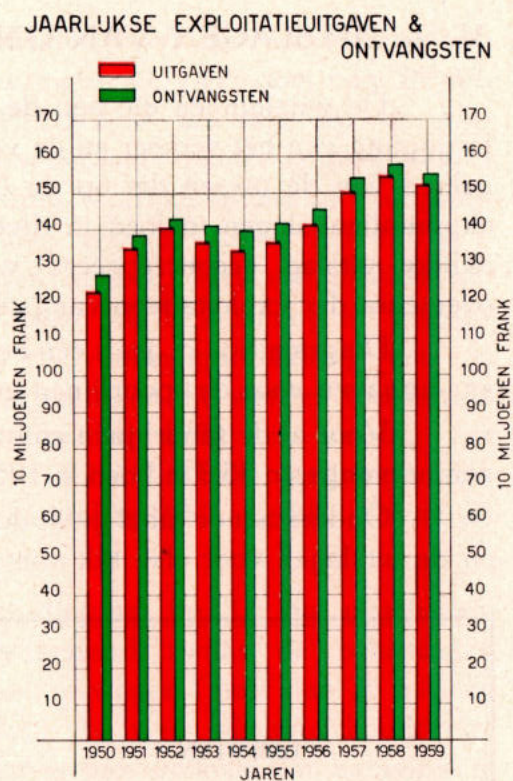


Fig. 17.

Op het gebied van het spoorvervoer werden meer dan 100 nieuwe motrices met groot vervoervermogen (110 plaatsen en meer) in bedrijf genomen en bijna 200 motrices met gemiddelde capaciteit werden omgebouwd tot motrices met groot vervoervermogen (110 plaatsen). De bijwagens met 2 assen werden als oud ijzer buiten dienst gesteld om vervangen te worden door herbouwde bijwagens.

Die initiatieven van onze technische diensten, gevoegd bij het tot stand brengen van nieuwe verbindingen en bij de overname in eigen beheer van zekere verpachte lijnen, hebben het mogelijk gemaakt het aantal geboden plaatsen-km van 6.683 miljoen, in 1950, tot 9.286 miljoen eenheden, in 1959, te verhogen.

Van 1950 tot 1959 bedroeg de verhoging van het aantal geboden plaatsen-km dus 39 % (zie diagram fig. 18, zwarte lijn).

Er valt op te merken dat die cijfers enkel betrekking hebben op het reizigersvervoer van onze maatschappij zelf. De vervoersprestaties van onze private exploitanten werden er niet in opgenomen.

Met andere woorden, deze cijfers maken de synthese uit van onze ganse exploitatie, zo per spoor als over de weg, wat betreft de reizigers, inbegrepen onze activiteit op het gebied van autobusdiensten geëxploiteerd voor rekening van de N.M.B.S.

b) Vermindering der prestaties (in uren) van het personeel van de Beweging.

Het aantal door de dienst van de Beweging gepresteerde uren (reizigersverkeer) is van 1950 tot 1955 aanhoudend gedaald. Dit aantal verminderde van 10 miljoen 504.000, in 1950, tot 9 miljoen 574.000, in 1955. Van 1956 af heeft het een nieuwe opgang gemaakt, hoofdzakelijk onder de invloed van de overname der lijnen

ECONOMISCHE AANGROEI VAN DE PRODUKTIVITEIT.

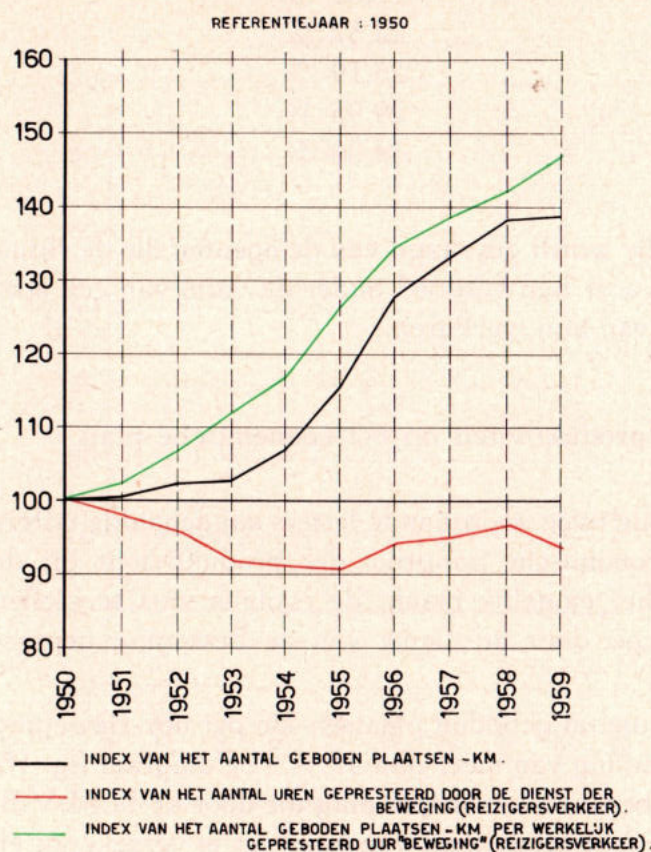


Fig. 18.

van de Kust, die vroeger verpacht waren, en van de uitbreiding, gedurende de volgende jaren, van de autobusdiensten die voor rekening van de N.M.B.S. geëxploiteerd worden. Ondanks die nieuwe activiteiten blijft het aantal door het personeel van de Beweging gepresteerde werkuren merkkelijk lager dan het cijfer van 1950 (zie diagram fig. 18, rode lijn).

Dat diagram fig. 18 geeft duidelijk het contrast weer, in de evolutie van 1950 tot 1959, tussen de geboden plaatsen-km (zwarte lijn) eensdeels, en de door de dienst van de Beweging gepresteerde uren (rode lijn) anderdeels.

Zoals gezegd, hebben die gegevens alleen betrekking op de exploitatie in regie (reizigersverkeer).

In zeer belangrijke mate mag de inkrimping van de prestaties der Beweging toegeschreven worden aan de gevoelige uitbreiding van de bediening der autobussen door één agent (*one man car*). Die uitbreiding wordt op welsprekende wijze weergegeven door de verhouding tussen het aantal uren « *one man car* » en het totaal aantal uren van de Beweging :

in 1955	17,02 %
1956	22,57 %
1957	25,19 %
1958	29,95 %
1959	34,30 %

De bijkomende inspanning die wordt gevraagd van de agenten die de rijtuigen in « *one man car* » bedienen wordt hun vergoed onder de vorm van een speciale premie en van een aanpassing van hun werkuren.

c) Omvang van de aangroei der produktiviteit op het economische plan.

De combinatie van de onder de twee voorgaande letters aangehaalde cijfers geven de omvang weer van de economische aangroei der produktiviteit bij de Nationale Maatschappij, daar zij het mogelijk maakt de evolutie vast te stellen van het aantal geboden plaatsen-km per door de dienst van de Beweging gepresteerd uur.

Van 1950 tot 1959 steeg het aantal geboden plaatsen-km per uur-Beweging van 636 tot 939, zegge een vermeerdering van meer dan 47 % (zie diagram fig. 18, groene lijn). Die aangroei geeft een beeld van de inspanning die door de N.M.V.B. en haar personeel werd gedaan om de leefbaarheid van haar net te verzekeren en tot vrijwaring van een vervoermiddel van nationaal belang.

d) Omvang van de aangroei der produktiviteit op het financiële plan.

Herhaaldelijk hebben wij, in vorige verslagen (zie nl. ons verslag over 1956, blz. 58 tot 62) erop gewezen hoe kwetsbaar de financiële positie van de N.M.V.B. is en hoe haar exploitatiecoëfficiënt door elke verhoging van lonen of sociale lasten of elke verzwaring van de fiscale last aangetast wordt.

Wanneer men rekening houdt met de kostprijs van een werkelijk gepresterde werkdag van 8 uren, kostprijs die gekenmerkt wordt door een ononderbroken jaarlijkse stijging (zie diagram dat sedert 1954 onder de rubriek « Personeel » voorkomt, evenals diagram fig. 19, zwarte lijn), dan stelt men vast dat de kostprijs van 1959 (414,33 F) 168 % vertegenwoordigt van die van 1950 (246,88 F).

In weerwil van dit verschijnsel kon de tussenkomst van het personeel van de Beweging in de kostprijs van de geboden plaats-km in 1959 op een peil gehouden worden, dat nauwelijks 15 % hoger ligt dan dat van 1950. Inderdaad bedroeg het aandeel van het personeel van de Beweging in de kostprijs van de geboden plaats-km respectievelijk 4,8 c in 1950 en 5,5 c in 1959.

AANGROEI VAN DE PRODUKTIVITEIT OP HET FINANCIËLE PLAN.

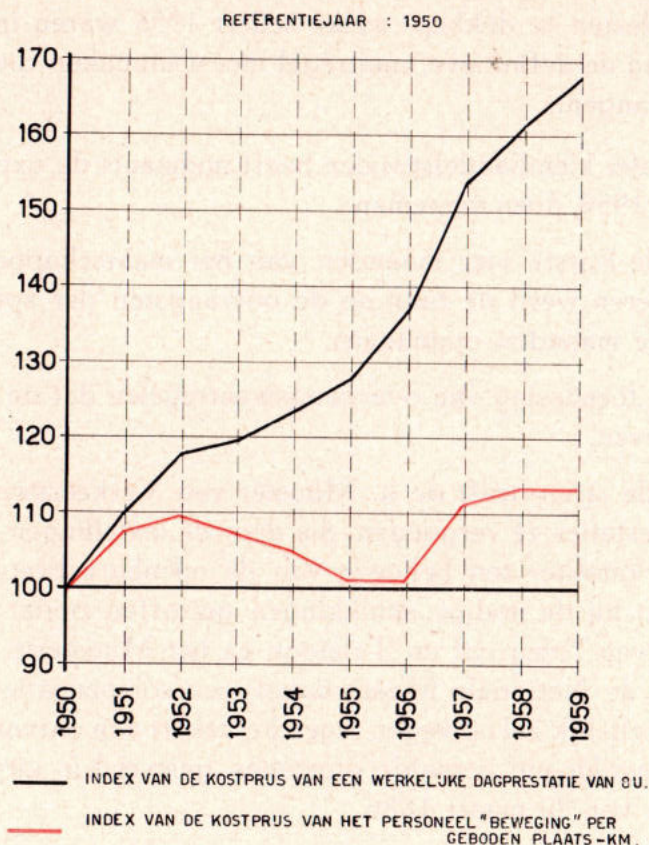


Fig. 19.

Diagram fig. 19 duidt aan dat in 1955 de kostprijs van het personeel « Beweging » per geboden plaats-km (rode lijn) nauwelijks hoger was dan in 1950, niettegenstaande de zeer gevoelige aangroei van de lasten sedert die tijd.

Het is de sterke loondruk van de jongste jaren, die van 1956 af de orientatie der curve van de kostprijs van het

personeel-Beweging per geboden plaats-km heeft gewijzigd ; zulks verklaart dat de opvoering van de produktiviteit alleen niet meer in staat was het evenwicht van de exploitatie te verzekeren en er tot tarifaire aanpassingen moest overgegaan worden, met alle eruit voortvloeiende nadelen voor de vrijwaring van het verkeer.

VII. — CONCLUSIES.

De N.M.V.B. heeft in 1959 onverpoosd haar inspanningen voortgezet, die erop gericht zijn de uitgaven voor het vervoer te dekken, door het aanpassen van het vervoerstelsel van haar lijnen aan de mogelijkheden van deze laatste.

De uitslagen van het eerste semester van 1959 konden op het peil van de eerste 6 maanden van het vorige dienstjaar gehouden worden, dank zij een vrijstelling van de taks op de ontvangsten die vóór 1 juli 1959 op de spoorlijnen werden gedaan en een verhoging van sommige tarieven van 15 mei 1959 af.

Men weet dat de bewuste vrijstelling van taks als doel had bij wijze van overgang de nieuwe exploitatielasten te dekken, welke sedert 1958 waren ingetreden, terwijl de tariefsverhoging de definitieve maatregel moest uitmaken die de voorlopige schikkingen zou vervangen.

De stijging van de index der kleinhandelsprijzen heeft nogmaals de exploitatieuitgaven, sedert 1 september 1959, doen toenemen.

Om de nieuwe last, die de laatste vier maanden van het maatschappelijk dienstjaar bezwaart, te compenseren werd de taks op de ontvangsten der spoorlijnen nogmaals voor de bewuste maanden opgeheven.

Het is dus enkel door de toepassing van overgangsmaatregelen dat de uitslagen van 1959 bevredigend bleven.

Voor 1960 en de volgende jaren heeft de h. Minister van Verkeerswezen het als billijk beschouwd de prestaties te vergoeden, die door de instellingen van openbaar nut met economisch karakter ten behoeve van de openbare besturen worden geleverd. Derhalve heeft hij de nodige schikkingen getroffen opdat het Bestuur der Posterijen, de Regie van Telegraaf en Telefoon en het Ministerie van Landsverdediging voortaan aan de Nationale Maatschappij een compensatievergoeding zouden storten, die gedeeltelijk zal opwegen tegen het tekort aan ontvangst voortvloeiend uit kosteloze of onvoldoend betaalde prestaties, geleverd in uitvoering van het algemeen lastkohier van 20 maart 1886.

Daar die vergoeding ongeveer van dezelfde omvang is als de nieuwe uitga-

ven die sedert 1 september 1959 uit de schommelingen van de prijzenindex voortvloeien, mag men voorzien dat de Nationale Maatschappij in 1960 de exploitatie van haar net zal kunnen voortzetten zonder door de druk van de lasten, die zich tijdens de vorige jaren hebben opgehoopt, gehinderd te worden.

Vanuit het oogpunt van een goed beleid van het gemeenschappelijk buurtvervoer, zal men er zich slechts kunnen over verheugen.

FINANCIEN

I. — ALGEMENE ADMINISTRATIEKOSTEN.

Het gezamenlijk bedrag van de algemene kosten voor het dienstjaar 1959, verdeeld onder de rekeningen betreffende de aanleg, de exploitatie, het sociaal secretariaat, de verzekeringen en de interesten op belegde fondsen, beloopt 62.548.432 F, tegen 62.382.382 F in 1958, zegge een vermeerdering van 166.050 F.

Het totaal van 62.548.432 F wordt onderverdeeld als volgt :

Honoraria van de beheerders en de commissarissen	148.224 F
Wedden en vergoedingen	34.484.066 F
Wettelijke en extra-wettelijke lasten	7.004.565 F
Pensioenen	13.151.280 F
Reiskosten	1.933.605 F
Kosten voor automobielen (onderhoud, aflossing en verbruik)	150.817 F
Benodigdheden en drukwerken	699.031 F
Mecanografie met ponskaarten (huur en bevoorrading) . .	1.365.797 F
Kosten voor administratieve documentatie	73.599 F
P.T.T.-kosten	779.535 F
Lasten op onroerende goederen	1.033.599 F
Kosten voor conditionering der gebouwen	754.470 F
Onderhoud en herstelling van het mobilair en de machines . .	474.999 F
Ondernemingsblad	201.111 F
Jaarverslag	137.537 F
Allerlei en onvoorziene kosten	156.197 F
	62.548.432 F

Het op de rekening « Exploitatie » geboekte deel van die algemene kosten bedraagt 36.644.477 F (2,40 % van de bruto-ontvangsten der spoorlijnen en der autobusdiensten, zonder, voor de verpachte autobusdiensten, het aan de maat-

schappij toegekende aandeel te boven te gaan). Het percent overeenstemmende met dat van 2,40 was, in 1958, 2,75.

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 1.157.659.529

Bedrag der uitgaven van eerste aanleg, per 31 december 1959, 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 46.425.515

Bedrag der uitgaven voor aanschaffing van het materieel, van de installaties en allerlei der autobusdiensten waarvoor, op 31 december 1959, 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 38.078.484

Waarde per 31 december 1959 van het materieel van eerste aanleg ten gebruike van de exploitatiegroepen, rekening houdend met de afschrijvingen.

GEBOUW, MOBILAIR,
MATERIEEL,
AUTOMOBIELEN
EN RUSTOORDEN :

F 31.554.329

Waarde, na aftrek van de afschrijving, van het gebouw, Wetenschapsstraat, 14, alsook van het mobilaire, het materieel, de automobielen, enz... Die rubriek bevat eveneens de gebouwen met hun uitrusting ter beschikking gesteld van de V.Z.W.D. « Rustoord van het personeel der N.M.V.B. ».

KAS, POSTCHECKS
EN BANKEN :

F 7.780.943

Speciën in kas, in banken en op postrekening, einde december 1959.

EFFECTENPORTEFEUILLE :

F 580.090.609

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 189.522.962

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

IN AANBOUW ZIJNDE
ROLLEND MATERIEEL
EN ALLERLEI :

F 63.628.613

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

VERSCHILLENDE
DEBITEUREN :

F 60.835.295

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

Deze post omvat o.a. volgende sommen :

F 29.051.628 : vertegenwoordigt het saldo van de rekeningen der exploitatieregies, exclusief de rekeningen betreffende het gereedschap en de voorraden ;

F 17.360.357 : vertegenwoordigt de bedragen verschuldigd door de openbare besturen ;

F 6.218.137 : in 1960 aan te rekenen werken en leveringen ;

F 1.162.032 : door kopers van schroot verschuldigde sommen en voorschotten aan leveranciers ;

F 1.267.228 : door exploitanten te betalen bedragen ;

F 741.036 : vertegenwoordigt het bedrag der per 31 december 1959 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 ;

F 905.341 : vertegenwoordigt kosten voorgeschoten met het oog op het opbreken van spoorlijnen ;

F 82.000 : 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 3.319.543.857

Bedrag der nog te vervallen annuïteiten na 30 juni 1959 bestemd om het hoofd te bieden aan de financiële lasten voortvloeiend uit de leningen, zegge 3.261 miljoen 696.196 F (zie op het passief de rubrieken « Te vervallen obligaties » en « Te vervallen interesten »).

Het verschil van F 57.847.661 is als volgt te rechtvaardigen :

— annuïteiten die een aanvang namen na uitgifte der overeenkomstige leningen	58.054.689 F
— vervallen interesten per 1 november 1959	1.523.469 F
	59.578.158 F

Af te trekken :

— annuïteiten die een aanvang namen vóór uitgifte der overeenkomstige leningen	1.694.103 F
— afrondingen der aflossingstabellen	36.394 F
	1.730.497 F

ORDEREKENINGEN :

F 304.212.307

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 112.185.118

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 1958 beliep het bedrag dezer voorschotten F 118.064.841.

De exploitatieresultaten over 1959 hebben een terugwinning van F 6.858.386 toegelaten, terwijl een som van F 978.663 aan de vroegere verliezen diende toegevoegd, tengevolge van de deficitaire resultaten van 8 lijnen.

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

F 330.156

Bedrag van het deficit, voor het dienstjaar 1959, 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 1.214.384.000

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 124.510.548

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

Per 31 december 1958, bedroeg het « Reservefonds » F 123.645.207.

VOORZIENINGSFONDS :

F 22.462.594

Totaal, op het einde van het dienstjaar, van de op deze rekening gedane statutaire imputaties, na afhouding van de voorafnemingen voor de verbetering van zekere lijnen (artikel 28 der statuten). De bijlagen A (kolom 7) en E (kolom 7) geven de toestand per lijn op 31 december 1959 aan.

HERNIEUWINGSFONDS :

a) Spoorlijnen :

F 248.762.843

b) Autobusdiensten
(regime 1931) :

F 327.595.313

Bedrag van de provisies en dotaties, per 31 december 1959, aangelegd met het oog op de hernieuwing van de installaties en het materieel van de spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931). Per 31 december 1958 bedroeg het Hernieuwingsfonds F 220.893.533 voor de spoorlijnen en F 255.085.816 voor de autobussen (regime 1931). Voor de spoorlijnen werd het fonds gevoed met een bedrag van F 158.132.000, waarvan F 83.037.000 ten laste viel van de rekening « Exploitatie »; de voorafnemingen echter beliepen F 130.263.000. Voor de autobusdiensten (regime 1931) bedroeg de voeding F 87.507.000, ten laste van de rekening « Exploitatie »; daarentegen beliepen de voorafnemingen slechts F 14.998.000.

HERNIEUWINGSFONDS

Autobusdiensten
(regime 1924) :

F 15.344.858

Bedrag van de aangelegde provisies, per 31 december 1959, voor de hernieuwing van het materieel der autobuslijnen met hoog kapitaal (regime 1924) en van de dotatie voor hersamenstelling van het kapitaal der autobusdiensten met laag kapitaal (volgens artikel 38 der statuten, littera C) (bijlage E, kolom 8), rekening gehouden met de voorafnemingen die voor de afschrijving van de gedeeltelijk versleten voertuigen werden gedaan.

VERZEKERINGSFONDS :

F 84.620.252

Saldo, per 31 december 1959, 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.

**VERSCHILLENDE
CREDITEUREN :**

F 231.077.405

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

Deze post omvat eveneens een bedrag van F 63.136 zijnde de bonificaties voor het dientsjaar 1959 ingeschreven op het credit der rekening van de Belgische Staat, voor interesten op beschikbare kapitalen (F 61.089) en ontvangen vergoedingen (F 2.047) voortkomende van lijnen die, hoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.

NOG TE VEREFFENEN RAMPEN : F 57.500.000	Schatting van nog uit te keren vergoedingen uit hoofde van de verzekeringen « Derden » en « Wet ».
TE VERVALLEN OBLIGATIES : F 1.507.776.100	Bedrag van de nominale waarde der al dan niet publiek uitgegeven obligaties in vertegenwoordiging van de door de openbare machten onderschreven annuïtei- ten, na aftrek der uitgelote obligaties (bijlage H).
TE VERVALLEN INTERESTEN : F 1.753.920.096	Bedrag der te vervallen interesten begrepen in de aflossingstabellen der leningen.
REKENINGEN VOOR ORDE : a) Neerleggers van obligaties tegen bewijsschriften op naam : F 173.616.460	Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.
b) Neerleggers van borgtochten : F 7.835.425	Tegenwaarde van de overeenstemmende post van het actief.
c) Terug te betalen obligaties en te betalen coupons van obligaties : F 28.950.147	Bedrag der niet ter incassering aangeboden terug- betaalbare obligaties en vervallen coupons (2 miljoen 735.066 F) of van 1 januari 1960 af aan te bieden obligaties en coupons (F 26.215.081).
d) Patrimonium van de gepensioneerde agenten : F 36.718.920	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 fond- sen, voorkomend op het actief van de balans.
e) Voorzorgsinstellingen : F 57.091.355	Beschikbaar saldo van deze rekeningen op het einde van het dienstjaar. Het vermogen van genoemde instel- lingen wordt vertegenwoordigd door waarden, voor- komend op het actief van de balans.
UIT TE KEREN DIVIDENDEN : a) Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : F 26.360.950	Uit te keren aan de aandeelhouders (openbare machten en particulieren) voor het dienstjaar 1959, 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 2.059.439

Uit te keren aan de aandeelhouders der autobus-
diensten (regime 1924) voor het dienstjaar 1959 en
waarvan het detail vermeld is in bijlage G.

Deze dividenden zullen toegekend worden na aftrek
van de mobiliënbelasting van 2 %.

De Directeur-Generaal,

R. HOENS.

Afgesloten door de Raad van Beheer op 2 februari 1960.

De Beheerders,

J. STORME.

J. LECLERCQ.

Ridder A. ROBERTI.

G. DECHAMP.

H. VANDERPOORTEN.

O. DYCK.

De Voorzitter,

A. ANDRE.

BALANS

PER 31 DECEMBER 1959

ACTIEF.

BALANS PER 31

1. VASTLIGGEND :		
<i>Eerste aanleg :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) in exploitatie	1.157.659.529	
Spoorlijnen die, alhoewel vergund, niet zullen aangelegd worden.	8.738.988	
Autobusdiensten (regime 1924)	46.425.515	
Werkplaatsen en gereedschap van de exploitatiegroepen	38.078.484	1.250.902.516
<i>Hoofdbestuur :</i>		
Gebouw (na afschrijving)	26.643.108	
Mobilair, materieel en automobielen (na afschrijving)	3.428.232	
Rustoord en te Wenduine en te Koksijde (na afschrijving)	1.482.989	31.554.329
2. BESCHIKBAAR EN REALISEERBAAR :		
Kas, postchecks en bank	7.780.943	
<i>Effectenportefeuille :</i>		
beschikbaar deel van de tegenwaarde der ingeschreven kapitalen	3.956	
verzekeringsfonds	84.620.252	
nog te vereffenen rampen	57.500.000	
andere rekeningen	437.966.401	
Voorraden (Hoofdbestuur en exploitatieregies)	189.522.962	
In aanbouw zijnde rollend materieel en allerlei	63.628.613	
Verschillende debiteuren	60.835.295	901.858.422
3. REKENINGEN VAN FINANCIEEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen annuïteiten		3.319.543.857
4. ORDEREKENINGEN :		
Neerleggingen van obligaties tegen bewijsschriften op naam.	173.616.460	
Neerleggingen van borgtochten	7.835.425	
Provisie Nationale Bank voor betaling van obligaties en coupons	28.950.147	
Openbare fondsen ter verzekering van het patrimonium van de gepensioneerde agenten	36.718.920	
Waarden ter verzekering van het bezit van de voorzorgsinstellingen	57.091.355	304.212.307
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Verlies op exploitatie van spoorlijnen : terug te krijgen voorschotten	112.185.118	
Autobusdiensten (regime 1924) : verlies door de aandeelhouders terug te betalen.	330.156	112.515.274
		5.920.586.705

Opgemaakt te Brussel de 1^{ste} februari 1960.

De Directeur,
M. ROUSSEAU.

De Directeur-Generaal,
R. HOENS.

Gezien en goedgekeurd door het Comité van Toezicht
in zitting van 24 februari 1960.

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

DECEMBER 1959

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)	34.092.000	1.214.384.000
Reservefonds		124.510.548
<i>Voorzieningsfonds :</i>		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931)	18.166.103	
Autobusdiensten (regime 1924)	4.296.491	22.462.594
<i>Hernieuwingsfonds :</i>		
Spoorlijnen	248.762.843	
Autobusdiensten (regime 1931)	327.595.313	
Autobusdiensten (regime 1924)	15.344.858	591.703.014
Verzekeringsfonds		84.620.252
2. VAN DE MAATSCHAPPIJ TEGENOVER DERDEN :		
Verskillende crediteuren	231.077.405	
Nog te vereffenen rampen	57.500.000	288.577.405
3. REKENINGEN VAN FINANCIËEL BEHEER (K.B. 6-7-1885, art. 2) :		
Te vervallen obligaties	1.507.776.100	
Te vervallen interesten	1.753.920.096	3.261.696.196
4. ORDEREKENINGEN :		
Bewaargevers van obligaties tegen bewijsschriften op naam	173.616.460	
Bewaargevers van borgtochten	7.835.425	
Uit te keren obligaties en te betalen coupons	28.950.147	
Patrimonium van de gepensioneerde agenten.	36.718.920	
Voorzorgsinstellingen	57.091.355	304.212.307
5. RESULTAATREKENINGEN :		
Spoorlijnen en autobusdiensten (regime 1931) : uit te keren dividenden	26.360.950	
Autobusdiensten (regime 1924) : uit te keren dividenden	2.059.439	28.420.389
		5.920.586.705

*Gezien en afgesloten door de Raad van Beheer
in zitting van 2 februari 1960.*

De Beheerders :

J. STORME,
J. LECLERCQ,
Ridder A. ROBERTI,
G. DECHAMP,
H. VANDERPOORTEN,
O. DYCK.

De Voorzitter,

A. ANDRE.

VERSLAG
VAN HET
COMITE VAN TOEZICHT

VERSLAG
VAN HET
COMITÉ VAN TOEZICHT

VERSLAG UITGEBRACHT DOOR HET COMITE VAN TOEZICHT

Mijnheren,

Het Comité sluit zich aan bij de hulde die door de Raad van Beheer wordt gebracht aan de nagedachtenis van de hh. J. Deschuyffe-leer, beheerder, en graaf L. de Lichtervelde, erevoorzitter van de Raad, beiden overleden tijdens het dienstjaar.

De h. Deschuyffe-leer onderscheidde zich door een bestendige bekommernis én om het welzijn van het personeel én om de belangen van de Nationale Maatschappij. Zijn voortijdig heengaan heeft de Nationale Maatschappij een waardevol beheerder ontnomen.

Graaf L. de Lichtervelde paarde een verheven bezorgdheid om de sociale vooruitgang aan een scherp inzicht in de noodwendigheden van het modern beleid der ondernemingen. Het Comité van Toezicht heeft de uitmuntende hoedanigheden van de betreurde afgestorvene tijdens zijn 20 jaar voorzitterschap naar waarde kunnen schatten. Dank zij deze hoedanigheden werd de taak van de Commissarissen in ruime mate vergemakkelijkt.

**

Overeenkomstig de wet en de statuten, hebben wij de eer U verslag uit te brengen over de uitvoering van het ons gedurende het dienstjaar 1959 toevertrouwde mandaat.

Door kennisneming van de processen-verbaal der zittingen van de Raad van Beheer hebben wij de werkzaamheden van de Nationale Maatschappij kunnen volgen. Het Comité van Toezicht heeft het genoeg U de volstreekte correctheid van deze werkzaamheden te melden.

Het Comité heeft gedurende het dienstjaar 1959 talrijke zittingen gehouden om de verrichtingen van de maatschappij na te zien.

De voorraden in de werk- en stelplaatsen, de gelden- en effectenactiva werden gecontroleerd door hun werkelijke aanwezigheid vast te stellen. Geregeld nazicht werd gehouden op de boekhoudkundige documenten en bescheiden.

Het Comité heeft bijzondere aandacht gewijd aan volgende zaken :

- de verificatie van de verrichtingen in verband met de trekking der obligaties, uitgegeven door de N.M.V.B. ;
- het nazicht van de verrichtingen in verband met de inning van de coupons, afgesneden van de in portefeuille bewaarde effecten ;
- het onderzoek van de bewegingen van de effectenportefeuille.

De toestand, op 30 juni 1959, van activa en passiva werd grondig nagezien.

Het Comité ging ten slotte over tot een zorgvuldig onderzoek van de balans per 31 december 1959. Dit onderzoek heeft het Comité toegelaten vast te stellen :

- dat de boekhoudkundige registreringen nauwkeurig samengevat werden in de balans ;
- dat de activa en de schulden juist zijn ;
- dat de evaluatie van de effecten op voorzichtige wijze geschiedde ;
- dat de nodige aflossingen uitgevoerd werden.

Het Comité spreekt zijn overtuiging uit, dat de balans wel degelijk de toestand van de maatschappij, zoals hij blijkt uit de maatschappelijke boekhouding, weerspiegelt en nodigt U bijgevolg uit ze goed te keuren.

Het houdt eraan, hulde te brengen aan de bevoegdheid en de toewijding waarvan directie en personeel van de Nationale Maatschappij bij het uitoefenen van hun taak blijk hebben gegeven.

Brussel, 24 februari 1960.

De Leden,

A. LONCKE.
R. NARTUS.
E. DE WILDE.
J. PAINBLANC.
F. van PUT.
R. BONZI.
J. ALLES.

De Voorzitter,

L. DUCAMP.

BIJLAGEN

BILLAGEN

BIJLAGE A

1959

**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	Voorziens- 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	12.193.070	170.930	»	962.123	»
2	Mechelen - Geel - Turnhout	10.722.000	10.692.087	29.913	»	39.242	»
3	Antwerpen - Oostmalle - Lier	10.172.000	10.158.996	13.004	»	541.704	2.707.045
4	Turnhout - Arendonk - grens	1.715.000	1.812.745	»	97.745	»	»
5	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem . .	3.519.000	3.621.787	»	102.787	»	3.334.883
6	Brasschaat - Brecht - Westerlo	3.645.000	3.338.061	306.939	»	»	»
7	Turnhout - Hoogstraten - grens	3.200.000	2.829.317	370.683	»	»	»
8	Itegem - Zandhoven	1.245.000	980.440	264.560	»	»	1.252.304
9	Turnhout - Poppel - grens	1.880.000	1.790.854	89.146	»	52.563	»
10	Lier - Werchter	1.720.000	1.567.436	152.564	»	»	630.661
11	Mechelen - Aarschot	11.964.000	11.619.993	344.007	»	3.071	1.681.366
12	Aarschot - Westerlo	1.240.000	844.193	395.807	»	»	2.955.925
13	Stadslijnen van Mechelen	8.432.000	8.449.240	»	17.240	»	»
14	Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	70.526.000	70.190.934	335.066	»	44.362	»
	Totaal . . . F	142.344.000	140.089.153	2.472.619	217.772	1.643.065	12.562.184
PROVINCIE BRABANT							
15	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr. .	22.450.000	22.003.796	446.204	»	»	»
16	Waver - Geldenaken	2.980.000	2.877.276	102.724	»	245.806	4.412.145
17	Brussel - Edingen	9.166.000	9.133.854	32.146	»	340.917	»
18	Brussel - Humbeek en uitbreidingen . .	13.520.000	13.591.958	»	71.958	2.908	»
19	Brussel - Haacht	10.114.000	10.446.270	»	332.270	854.360	»
20	Leuven - Geldenaken en uitbreidingen	5.068.000	5.577.165	»	509.165	»	147.433
21	Brussel - Sterrebeek - Vossem	10.883.000	10.956.680	»	73.680	9.725	»
22	Brussel - Kleine-Hut en uitbreidingen . .	16.210.000	15.978.217	231.783	»	303.458	»
23	Groenendaal - Overijse	872.000	876.095	»	4.095	46.069	155.833
24	Leuven - Diest en uitbreidingen	20.092.000	19.762.069	329.931	»	103.786	7.839.101
25	Grimbergen - Londerzeel en uitbreiding .	5.926.000	5.978.413	»	52.413	»	»
26	Haacht - Aarschot - Tienen	3.375.000	3.345.985	29.015	»	136.639	7.059.148
27	Eigenbrakel - Waver	8.587.000	8.056.471	530.529	»	93.292	»
28	Leuven - Tervuren en uitbreidingen . .	8.505.000	8.476.659	28.341	»	249.517	»
29	Chastre - Incourt - Gembloux	4.215.000	4.149.510	65.490	»	49.441	2.534.666
30	Tervuren - Tienen	3.024.000	2.866.164	157.836	»	264.694	4.930.122
31	Waterloo - Mont-St-Jean	1.817.000	1.579.694	237.306	»	70.114	»
32	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's Gravenbrakel	4.470.000	4.397.892	72.108	»	»	»
33	Halle - Ninove	8.449.000	8.485.866	»	36.866	»	»
34	Geldenaken - Tienen - Sint-Truiden . .	4.310.000	4.259.601	50.399	»	490.450	2.931.149

BIJLAGE A

1959

**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	Voorziens- 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	5.580.030	131.970	»	144.138	»
36	Brussel - Halle	11.650.000	11.575.104	74.896	»	272.948	»
37	Brussel - Asse - Aalst - Oordegem . .	22.695.000	22.471.527	223.473	»	»	»
	Totaal . . . F	204.090.000	202.426.296	2.744.151	1.080.447	3.678.262	30.009.597
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
38	Lijnen van het Kortrijkse	38.060.000	37.783.223	276.777	»	»	»
39	Lijnen van de Kust	85.153.000	84.833.938	319.062	»	725.130	»
40	Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	36.524.000	36.520.997	3.003	»	28.175	»
	Totaal . . . F	159.737.000	159.138.158	598.842	»	753.305	»
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
41	Gent - Zomergem - Ursel	9.553.000	9.047.281	505.719	»	301.472	»
42	Gent - Zaffelare	6.493.000	6.293.529	199.471	»	»	3.500.352
43	Deinze - Oudenaarde	1.242.000	1.238.325	3.675	»	»	»
44	Gent - Wetteren - Hamme	8.637.000	8.485.798	151.202	»	»	3.655.619
45	Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel . . .	1.816.000	1.849.344	»	33.344	1.925	»
46	Gent - Merelbeke	628.000	474.862	153.138	»	630.115	»
47	Overmere - Lokeren - Zaffelare . . .	1.810.000	1.725.212	84.788	»	»	209.407
48	Wetteren - Zottegem	1.501.000	1.487.100	13.900	»	»	626.669
49	Geraardsbergen - Oudenaarde	2.860.000	2.955.974	»	95.974	»	»
50	Hamme - Antwerpen - Moerzeke . . .	13.755.000	13.505.057	249.943	»	»	»
51	Gent - Lochristi	6.123.000	5.822.845	300.155	»	»	»
52	Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen	5.074.000	5.037.473	36.527	»	»	156.785
53	Gent - Bassevelde	6.365.000	6.076.262	288.738	»	»	1.064.114
54	Gent - Nevele - Ruiselede	10.519.000	9.095.058	1.423.942	»	5.144	643.125
	Totaal . . . F	76.376.000	73.094.120	3.411.198	129.318	938.656	9.856.071
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
55	Buurtlijnen van de groep Charleroi . .	113.738.000	113.744.907	»	6.907	6.998.686	»
56	Buurtlijnen van de groep Centrum . .	37.078.000	36.842.764	235.236	»	562.389	»
57	Buurtlijnen van de groep Doornik . .	35.747.000	35.303.568	443.432	»	7.561	»
58	Buurtlijnen van de groep Bergen en Borinage	100.162.000	100.135.314	26.686	»	2.539.144	»
59	Lijnen van de Streek Chimay en Couvin	4.486.000	4.382.384	103.616	»	11.754	2.184.086
	Totaal . . . F	291.211.000	290.408.937	808.970	6.907	10.119.534	2.184.086

BIJLAGE A

1959

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	10.386.849	»	8.849	63.127	»
61	Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik	34.012.000	34.087.614	»	75.614	246.672	»
62	Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	80.389.000	80.391.599	»	2.599	»	»
	Totaal . . . F	124.779.000	124.866.062	»	87.062	309.799	»
	PROVINCIE LIMBURG						
63	Lijnen van de provincie Limburg . . .	75.268.000	75.175.569	92.431	»	11.423	»
	Totaal . . . F	75.268.000	75.175.569	92.431	»	11.423	»
	PROVINCIE LUXEMBURG						
64	Melreux - La Roche	1.805.000	1.845.032	»	40.032	83.352	167.821
65	Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen	2.690.000	2.657.377	32.623	»	»	538.237
66	Houffalize - Bourcy	616.000	516.364	99.636	»	181	1.468.121
67	Paliseul - Bouillon	1.705.000	1.270.768	434.232	»	19.439	101.938
68	Poix - Paliseul	2.276.000	1.693.246	582.754	»	»	3.849.186
69	Marche - Bastenaken - Martelange . .	6.400.000	5.327.245	1.072.755	»	23.158	10.173.099
70	Vielsalm - Lierneux	1.460.000	1.402.869	57.131	»	»	1.773.193
71	Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux	5.750.000	5.314.238	435.762	»	»	7.938.058
72	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	2.970.000	2.813.461	156.539	»	»	5.808.679
73	Libramont - Amberloup	1.485.000	1.201.007	283.993	»	»	3.129.739
74	Aarlen - Martelange	3.076.000	2.576.849	499.151	»	»	3.056.880
75	Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg	7.720.000	7.624.517	95.483	»	»	4.023.495
	Totaal . . . F	37.953.000	34.242.973	3.750.059	40.032	126.130	42.028.446
	PROVINCIE NAMEN						
76	Lijnen van het Naamse	58.239.000	58.218.261	20.739	»	585.929	15.544.734
	Totaal . . . F	58.239.000	58.218.261	20.739	»	585.929	15.544.734
	Algemeen totaal . . . F	1.169.997.000	1.157.659.529	13.899.009	1.561.538	18.166.103	112.185.118

BIJLAGE B

1959

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 . .	1.644.400	283.996	35.256.020	2.623.894	271.483	2.838.631	40.990.028
Mechelen - Geel - Turnhout	»	1.078.810	»	11.936.332	»	783.290	13.034.620
		60.293*		314.998*		»	11.298.698
Antwerpen - Oostmalle - Lier	»	822.519	»	10.133.352	»	1.165.346	2.504.014
Turnhout - Arendonk - grens	»	259.941	»	2.365.968	»	138.046	10.283.076
Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem .	19.310	680.819	»	6.737.791	2.616.684	928.601	13.038.720
Brasschaat - Brecht - Westerlo	»	963.317	»	11.778.077	»	726.203	3.109.360
		58.522*		534.440*		»	850.410
Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.	»	311.676	»	2.839.028	»	270.332	2.483.287
Itegem - Zandhoven	»	144.347	»	751.735	»	98.675	5.259.926
Turnhout - Poppel - grens	»	84.929	»	637.465	»	8.001	6.002.571
		174.239*		1.837.821*		»	1.106.459
Lier - Werchter	»	119.571	»	1.322.418	»	68.361	16.778.818
		406.635*		3.869.147*		»	
Mechelen - Aarschot	»	578.190	»	5.389.876	»	612.695	
Aarschot - Westerlo	»	100.251	»	979.152	»	127.307	
Stadslijnen van Mechelen	»	1.269.025	»	16.472.191	»	306.627	
Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	4.247.670	711.528 322.008*	88.789.069	6.362.799 3.812.210*	2.101.568	5.344.453	106.410.099
Totalen	5.911.380	7.408.919 1.021.697*	124.045.089	80.330.078 10.368.616*	4.989.735	13.416.568	233.150.086
PROVINCIE BRABANT							
Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr.	1.937.300	»	38.757.460	»	24.070	1.482.882	40.264.412
Waver - Geldenaken	2.640	313.800	»	3.334.070	144.770	349.666	3.828.506
Brussel - Edingen	708.370	82.850	15.260.800	664.450	59.240	672.801	16.657.291
Brussel - Humbeek en uitbreidingen . .	815.220	534.330	17.366.410	5.135.640	12.579	1.003.202	23.517.831
Brussel - Haacht	728.950	390.550	10.571.680	3.642.910	38.930	929.177	25.117.986
	505.839*		9.935.289*				12.291.533
Leuven - Geldenaken en uitbreidingen .	»	918.930	»	11.420.050	»	871.483	
Brussel - Sterrebeek - Vossem	665.050	201.450	9.995.460	1.849.180	10.650	598.789	16.564.005
	155.748*		4.109.926*				31.453.547
Brussel - Kleine Hut en uitbreidingen .	1.489.300	»	30.115.185	»	69.110	1.269.252	

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gekenmerkt met een *.

BIJLAGE B

1959

REKENINGEN EN UITSLAGEN DER EXPLOITATIE

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploitatie- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploitatie- kosten	Algemene administra- tiekosten	Totalen				Verdeeld overeenkomstig art. 28 der statuten	Aangerekend op de post voorschotten aan de lijnen met verlies	
(9)	(10)	(11)=(9)+(10)	(12)= $\frac{(11) \times 100}{(8)}$	(13)=(8)-(11)	(14)	(15)=(13)+(14)	(16)=(13)+(14)	(17)
PROVINCIE ANTWERPEN								
39.683.943	983.761	40.667.704	99,21	322.324	6.809	329.133	»	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout
12.244.600	312.831	12.557.431	96,34	477.189	8.738	485.927	»	Mechelen - Geel - Turnhout
10.493.521	271.169	10.764.690	95,27	534.008	485	»	— 534.493	Antwerpen - Oostmalle - Lier
2.367.398	60.096	2.427.494	96,94	76.520	»	76.520	»	Turnhout - Arendonk - grens
9.217.000	246.794	9.463.794	92,03	819.282	»	»	— 819.282	Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem
12.615.726	312.929	12.928.655	99,16	110.065	11.503	121.568	»	Brasschaat - Brecht - Westerlo
2.953.594	74.625	3.028.219	97,39	81.141	38.245	119.386	»	Turnhout - Hoogstraten - grens en uitbr.
833.117	20.410	853.527	100,37	— 3.117	9.566	»	— 6.449	Itegem - Zandhoven
2.312.174	59.599	2.371.773	95,51	111.514	5.780	117.294	»	Turnhout - Poppel - grens
5.033.820	126.238	5.160.058	98,10	99.868	5.556	»	— 105.424	Lier - Werchter
5.764.823	144.062	5.908.885	98,44	93.686	»	»	— 93.686	Mechelen - Aarschot
1.056.144	26.555	1.082.699	97,85	23.760	15.370	»	— 39.130	Aarschot - Westerlo
16.132.660	402.692	16.535.352	98,55	243.466	32.068	275.534	»	Stadslijnen van Mechelen
101.979.270	2.553.842	104.533.112	98,24	1.876.987	»	1.876.987	»	Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen
222.687.790	5.595.603	228.283.393	97,91	4.869.810 — 3.117	134.120	3.402.349	— 1.598.464	Totalen
PROVINCIE BRABANT								
39.160.285	966.346	40.126.631	99,66	137.781	»	137.781	»	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbr.
3.559.974	91.884	3.651.858	95,39	176.648	»	»	— 176.648	Waver - Geldenaken
16.244.597	399.775	16.644.372	99,92	12.919	»	12.919	»	Brussel - Edingen
22.500.046	564.428	23.064.474	98,07	453.357	— 15.944	437.413	»	Brussel - Humbeek en uitbreidingen
24.377.911	602.832	24.980.743	99,45	137.243	»	137.243	»	Brussel - Haacht
11.294.719	294.997	11.589.716	94,29	701.817	»	»	— 701.817	Leuven - Geldenaken en uitbreidingen
16.149.849	397.536	16.547.385	99,90	16.620	»	16.620	»	Brussel - Sterrebeek - Vossem
30.259.602	754.885	31.014.487	98,60	439.060	46.470	485.530	»	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

1959

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	3.990	27.430	»	203.520	250.540	12.013	466.073
Leuven - Diest en uitbreidingen	312.680	658.870	6.142.590	8.231.050	63.770	720.145	15.157.555
Grimbergen - Londerzeel en uitbreiding	526.540	354.010	9.576.680	3.652.790	30.620	726.955	13.987.045
Haacht - Aarschot - Tienen	»	438.873	»	4.316.961	»	465.743	4.782.704
Eigenbrakel - Waver	343.240	»	4.552.060	»	168.040	268.398	4.988.498
Leuven - Tervuren en uitbreidingen . .	406.190	565.510	5.815.620	7.535.350	10.570	622.107	13.983.647
Chastre - Incourt - Gembloux	14.790	283.530	»	2.256.700	466.280	219.364	2.942.344
Tervuren - Tienen	49.100	272.700	248.360	2.296.070	568.660	171.741	3.284.831
Waterloo - Mont-St-Jean	131.350	»	2.037.475	»	4.650	96.768	2.138.893
Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's-Gravenbrakel	77.340	115.750	538.160	1.227.540	»	120.549	1.886.249
Halle - Ninove	146.300	241.280	2.437.370	2.107.130	7.170	152.718	4.704.388
Geldenaken - Tienen - St-Truiden . . .	7.490	438.290	»	4.411.360	542.560	491.163	5.445.083
Brussel - Wemmel	583.690	142.430	12.477.170	1.219.720	1.820	398.911	14.097.621
Brussel - Halle	869.250	»	18.080.400	»	49.210	579.159	18.708.769
Brussel - Asse - Aalst - Oordegem . .	1.012.830	428.343	21.542.850	4.356.382	14.960	1.069.797	26.983.989
Totalen . . .	10.831.610	6.408.926	205.515.730	67.860.873	2.538.199	13.292.783	303.252.800
	661.587*		14.045.215*				
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN							
Lijnen van het Kortrijkse	187.102	2.239.138	3.181.888	21.302.618	2.446	1.601.392	26.507.729
		86.801*		419.385*			
Lijnen van de Kust	1.000.146	2.786.296	36.923.981	28.496.352	485	3.301.969	69.090.245
		27.836*		367.458*			
Lijnen van het centrum der provincie West-Vlaanderen	»	3.006.616	»	28.215.891	12.251	2.588.158	32.219.982
		227.090*		1.403.682*			
Totalen . . .	1.187.248	8.032.050	40.105.869	78.014.861	15.182	7.491.519	127.817.956
		341.727*		2.190.525*			

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gekenmerkt met een *.

BIJLAGE B
1959

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

UITGAVEN			Coëfficiënten	Exploïtatïe- uitslagen	Interesten op het beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	FINANCIELE UITSLAGEN		LIJNEN IN EXPLOITATIE
Exploïtatïe- 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 BRABANT (vervolg)								
513.744	11.186	524.930	112,63	— 58.857	— 225	»	59.082	Groenendaal - Overijse
14.362.791	363.781	14.726.572	97,16	430.983	— 11.915	»	419.068	Leuven - Diest en uitbreidingen
13.626.878	335.689	13.962.567	99,82	24.478	3.590	20.888	»	Grimbergen - Londerzeel en uitbreiding
4.389.919	114.785	4.504.704	94,19	278.000	12.708	»	290.708	Haacht - Aarschot - Tienen
4.873.450	119.724	4.993.174	100,09	4.676	7.453	2.777	»	Eigenbrakel - Waver
13.587.678	335.608	13.923.286	99,57	60.361	»	60.361	»	Leuven - Tervuren en uitbreidingen
3.151.777	70.616	3.222.393	109,52	280.049	12.737	»	267.312	Chastre - Incourt - Gembloux
3.226.983	78.836	3.305.819	100,64	20.988	»	»	20.988	Tervuren - Tienen
2.048.695	51.333	2.100.028	98,18	38.865	11.431	50.296	»	Waterloo - Mont-St-Jean
1.840.334	45.270	1.885.604	99,97	645	»	645	»	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hen- nuyères - 's-Gravenbrakel
4.585.173	112.905	4.698.078	99,87	6.310	— 3.229	3.081	»	Halle - Ninove
4.827.293	130.682	4.957.975	91,05	487.108	»	»	487.108	Geldenaken - Tienen - St-Truiden
13.347.475	338.343	13.685.818	97,08	411.803	3.917	415.720	»	Brussel - Wemmel
18.093.420	449.010	18.542.430	99,11	166.339	»	166.339	»	Brussel - Halle
26.342.867	647.616	26.990.483	100,02	6.494	15.423	8.929	»	Brussel - Asse - Aalst - Oordegem
292.365.460	7.278.067	299.643.527	98,81	3.980.337 — 371.064	110.139 — 34.903	1.956.542	347.382 — 2.075.349	Totalen
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN								
24.941.988	626.120	25.568.108	96,46	939.621	56.121	995.742	»	Lijnen van het Kortrijkse
62.156.853	1.658.166	63.815.019	92,36	5.275.226	23.999	5.299.225	»	Lijnen van de Kust
30.070.430	739.591	30.810.021	95,62	1.409.961	8.167	1.418.128	»	Lijnen van het Centrum der provincie West-Vlaanderen
117.169.271	3.023.877	120.193.148	94,03	7.624.808	88.287	7.713.095	»	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

1959

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	101.511	271.582	1.414.279	2.971.007	668	278.880	4.664.834
Gent - Zaffelare	»	339.983	»	3.618.877	»	200.841	3.819.718
Deinze - Oudenaarde	»	85.912	»	616.052	3.218	49.958	669.228
Gent - Wetteren - Hamme	»	514.661	»	5.698.144	1.623	568.476	6.268.243
Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel	»	911.049	»	7.851.140	1.122	249.897	8.102.159
Gent - Merelbeke	133.271	167.602	1.693.127	1.892.626	»	151.474	3.737.227
Overmere - Lokeren - Zaffelare	»	54.039	»	240.089	»	33.401	273.490
Wetteren - Zottegem	»	109.437	»	648.069	»	67.110	715.179
Geraardsbergen - Oudenaarde	»	119.551	»	1.018.637	269	91.483	1.110.389
Hamme - Antwerpen - Moerzeke	540.843	295.916	9.301.077	4.214.285	3.580	693.812	17.831.247
		365.474*		3.618.493*			2.128.766
Gent - Lochristi	»	180.546	»	2.022.169	»	106.597	3.849.832
Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen	»	395.626	»	3.469.981	»	379.851	3.815.463
Gent - Bassevelde	41.504	257.117	752.034	2.819.630	»	243.799	3.675.999
Gent - Nevele - Ruiselede	85.928	220.976	1.230.506	2.099.143	2.780	343.570	
Totalen	903.057	3.923.997 365.474*	14.391.023	39.179.849 3.618.493*	13.260	3.459.149	60.661.774
PROVINCIE HENEGOUWEN							
Lijnen van de groep Charleroi	6.137.445	2.284.877	137.755.261	26.266.462	462.406	7.100.224	171.584.353
Lijnen van de groep Centrum	2.298.137	215.032	51.393.385	2.200.236	133.920	1.918.932	55.646.473
Lijnen van de groep Doornik	»	1.400.048	»	15.213.445	1.716	731.958	15.947.119
Lijnen van de groep Bergen en Borinage	3.270.374	1.806.793	69.338.899	17.797.453	1.471.950	4.978.121	95.308.222
		195.159*		1.721.799*			3.589.201
Lijnen der streek van Chimay en Couvin	4.514	371.012	»	3.158.930	172.810	257.461	
Totalen	11.710.470	6.077.762 195.159*	258.487.545	64.636.526 1.721.799*	2.242.802	14.986.696	342.075.368

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gekenmerkt met een *.

BIJLAGE B

1959

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 overeenskomstig 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 OOST-VLAANDEREN								
4.492.491	111.956	4.604.447	98,71	60.387	2.794	63.181	»	Gent - Zomergem - Ursel
3.619.062	91.673	3.710.735	97,14	108.983	»	»	— 108.983	Gent - Zaffelare
659.581	16.061	675.642	100,96	— 6.414	17.379	10.965	»	Deinze - Oudenaarde
5.938.535	150.438	6.088.973	97,14	179.270	— 6.622	»	— 172.648	Gent - Wetteren - Hamme
7.893.936	194.452	8.088.388	99,83	13.771	— 1.834	11.937	»	Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel
3.621.807	89.693	3.711.500	99,31	25.727	»	25.727	»	Gent - Merelbeke
331.524	6.564	338.088	123,62	— 64.598	2.472	»	62.126	Overmere - Lokeren - Zaffelare
687.799	17.164	704.963	98,57	10.216	16.149	»	— 26.365	Wetteren - Zottegem
1.046.672	26.649	1.073.321	96,66	37.068	»	37.068	»	Geraardsbergen - Oudenaarde
17.238.522	427.950	17.666.472	99,08	164.775	— 7.153	157.622	»	Hamme - Antwerpen - Moerzeke
1.969.979	51.090	2.021.069	94,94	107.697	14.421	122.118	»	Gent - Lochristi
3.626.413	92.396	3.718.809	96,60	131.023	»	»	— 131.023	Gent - Merelbeke - Herzele - Geraards- bergen
3.541.357	91.571	3.632.928	95,22	182.535	»	»	— 182.535	Gent - Bassevelde
3.523.579	88.224	3.611.803	98,25	64.196	— 5.510	»	— 58.686	Gent - Nevele - Ruiselede
58.191.257	1.455.881	59.647.138	98,33	— 71.012	— 21.119	428.618	— 62.126	Totalen
							680.240	
PROVINCIE HENEGOUWEN								
161.490.225	4.118.024	165.608.249	96,52	5.976.104	48.196	6.024.300	»	Lijnen van de groep Charleroi
52.378.038	1.335.515	53.713.553	96,53	1.932.920	11.881	1.944.801	»	Lijnen van de groep Centrum
15.514.492	382.731	15.897.223	99,69	49.896	36.517	86.413	»	Lijnen van de groep Doornik
92.315.512	2.258.422	94.573.934	99,23	734.288	52.449	786.737	»	Lijnen van de groep Bergen en Borinage
3.691.985	86.141	3.778.126	105,26	— 188.925	971	»	187.954	Lijnen der streek van Chimay en Couvin
325.390.252	8.180.833	333.571.085	97,51	— 188.925	150.014	8.842.251	187.954	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

1959

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	»	1.152.664	»	12.437.304	25.183	1.024.133	13.486.620
Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik	34.954	2.384.806 16.157*	»	30.932.970 204.180*	2.009.271	1.636.242	34.782.663
Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik	2.049.703	4.152.438	35.563.892	52.938.190	86.457	4.177.269	92.765.808
Totaal	2.084.657	7.689.908 16.157*	35.563.892	96.308.464 204.180*	2.120.911	6.837.644	141.035.091
PROVINCIE LIMBURG							
Lijnen van de provincie Limburg . . .	»	6.563.110 1.430*	»	69.173.236 18.564*	»	5.248.873	74.440.673
Totaal	»	6.563.110 1.430*	»	69.173.236 18.564*	»	5.248.873	74.440.673
PROVINCIE LUXEMBURG							
Melreux - La Roche	3.246	75.929	»	823.760	395.440	107.015	1.326.215
Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen	889	58.989	»	681.330	180.350	109.749	971.429
Houffalize - Bourcy	2.348	40.545	»	341.820	155.280	6.884	503.984
Paliseul - Bouillon	6.516	132.201	»	1.144.740	554.600	199.075	1.898.415
Poix - Paliseul	2.062	70.757	»	456.560	386.190	77.379	920.129
Marche - Bastenaken - Martelange . .	52.410	229.172 37.774*	250.200	2.118.650 173.005*	716.410	339.442	3.597.707
Vielsalm - Lierneux	1.324	74.040	»	458.520	50.170	81.567	590.257
Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux .	2.643	227.115	»	1.608.240	195.240	110.964	1.914.444
Bouillon - Corbion - Pussemange - grens	4.306	52.270	»	409.550	207.530	70.230	687.310
Libramont - Amberloup	340	32.817	»	195.270	18.530	41.916	255.716
Aarlen - Martelange	»	96.805	»	848.260	13.020	131.599	992.879
Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg	»	418.377 21.753*	»	4.245.700 116.400*	»	446.347	4.808.447
Totaal	76.084	1.509.017 59.527*	250.200	13.332.400 289.405*	2.872.760	1.722.167	18.466.932
PROVINCIE NAMEN							
Lijnen van het Naamse	29.434 15.950*	4.374.438 72.424*	39.740 977.369*	57.970.164 221.781*	1.711.959	2.940.338	63.861.351
Totaal	29.434 15.950*	4.374.438 72.424*	39.740 977.369*	57.970.164 221.781*	1.711.959	2.940.338	63.861.351
Algemene totalen	32.733.940 677.537*	51.988.127 2.073.595*	678.399.088 15.022.584*	566.806.451 18.633.363*	16.504.808	69.395.737	1.364.762.031

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (verpachte diensten) zijn gekenmerkt met een *.

BIJLAGE B

1959

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 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 LUIK								
12.963.464	323.679	13.287.143	98,52	199.477	»	199.477	»	Lijnen van de Condroz
32.971.531	834.784	33.806.315	97,19	976.348	— 19.992	956.356	»	Lijnen van het noordoosten van de pro- vincie Luik
89.199.600	2.226.379	91.425.979	98,56	1.339.829	— 35.967	1.303.862	»	Lijnen van het noordwesten van de pro- vincie Luik
135.134.595	3.384.842	138.519.437	98,22	2.515.654	— 55.959	2.459.695	»	Totalen
PROVINCIE LIMBURG								
70.214.396	1.786.576	72.000.972	96,72	2.439.701	»	2.439.701	»	Lijnen van de provincie Limburg
70.214.396	1.786.576	72.000.972	96,72	2.439.701	»	2.439.701	»	Totalen
PROVINCIE LUXEMBURG								
1.281.281	31.829	1.313.110	99,01	13.105	— 2.655	»	— 10.450	Melreux - La Roche
947.322	23.314	970.636	99,92	793	»	»	— 793	Poix - St-Hubert - Freux en uitbreidingen
505.495	12.096	517.591	102,70	13.607	»	»	13.607	Houffalize - Bourcy
1.860.723	45.562	1.906.285	100,41	7.870	17.601	»	— 9.731	Paliseul - Bouillon
916.835	22.083	938.918	102,04	18.789	20.924	»	— 2.135	Poix - Paliseul
3.518.478	82.193	3.600.671	100,08	2.964	37.368	»	— 34.404	Marche - Bastenaken - Martelange
738.148	14.166	752.314	127,46	162.057	»	»	162.057	Vielsalm - Lierneux
1.883.130	45.947	1.929.077	100,76	14.633	15.992	»	— 1.359	Comblain-la-Tour - Manhay - Melreux
883.370	16.495	899.865	130,93	212.555	7.018	»	205.537	Bouillon - Corbion - Pussemange - grens
259.502	6.137	265.639	103,88	9.923	10.537	»	— 614	Libramont - Amberloup
884.482	23.829	908.311	91,48	84.568	19.101	»	— 103.669	Aarlen - Martelange
4.486.801	115.403	4.602.204	95,71	206.243	3.970	»	— 210.213	Buurtlijnen in het zuiden van de pro- vincie Luxemburg
18.165.567	439.054	18.604.621	100,75	304.709 — 442.398	132.511 — 2.655	»	381.201 — 373.368	Totalen
PROVINCIE NAMEN								
60.214.404	1.527.350	61.741.754	96,68	2.119.597	11.368	»	— 2.130.965	Lijnen van het Naamse
60.214.404	1.527.350	61.741.754	96,68	2.119.597	11.368	»	— 2.130.965	Totalen
1.299.532.992	32.672.083	1.332.205.075	97,61	33.633.472 — 1.076.516	679.654 — 114.636	27.242.251	— 6.858.386 978.663	Algemene totalen

De sommen gemerkt met een teken — vertegenwoordigen :

in kolom (13) : het tekort op exploitatie ;

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

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

BIJLAGE C

1959

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	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 ANTWERPEN									
Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	329.133	570.614	329.133	57,68	»	»	»	»	»
Mechelen - Geel - Turnhout	485.927	540.098	485.927	89,97	»	»	»	»	»
Turnhout - Arendonk	76.520	81.281	76.520	94,14	»	»	»	»	»
Brasschaat - Brecht - Westerlo	121.568	142.143	121.568	85,53	»	»	»	»	»
Turnhout - Hoogstraten - grens	119.386	125.430	119.386	95,18	»	»	»	»	»
Turnhout - Poppel - grens	117.294	84.155	84.155	100	1.589	7.888	11.831	6,29	11.831
Lijnen van het westen van de provincie Antwerpen	1.876.987	3.729.878	1.876.987	50,32	»	»	»	»	»
Stadslijnen van Mechelen	275.534	427.385	275.534	64,47	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	3.402.349	5.700.984	3.369.210		1.589	7.888	11.831		11.831
PROVINCIE BRABANT									
Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbreidingen	137.781	1.206.090	137.781	11,42	»	»	»	»	»
Brussel - Edingen	12.919	451.770	12.919	2,86	»	»	»	»	»
Brussel - Humbeek en uitbr.	437.413	635.360	437.413	68,84	»	»	»	»	»
Brussel - Haacht en uitbr.	137.243	465.139	137.243	29,51	»	»	»	»	»
Brussel - Sterrebeek - Vossem	16.620	540.191	16.620	3,08	»	»	»	»	»
Brussel - Kleine Hut en uitbr.	485.530	771.225	485.530	62,96	»	»	»	»	»
Grimbergen - Londerzeel en uitbr.	20.888	303.466	20.888	6,88	»	»	»	»	»
Eigenbrakel - Waver	2.777	435.553	2.777	0,64	»	»	»	»	»
Leuven - Tervuren en uitbr.	60.361	428.246	60.361	14,09	»	»	»	»	»
Waterloo - Mont-Saint-Jean	50.296	88.840	50.296	56,61	»	»	»	»	»
Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hennuyères - 's Gravenbrakel	645	189.640	645	0,34	»	»	»	»	»
Halle - Ninove	3.081	413.815	3.081	0,74	»	»	»	»	»
Brussel - Wemmel	415.720	306.160	306.160	100	6.134	25.856	38.785	6,79	38.785
Brussel - Halle	166.339	637.800	166.339	26,08	»	»	»	»	»
Brussel - Asse - Aalst - Oordegem	8.929	976.530	8.929	0,91	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	1.956.542	7.849.825	1.846.982		6.134	25.856	38.785		38.785

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

1959

SPOORLIJNEN EN AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1931 : VERDELING VAN DE WINSTEN (1^{ste} 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		Reservcfonds
		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 . . .	995.742	1.875.887	995.742	53,08	»	»	»	»	»
Lijnen van de Kust	5.299.225	4.525.392	4.525.392	100	43.536	182.575	273.861	3,22	273.861
Lijnen van het centrum der pro- vincie West-Vlaanderen . . .	1.418.128	1.498.860	1.418.128	94,61	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	7.713.095	7.900.139	6.939.262		43.536	182.575	273.861		273.861
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN									
Gent - Zomergem - Ursel . . .	63.181	533.870	63.181	11,83	»	»	»	»	»
Deinze - Oudenaarde	10.965	49.560	10.965	22,12	»	»	»	»	»
Sint-Niklaas - Kieldrecht - Doel .	11.937	79.560	11.937	15,—	»	»	»	»	»
Gent - Merelbeke	25.727	21.038	21.038	100,—	272	1.105	1.656	2,64	1.656
Geraardsbergen - Oudenaarde . .	37.068	111.488	37.068	33,25	»	»	»	»	»
Hamme - Antwerpen - Moerzeke .	157.622	691.875	157.622	22,78	»	»	»	»	»
Gent - Lochristi	122.118	338.365	122.118	36,09	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	428.618	1.825.756	423.929		272	1.105	1.656		1.656
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Lijnen van de groep Charleroi. .	6.024.300	5.674.755	5.674.755	100	17.497	83.012	124.518	1,09	124.518
Lijnen van de groep Centrum . .	1.944.801	1.849.799	1.849.799	100	4.826	22.544	33.816	0,91	33.816
Lijnen van de groep Doornik . .	86.413	1.742.351	86.413	4,96	»	»	»	»	»
Lijnen van de groep Bergen en Borinage	786.737	4.947.376	786.737	15,90	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	8.842.251	14.214.281	8.397.704		22.323	105.556	158.334		158.334

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

1959

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

LIJNEN	Financiële uitslag verdeeld overeenvoegstig 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	199.477	443.495	199.477	44,98	»	»	»	»	»
Lijnen van het noordoosten van de provincie Luik	956.356	1.575.330	956.356	60,71	»	»	»	»	»
Lijnen van het noordwesten van de provincie Luik	1.303.862	3.763.523	1.303.862	34,64	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	2.459.695	5.782.348	2.459.695		»	»	»		»
PROVINCIE LIMBURG									
Lijnen van de provincie Limburg	2.439.701	3.424.834	2.439.701	71,24	»	»	»	»	»
Totaal . . . F	2.439.701	3.424.834	2.439.701		»	»	»		»
Algemeen totaal . . . F	27.242.251	46.698.167	25.876.483		73.854	322.980	484.467		484.467

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 uit te reiken als dividenden : 26.360.950 F.

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

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

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

* Exploitatiewinst uit te rekenen als dividenden : 26.360.950 F.

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 D

1959

DIVIDENDEN TOEGEKEND AAN DE IN SPECIEN BETAALDE INSCHRIJVINGEN.
COUPONS N^o 10 BETAALBAAR BIJ HET HOOFDBESTUUR VAN 1 JULI 1960 AF.

Reeksnummer en letter der aandelen	Benaming der lijnen zoals ze op de aandelen voorkomt	Ordenummer van bijlage A	Waarde van de coupon belasting van 2 % afgehouden	Reeksnummer en letter der aandelen	Benaming der lijnen zoals ze op de aandelen voorkomt	Ordenummer van bijlage A	Waarde van de coupon belasting van 2 % afgehouden
111A	Antwerpen - Hoogstraten - Turnhout	1	25,44	424A	Buurtlijnen van de Groep Doornik	57	2,19
111D	Idem	1	19,79	424H	Idem	57	3,04
112A	Mechelen - Geel - Turnhout	2	39,68	431C	Buurtlijnen van de Groep Charleroi	55	36,85
112F	Idem	2	34,39	711A	Poulseur - Sprimont - Trooz	61	26,77
113A	Antwerpen - Brasschaat - grens en uitbreidingen	14	22,20	712A	Hoei - Borgworm	62	15,28
113D	Idem	14	17,26	712D	Idem	62	11,89
114A	Antwerpen - Zandvliet - Lillo	14	22,20	715A	Borgworm - Oerle	62	15,28
114D	Idem	14	17,26	716A	Sint-Truiden - Oerle - Ans en uitbreidingen	63	31,42
116A	Turnhout - Arendonk - grens	4	41,51	716K	Idem	63	30,37
116B	Idem	4	36,91	719A	Luik - Barchon - 's Gravenvoeren	61	26,77
118D	Brasschaat - Brecht - Westerlo	6	29,33	719E	Idem	61	19,93
122D	Turnhout - Poppel - grens	9	40,46	722B	Hannuit - Vinalmont - Burdinne - Bierwart - Hoei en vertakking	62	13,58
213A	Deinze - Oudenaarde	43	9,76	722D	Idem	62	11,89
311A	Oostende - De Panne - grens - Veurne - Adinkerke	39	47,26	724C	Spa - Verviers	61	21,72
311D	Idem	39	37,46	811A	Leopoldsborg - Bree - Maaseik	63	31,42
311H	Idem	39	64,41	811D	Idem	63	24,43
313D	Oostende - Knokke - grens - Brugge	39	37,46	813A	Tongeren - Lanaken en uitbr.	63	31,42
313G	Idem	39	57,06	814A	Hasselt - Oerle	63	31,42
313H	Idem	39	64,41	816A	Hasselt - Leopoldsborg	63	31,42
314A	Veurne - Ieper	40	41,73	816G	Idem	63	38,40
316A	Kortrijk - Wervik - Menen	38	23,41	816K	Idem	63	30,37
317A	Brugge - Zwevezele	40	41,73	820D	Genk - Luik - Vottem en uitbr.	63	24,43
321D	Brugge - Knesselare - Ursel	40	32,46	822A	Maaseik - Kessenich	63	31,42
323B	Brugge - Middelburg	40	37,09	824G	Hasselt - Herk-de-Stad	63	38,40
327C	Roeselare - Diksmuide - Bikschote	40	33,84	911A	Brussel - Schepdaal - Ninove en uitbreidingen	15	5,04
328D	Kortrijk - Pecq	38	18,21	911D	Idem	15	3,92
328F	Idem	38	20,29	912A	Brussel - Edingen	17	1,26
330C	Izegem - Gullegem	40	33,84	912D	Idem	17	0,98
331C	Kortrijk - Berchem	38	18,99	912F	Idem	17	1,10
415A	Buurtlijnen van de Groep Bergen en Borinage	58	7,02	916A	Grimbergen - Londerzeel en uitbr.	25	3,04
415D	Idem	58	5,46	916G	Idem	25	3,71
415G	Idem	58	8,57	919A	Nijvel - Eigenbrakel - Virginal - Hennuyères - 's Gravenbrakel	32	0,15
418A	Buurtlijnen van de Groep Centrum	56	44,99	927A	Brussel - Haacht en uitbr.	19	13,01
418B	Idem	56	40,09	927D	Idem	19	10,12
418D	Idem	56	35,19	929A	Brussel - Sterrebeek - Vossem	21	1,35
				929D	Idem	21	1,06
				932G	Leuven - Tervuren	28	7,59

BIJLAGE E

1959

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de 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	8.075.964	»	7.240.964	9.747	2.040.958
2	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie	10.000.000	14.938.934	»	4.938.934	7.258	3.652.775
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
3	Marchienne-au-Pont (station) - Charleroi	415.000	802.000	»	387.000	76.592	34.000
4	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Ta- mines - Châtelineau en uitbreidingen .	5.000.000	4.715.000	285.000	»	18.017	859.000
5	Streek van het Centrum	5.000.000	4.566.000	434.000	»	16.799	1.828.000
	PROVINCIE LIMBURG						
6	Speciale autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	12.000.000	12.050.044	»	50.044	781.063	5.891.413
	PROVINCIE LUXEMBURG						
7	Streek van Houffalize	380.000	787.105	»	407.105	»	556.299
	PROVINCIE NAMEN						
8	Namen - Perwijs	330.000	358.468	»	28.468	4.252	358.466
	Totaal . . . F	33.960.000	46.293.515	719.000	13.052.515	913.728	15.220.911
	Lage kapitalen.						
	PROVINCIE ANTWERPEN						
9	Antwerpen (Fr.D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	2.000	2.000	»	»	122.768	2.000
	Totaal . . . F	2.000	2.000	»	»	122.768	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	»	»	140.977	3.000
12	Streek van Tienen	6.000	6.000	»	»	55.201	6.000
13	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	2.000	2.000	»	»	644.603	2.000
14	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijk)	2.000	2.000	»	»	198.792	2.000

BIJLAGE E

1959

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de 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	»	»	56.128	3.000
17	Streek van Eigenbrakel	4.000	4.000	»	»	184.193	4.000
18	Evere - Diegem - Zaventem	2.000	2.000	»	»	126.846	2.000
19	Strombeek-Bever - Vilvoorde	2.000	2.000	»	»	18	1.360
20	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium) .	2.000	2.000	»	»	1.334	1.360
21	Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	2.000	2.000	»	»	25.731	2.000
	Totaal . . . F	34.000	34.000	»	»	1.485.621	32.720
	PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
22	Brugge naar de Kust	6.000	6.000	»	»	38.664	6.000
23	Brugge - Gistel - Oostende	4.000	4.000	»	»	131.439	4.000
24	Ieper - Loker - Poperinge	2.000	2.000	»	»	56.796	2.000
25	Streek van Merkem	4.000	4.000	»	»	76.284	4.000
26	De Panne - Adinkerke - Franse grens .	2.000	2.000	»	»	10.514	1.547
	Totaal . . . F	18.000	18.000	»	»	313.697	17.547
	PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
27	Merelbeke - Zottegem	2.000	2.000	»	»	57.287	2.000
28	Zottegem - Ninove	2.000	2.000	»	»	9.564	2.000
	Totaal . . . F	4.000	4.000	»	»	66.851	4.000
	PROVINCIE HENEGOUWEN						
29	Thuin - Nalines *	2.000	2.000	»	»	51	2.000
30	Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreidingen	2.000	2.000	»	»	22.295	2.000
31	Nijvel - Zinnik	2.000	2.000	»	»	49.971	2.000
32	Frameries - Ghlin	2.000	2.000	»	»	87.955	2.000
	Totaal . . . F	8.000	8.000	»	»	160.272	8.000

BIJLAGE E

1959

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

Volg- nummers	DIENTEN	Kapitalen	Bedrag van de 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						
33	Seraing - Rotheux - Rimièr	3.000	3.000	»	»	10.715	3.000
34	Streek van Verviers	9.000	9.000	»	»	103.087	9.000
35	Herstal - Vivegnis - Ternaaien	6.000	6.000	»	»	11.458	6.000
36	Streek van Hoei	3.000	3.000	»	»	352.064	3.000
37	Micheroux - Luik	3.000	3.000	»	»	81.419	3.000
38	Saint-Georges - Engis	5.000	5.000	»	»	47.866	5.000
39	Verviers - Soumagne en Verviers - Val- Dieu	3.000	3.000	»	»	37.353	3.000
40	Luik - Montegnée - Jemeppe-sur-Meuse en Luik - Saint-Nicolas (Pansy)	2.000	2.000	»	»	58.898	2.000
41	Luik - Glaaien - Tongeren *	2.000	2.000	»	»	108.519	2.000
42	Streek van Luik	6.000	6.000	»	»	240.436	»
	Totaal . . . F	42.000	42.000	»	»	1.051.815	36.000
	PROVINCIE LIMBURG						
43	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						
44	Libramont - Bouillon	2.000	2.000	»	»	15.383	2.000
	Totaal . . . F	2.000	2.000	»	»	15.383	2.000
	PROVINCIE NAMEN						
45	Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve	4.000	4.000	»	»	2.500	4.000
46	Namen - Hemptinne *	2.000	2.000	»	»	2.352	1.680
47	Namen - Andenne - Seilles, over Vezin .	2.000	2.000	»	»	81.073	2.000
48	Wellin - Beauraing - Franse grens naar Givet *	2.000	2.000	»	»	3.468	2.000
49	Streek van Dinant	6.000	6.000	»	»	76.109	6.000
	Totaal . . . F	16.000	16.000	»	»	165.502	15.680
	Algemeen totaal . . . F	132.000	132.000	»	»	3.382.763	123.947
	Hoge en lage kapitalen	34.092.000	46.425.515	719.000	13.052.515	4.296.491	15.344.858

* Die diensten werden in 1959 niet geëxploiteerd.

BIJLAGE F
1959

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 .	615.760	7.523.458	7.099.585	»	180.563	7.280.148
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie	692.820	10.770.391	9.917.333	»	258.489	10.175.822
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi .	253.935	3.529.362	3.292.829	105.881	84.705	3.483.415
Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tami- nes - Châtelineau en uitbreidingen . .	721.737	9.978.728	9.420.470	99.787	239.489	9.759.746
Streek van het Centrum	507.580	9.083.237	8.570.627	7.500	217.998	8.796.125
PROVINCIE LIMBURG						
Bijzondere autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	7.065.474	62.956.780	60.581.604	»	1.300.439	61.882.043
PROVINCIE LUXEMBURG						
Streek van Houffalize	123.929	883.110	1.190.246	»	21.195	1.211.441
PROVINCIE NAMEN						
Namen - Perwijs	148.606	1.971.653	1.917.697	»	47.320	1.965.017
Totalen	10.129.841	106.696.719	101.990.391	213.168	2.350.198	104.553.757
B. Lage Kapitalen						
PROVINCIE ANTWERPEN						
Antwerpen (Fr.-D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	112.015*	970.204*	921.846	»	23.285	945.131

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (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 overtallige uitgaven.

EXPLOITATIEREKENING EN EXPLOITATIEUITSLAGEN

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Te verdelen winsten overeenkomstig 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
243.310	— 240.321	2.989	»	Etterbeek - Overijse en uitbreidingen
594.569	— 122.048	472.521	»	Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglome- ratie
				PROVINCIE HENEGOUWEN
45.947	— 21.285	24.662	»	Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi
218.982	15.543	234.525	»	Châtelineau - Wanfercée-Baulet - Tami- nes - Châtelineau en uitbreidingen
287.112	23.669	310.781	»	Streek van het Centrum
				PROVINCIE LIMBURG
1.074.737	»	1.074.737	»	Bijzondere autobusdiensten voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg
				PROVINCIE LUXEMBURG
— 328.331	— 1.825	»	330.156	Streek van Houffalize
				PROVINCIE NAMEN
6.636	»	6.636	»	Namen - Perwijs
2.471.293	39.212	2.126.851	330.156	Totalen
— 328.331	— 385.479			
				B. Lage Kapitalen
				PROVINCIE ANTWERPEN
25.073	»	25.073	»	Antwerpen (Fr.-D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)

BIJLAGE F
1959

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	172.010	1.771.760	{ 2.556.615	»	37.767	2.594.382
	100.237*	822.622*				
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreiding	148.326*	1.677.773*	1.594.095	16.778	40.267	1.651.140
Streek van Tienen	80.200	849.220	831.118	»	18.102	849.220
Perwijs - Waver - Overijse en uitbr.	552.054*	6.222.517*	5.897.449	124.450	149.340	6.171.239
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	279.655*	3.893.782*	3.556.895	194.689	93.451	3.845.035
Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)	192.660*	1.757.888*	1.720.963	11.882	25.043	1.757.888
Streek van Nijvel	386.646*	3.273.962*	3.273.962	»	»	3.273.962
Streek van Eigenbrakel	120.792*	1.203.154*	1.114.717	»	28.876	1.143.593
Evere - Diegem - Zaventem	129.866*	1.116.123*	1.047.853	11.161	26.787	1.085.801
Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen	173.010	1.686.090	1.650.149	»	35.941	1.686.090
Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)	3.330	55.617	54.431	»	1.186	55.617
Hannuit - Waver en uitbreiding	76.479*	828.635*	796.467	»	19.887	816.354
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN						
Brugge - Kust	53.858*	491.675*	464.380	14.750	11.800	490.930
Brugge - Gistel - Oostende	156.887*	1.765.550*	1.638.341	81.948	42.373	1.762.662
Ieper - Loker - Poperinge	277.262*	2.346.665*	2.346.665	»	»	2.346.665
Streek van Merkem	98.487*	919.089*	860.267	36.764	22.058	919.089
De Panne - Adinkerke - Franse grens	16.573*	252.594*	214.256	7.578	6.062	227.896
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN						
Merelbeke - Zottegem	108.764*	1.397.769*	1.382.163	5.724	9.882	1.397.769
Zottegem - Ninove	66.081*	499.953*	496.418	»	3.535	499.953
PROVINCIE HENEGOUWEN						
Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreiding	54.663*	361.525*	361.525	»	»	361.525
Nijvel - Zinnik	129.880	1.185.792	1.140.547	19.968	25.277	1.185.792
Frameries - Ghlin	143.646*	2.449.448*	2.315.344	48.989	58.787	2.423.120

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (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 overtallige uitgaven.

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

1959

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	Financiële uitgaven		DIENSTEN
		Te verdelen winsten overeenkomstig 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
»	»	»	»	Streek van Leuven
26.633	»	26.633	»	Hoellaart - Bosvoorde en uitbreiding
»	»	»	»	Streek van Tienen
51.278	»	51.278	»	Perwijs - Waver - Overijse en uitbr.
48.747	»	48.747	»	Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)
»	»	»	»	Leuven - Overijse - Terhulpen (Station)
»	»	»	»	Streek van Nijvel
59.561	»	59.561	»	Streek van Eigenbrakel
30.322	»	30.322	»	Evere - Diegem - Zaventem
»	»	»	»	Anderlecht (Het Rad) - Oudenaken en uitbreidingen
»	»	»	»	Waterloo - Terhulpen (Sanatorium)
12.281	»	12.281	»	Hannuit - Waver en uitbreiding
				PROVINCIE WEST-VLAANDEREN
745	»	745	»	Brugge - Kust
2.888	»	2.888	»	Brugge - Gistel - Oostende
»	»	»	»	Ieper - Loker - Poperinge
»	»	»	»	Streek van Merkem
24.698	»	24.698	»	De Panne - Adinkerke - Franse grens
				PROVINCIE OOST-VLAANDEREN
»	»	»	»	Merelbeke - Zottegem
»	»	»	»	Zottegem - Ninove
				PROVINCIE HENEGOUWEN
»	»	»	»	Doornik - Frasnes-lez-Buissenal - Lessen en uitbreiding
»	»	»	»	Nijvel - Zinnik
26.328	»	26.328	»	Frameries - Ghlin

BIJLAGE F
1959

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	27.924*	237.983*	225.502	»	5.712	231.214
Streek van Verviers	156.205*	1.398.748*	1.365.178	»	33.570	1.398.748
Herstal - Vivegnis - Ternaaien	109.993	1.115.925	1.087.413	»	26.782	1.114.195
Streek van Hoei	182.025*	2.002.347*	1.851.505	40.047	48.056	1.939.608
Micheroux - Luik	383.504	4.400.273	4.290.269	»	105.607	4.395.876
Saint-Georges - Engis	145.016*	1.173.243*	1.111.667	»	28.158	1.139.825
Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	255.667	2.933.552	2.860.881	»	70.405	2.931.286
Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en Luik - Saint-Nicolas (Pansy)	618.302 28.235*	9.196.057 321.933*	9.281.676	»	228.432	9.510.108
Streek van Luik	888.095*	10.561.973*	9.831.931	317.312	253.487	10.402.730
PROVINCIE LUXEMBURG						
Libramont - Bouillon	66.077*	471.529*	465.792	»	5.737	471.529
PROVINCIE NAMEN						
Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve	118.284*	580.112*	580.112	»	»	580.112
Namen - Andenne - Seilles over Vezin	260.698*	2.751.565*	2.655.383	»	66.038	2.721.421
Streek van Dinant	103.321 193.925*	1.194.586 1.743.168*	2.820.031	35.838	70.506	2.926.375
Totalen	2.029.217 5.141.435*	24.388.872 53.493.529*	74.663.806	967.878	1.622.196	77.253.880
Algemene totalen	12.159.058 5.141.435*	131.085.591 53.493.529*	176.654.197	1.181.046	3.972.394	181.807.637

Zie bijlage E de diensten die in 1959 niet geëxploiteerd werden.

De afgelegde kilometers en de te verdelen ontvangsten (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 overtallige uitgaven.

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

1959

Exploitatie- uitslagen	Interesten op beschikbaar kapitaal of op overtallige uitgaven	Financiële uitslagen		DIENSTEN
		Te verdelen winsten overeenkomstig 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
6.769	»	6.769	»	Seraing - Rotheux - Rimièr
»	»	»	»	Streek van Verviers
1.730	»	1.730	»	Herstal - Vivegnis - Ternaaien
62.739	»	62.739	»	Streek van Hoei
4.397	»	4.397	»	Micheroux - Luik
33.418	»	33.418	»	Saint-Georges - Engis
2.266	»	2.266	»	Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu
7.882	»	7.882	»	Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en Luik - Saint-Nicolas (Pansy)
159.243	»	159.243	»	Streek van Luik
				PROVINCIE LUXEMBURG
»	»	»	»	Libramont - Bouillon
				PROVINCIE NAMEN
»	»	»	»	Gedinne - Willerzie - Bourseigne-Neuve
30.144	»	30.144	»	Namen - Andenne - Seilles over Vezin
11.379	»	11.379	»	Streek van Dinant
628.521	»	628.521	»	Totalen
3.099.814 — 328.331	39.212 — 385.479 }	2.755.372	330.156	Algemene totalen

BIJLAGE G

1959

AUTOBUSDIENSTEN REGIME 1924 : VEREFFENING DER UITSLAGEN

DIENSTEN	Financiële uitslagen te verdelen volgens art. 28 en 38 der statuten	Eerste dividend			Tantièmes van de Raad van Beheer en van de Algemene Directie	Voorzieningsfonds	Tweede dividend		Reservefonds
		Maximum volgens de statuten	Toegekend bedrag	Percent der dekking			Totale toekenning	Bedrag per aandeel	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
A. Hoge kapitalen									
PROVINCIE BRABANT									
Etterbeek - Overijse en uitbreidingen .	2.989	52.188	2.989	5,73	»	»	»	»	»
Openbare provinciale autobusdiensten in het zuiden van de Brusselse agglomera- tie	472.521	550.000	472.521	85,91	»	»	»	»	»
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Marchienne-au-Pont (Stat.) - Charleroi	24.662	22.825	22.825	100	107	432	649	1,56	649
Châtelineau - Wanfercée - Baulet -	234.525	275.000	234.525	85,28	»	»	»	»	»
Tamines - Châtelineau en uitbr. . . .	310.781	275.000	275.000	100	703	8.770	13.154	2,63	13.154
Streek van het Centrum									
PROVINCIE LIMBURG									
Bijzondere autobusd. voorbehouden aan het vervoer van mijnwerkers naar de kolenmijnen van Limburg	1.074.737	660.000	660.000	100	24.080	97.665	146.496	12,21	146.496
PROVINCIE LUXEMBURG									
Streek van Houffalize	— 330.156	23.750	»	»	»	»	»	»	»
PROVINCIE NAMEN									
Namen - Perwijs	6.636	20.625	6.636	32,17	»	»	»	»	»
Totalen . . .	2.126.851 — 330.156	1.879.388	1.674.496		24.890	106.867	160.299		160.299
B. Lage Kapitalen									
PROVINCIE ANTWERPEN									
Antwerpen (F.D. Rooseveltpl.) - Ant- werpen (Kruisschans)	25.073	87	87	100	1.451	5.883	8.826	4.413	8.826
PROVINCIE BRABANT									
Streek van Eigenbrakel	59.561	220	220	100	3.445	13.974	20.961	5.240	20.961
Hoeilaart - Bosvoorde en uitbreidingen	26.633	188	188	100	1.535	6.228	9.341	3.114	9.341
Perwijs - Waver - Overijse en uitbr. .	51.278	125	125	100	2.970	12.045	18.069	9.035	18.069
Mechelen - Vilvoorde (over Hofstade en Elewijt)	48.747	125	125	100	2.823	11.449	17.175	8.588	17.175
Evere - Diegem - Zaventem	30.322	110	110	100	1.754	7.114	10.672	5.336	10.672
Hannuit - Waver en uitbreidingen . .	12.281	110	110	100	707	2.866	4.299	2.150	4.299

BIJLAGE G

1959

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	745	375	375	100	21	87	131	22	131
De Panne - Adinkerke - franse grens .	24.698	110	110	100	1.428	5.790	8.685	4.343	8.685
Brugge - Gistel - Oostende	2.888	240	240	100	154	624	935	234	935
PROVINCIE HENEGOUWEN									
Frameries - Ghlin	26.328	96	96	100	1.523	6.177	9.266	4.633	9.266
PROVINCIE LUIK									
Seraing - Rotheux - Rimièrè	6.769	180	180	100	382	1.551	2.328	776	2.328
Herstal - Vivegnis - Ternaaien	1.730	345	345	100	80	327	489	82	489
Streek van Luik	159.243	330	330	100	9.227	37.422	56.132	9.355	56.132
Streek van Hoi	62.739	188	188	100	3.632	14.729	22.095	7.365	22.095
Micheroux - Luik	4.397	180	180	100	245	992	1.490	497	1.490
Verviers - Soumagne en Verviers - Val-Dieu	2.266	180	180	100	121	491	737	246	737
St-Georges - Engis	33.418	300	300	100	1.923	7.799	11.698	2.340	11.698
Luik - Montegnée - Jemeppe-s/Meuse en Luik - St-Nicolas (Pansy)	7.882	110	110	100	451	1.831	2.745	1.373	2.745
PROVINCIE NAMEN									
Streek van Dinant	11.379	360	360	100	640	2.595	3.892	649	3.892
Namen - Andenne - Seilles over Vezin	30.144	110	110	100	1.744	7.072	10.609	5.305	10.609
Totalen	628.521	4.069	4.069		36.256	147.046	220.575		220.575
Algemene totalen	2.755.372 — 330.156	1.883.457	1.678.565		61.146	253.913	380.874		380.874

LEGENDE:

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

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

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

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

* Als dividenden uit te keren winst: 2.059.439 frank.

BIJLAGE H

1959

OBLIGATIELENINGEN

AANDUIDING VAN DE LENINGEN	Nog terug te betalen nominaal bedrag
(1)	(2)
Lening van 1885, 2 ½ t. h. coupon juli	11.854.800,—
» » 1890, 3 t. h. coupons januari-juli	7.198.300,—
» » 1892, » » » »	9.253.000,—
» » 1895, » » » »	20.182.000,—
» » 1900, » » mei-november	32.256.300,—
» » 1903, » » » »	69.308.300,—
» » 1909, » » januari-juli	74.558.000,—
» » 1914, » » » »	20.179.700,—
» » 1922, » » » »	21.268.500,—
» » 1924, » » » »	42.863.900,—
» » 1925, » » » »	43.181.300,—
» » 1927, » » » »	43.788.500,—
» » 1928, » » » »	44.078.900,—
» » 1929, » » » »	88.721.600,—
» » 1930, » » » »	178.540.000,—
» » 1931, » » » »	179.602.700,—
» » 1932, » » » »	90.318.000,—
» » 1934, » » » »	91.304.200,—
» » 1935, » » » »	91.777.000,—
» » 1936, » » » »	139.020.100,—
» » 1956, » coupon juli (1)	208.521.000,—
	1.507.776.100,—

(1) Niet publiek uitgegeven lening.

