

Keizerbureau

VOORLOPIG BEHEERSCOMITE

VOOR DE

TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN

EN OMGEVING



VERSLAG

OVER DE BEDRIJVIGHEID TIJDENS HET JAAR

1953



VOORLOPIG BEHEERSCOMITE

VOOR DE

TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN

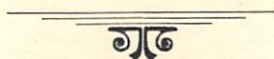
EN OMGEVING



VERSLAG

OVER DE BEDRIJVIGHEID TIJDENS HET JAAR

1953



INHOUDSTABEL

Hoofdstuk	I.	Stichting en samenstelling van het Voorlopig Beheerscomité	Blz.	3
»	II.	Net en Voeding	»	5
»	III.	Personeel	»	8
»	IV.	Vast Materieel	»	14
»	V.	Rollend materieel	»	18
»	VI.	Exploitatie	»	21
»	VII.	Exploitatie-uitslagen	»	32/33
»	VIII.	Bilan en Verlies- en Winstrekening	»	39

HOOFDSTUK I.

STICHTING EN SAMENSTELLING VAN HET VOORLOPIG BEHEERSCOMITE.

Bij overeenkomst, gesloten tussen de Staat en de Provincie Antwerpen, op 26 en 31 December 1945, werd het Voorlopig Comité voor het Beheer van de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving aangesteld.

Het Comité zette op 1 Januari 1953 zijn achtste werkingsjaar in. Tijdens dit jaar werden 36 zittingen gehouden.

SAMENSTELLING.

De samenstelling van het Voorlopig Beheerscomité bleef dezelfde als in het jaar 1952, nl. :

Voorzitter : de Heer de RUIJTER T. C. A., licentiaat in de administratieve wetenschappen, Ere-provinciaal griffier te Antwerpen.

Leden : de Heer DETIEGE A. F. T., licentiaat in de handelswetenschappen, Schepen der Stad Antwerpen ;
de Heer DE WOLF L. J., nijveraar, beheerder van de N. V. Antwerpse Tramwegen ;
de Heer VAN SANTVOORT J., beheerder van Maatschappelijke Werken te Antwerpen ;
de Heer TIJSMANS Fr., Schepen der Stad Antwerpen.

Secretaris : de Heer GORDTS J., licentiaat in de administratieve wetenschappen, adviseur-diensthoofd bij het Ministerie van Verkeerswezen.

HOOFDSTUK II.

NET EN VOEDING.

a) **NET** (zie fig. 1).

1. Tram- en Trolleybuslijnen.

Vervanging van tramlijn 9 door autobuslijn : Sinds 19 October 1953 werd de tramlijn 9 (Berchem Station - Van Schoonbekeplein) afgeschaft en vervangen door een autobuslijn met éénmanwagens.

2. Autobuslijnen :

Er werden 16 nieuwe Diesebussen (Brossel) aangeschaft (mede voor de Ringlijn A. D. A. R.), die geleverd werden in de maanden Juli, Augustus en September.

Autobuslijn 9 : (Berchem station - Van Schoonbekeplein).

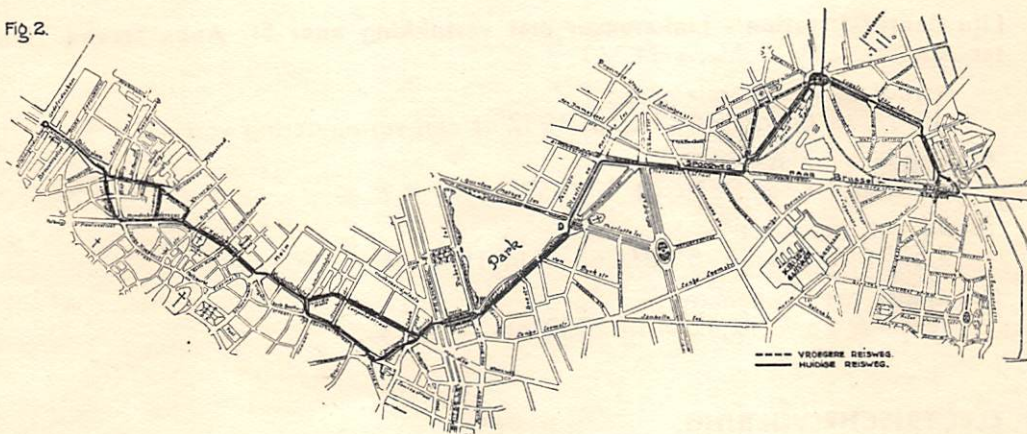
Deze autobuslijn wordt geëxploiteerd met 7 van deze nieuwe Diesebussen van 55 plaatsen met éénmanbediening op de daluren en tweemanbediening op de spitsuren. Het tramtarief bleef behouden.

De oorspronkelijke reisweg werd gedeeltelijk als volgt gewijzigd :

Berchem station (Posthoflei n° 4) — Spoorwegbrug (rondrit) over Grote Hondstraat — Mercatorstraat i.p.v. Draakstraat — Arendstraat — Minderbroedersruï — Minderbroedersstraat — Mutsaertstraat en terug langs Huikstraat — Minderbroedersruï i.p.v. Mutsaertstraat — Keizerstraat (zie figuur 2).

Afbeelding lijn 9 (reisweg)

Fig. 2.



3. Verpachte Autobuslijnen :

Op 1/7/1953 werd op al de autobuslijnen een nieuwe tariefregeling en een nieuwe sectie-indeling ingevoerd.

a) **Lijn Centraal station - Elsdonck n° 32** (Pachter N. V. Autobus « De Polder »).

Aantal vervoerde reizigers :

2.733.387 t.o.v. 2.534.634 in 1952 of een verhoging van 7,8 %

Afgelegde Wagenkm.:

519.427,9 t.o.v. 519.045 in 1952 of + 0,07 %

Totale ontvangsten :
8.433.331 F t.o.v. 7.419.043 F in 1952 of + 13,6 %
Ontvangst per Wagenkm. :
16,23 F t.o.v. 14,29 F in 1952 of + 13,5 %.

b) **Ringlijn Hoboken - Merksem n° 33** (Pachter N. V. « Adar » in vereffening).

Aantal vervoerde reizigers :
1.248.680 t.o.v. 1.177.976 in 1952 of een verhoging van 6,— %
Afgelegde Wagenkm. :
332.873,5 t.o.v. 333.259 in 1952 of — 0,14 %
Totale ontvangsten :
4.336.625,50 F t.o.v. 3.907.249 F in 1952 of + 10,98 %
Ontvangst per Wagenkm. :
13,03 F t.o.v. 11,72 F in 1952 of + 11,— %.

c) **Lijn Dokken** : (Pachter N. V. Autobus « De Polder »).

Fr. Rooseveltplaats — Kaai 225/227 n° 35
Fr. Rooseveltplaats — Kaai 230/232 n° 35bis
Fr. Rooseveltplaats — Kruisschans n° 37

met vertakking naar Noorderplaats - Noordkasteel gedurende de Zomermaanden.

Het eindpunt van deze lijn werd op 1/1/1953 verlegd van Noorderplaats naar Fr. Rooseveltplaats.

Aantal vervoerde reizigers :
624.188 t.o.v. 629.841 in 1952 of een vermindering van —0,9 %
Afgelegde Wagenkm. :
342.281 t.o.v. 292.920 in 1952 of + 16,8 %
Totale ontvangsten :
3.065.311 F t.o.v. 2.659.298,50 F in 1952 of + 15,2 %
Ontvangst per Wagenkm. :
8,95 F t.o.v. 9,07 F in 1952 of — 1,3 %.

d) **Lijn Centraal station - Linkeroever met vertakking naar St. Anna Strand** (Pachter Autobus « De Polder » N. V.).

Aantal vervoerde reizigers :
1.577.698 t.o.v. 1.162.121 in 1952 of een vermindering van —2,1 %
Afgelegde Wagenkm. :
396.747,5 t.o.v. 380.618 in 1952 of + 4,2 %
Totale ontvangsten :
5.108.657 F t.o.v. 5.107.066 F in 1952 of + 0,03 %
Ontvangst per Wagenkm. :
12,88 F t.o.v. 13,42 F in 1952 of — 4,1 %.

b) **ELECTRISCHE VOEDING.**

Aan het net der voedingskabels werden geen wijzigingen aangebracht in het verlopen jaar.

De electriciteitsmaatschappij der Schelde N. V. leverde ons 18.126.865 KwU. H.S. stroom (15.000 V. en 6.600 V.) tegen een gemiddelde prijs van 1,07034 F per KwU.

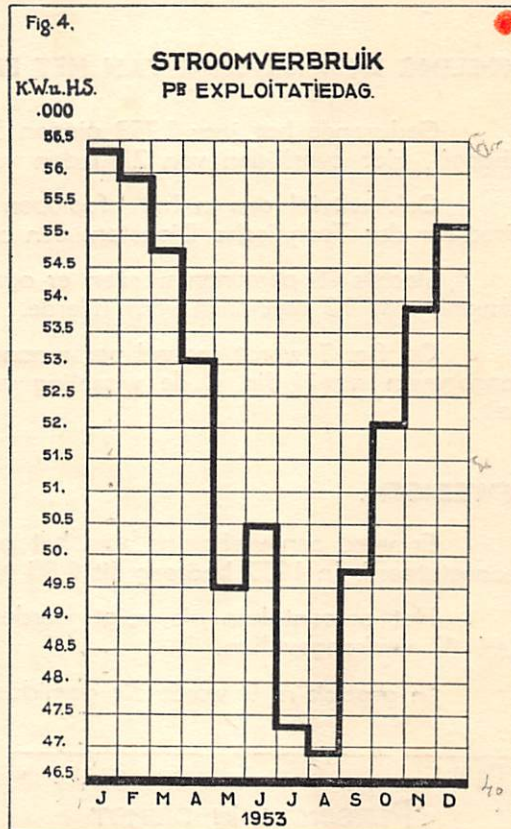
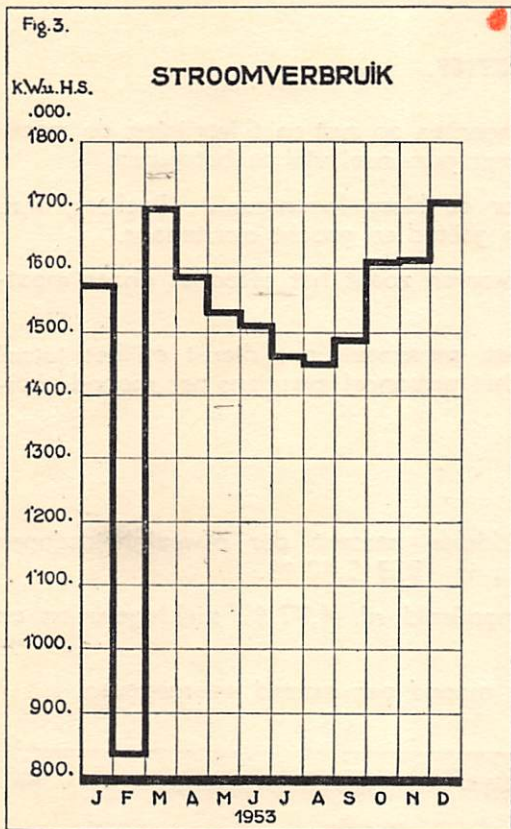
Voor de trolleybuslijn 31 (Haven) leverde de Stad Antwerpen 482.015 KwU. L.S. stroom (550 V.) tegen een gemiddelde prijs van 2,03489 F per KwU.

Het verbruik van elektrische energie bedroeg in het jaar 1952 respectievelijk 19.241.139 KwU. H. S. en 526.885 KwU. L. S.

Algemene inlichtingen en karakteristieke gegevens worden voorgesteld op hiernavolgende grafieken.

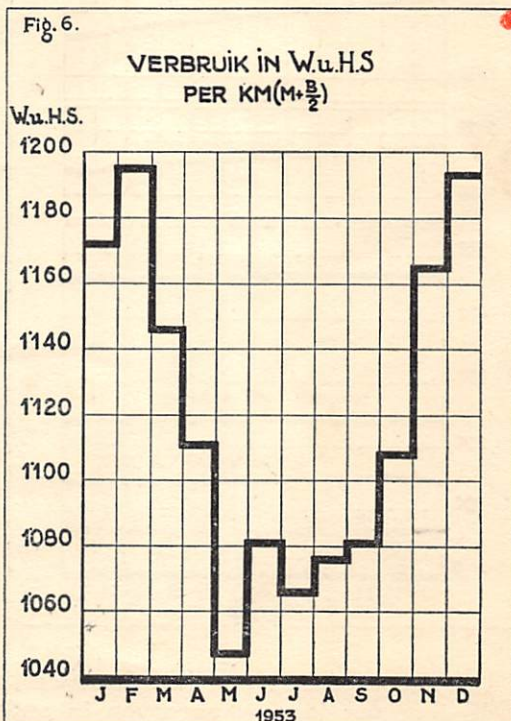
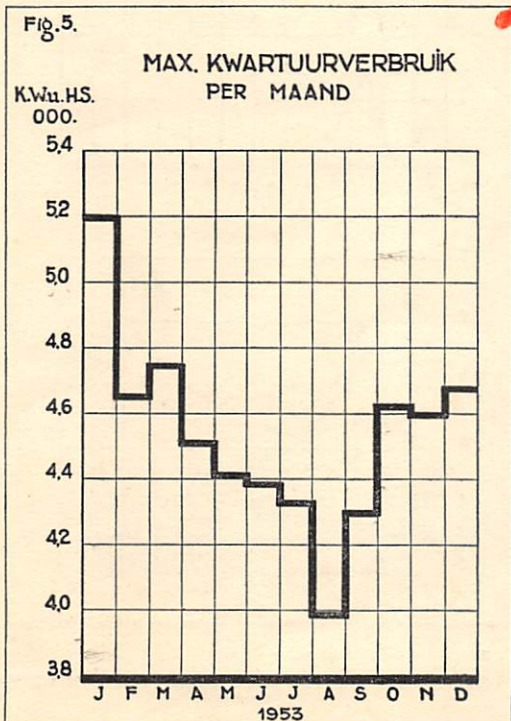
Op Fig. 3 wordt het stroomverbruik per maand aangegeven. De lage punten voorkomend in de maanden Januari en Februari zijn toe te schrijven aan de staking van het personeel.

Fig. 4 stelt het maandelijks gemiddeld stroomverbruik per exploitatiedag voor.



Het maximum kwartuurverbruik per maand wordt weergegeven in Fig. 5.

Fig. 6 duidt het maandelijks gemiddeld verbruik aan per rijtuig/Km. $\left(M + \frac{B}{2} \right)$



HOOFDSTUK III.

PERSONEEL.

INDELING EN WIJZIGING VAN HET EFFECTIEF.

Gedurende het jaar 1953 gingen 58 agenten op rust en 6 verlieten de maatschappij. Het overlijden van 21 leden van het personeel viel te betreuren.

Ook ontviel ons in het afgelopen jaar de Heer Ingenieur A. Beckers, w.n. Directeur der Technische Diensten, een alom geëerd en geacht ambtenaar.

Slechts 16 personen werden er aangeworven zodat het effectief onzer maatschappij met 70 eenheden verminderde.

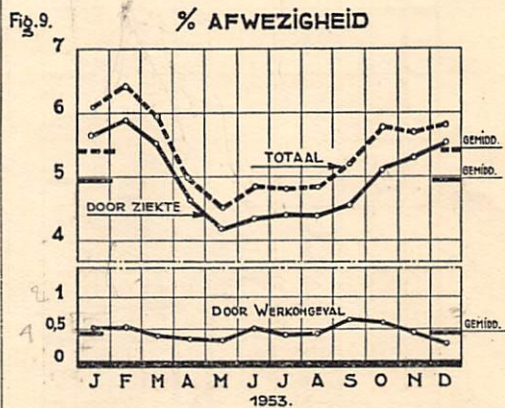
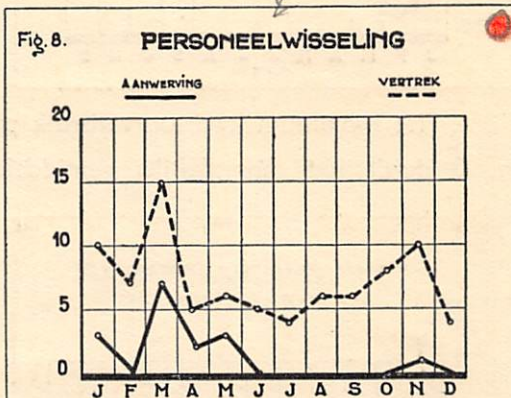
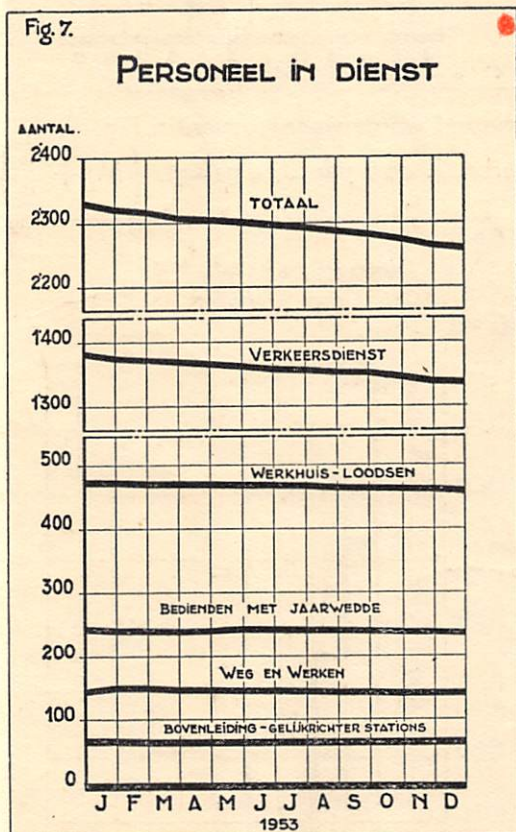
Op fig. 7 wordt maand per maand het personeel per dienst en het totaal aangegeven terwijl fig. 8 de wisseling van het personeel eveneens per maand voorstelt.

AFWEZIGEN.

Er werd een verhoging van het gemiddelde percent der afwezigheidsdagen geconstateerd. In 1952 bedroeg dit 4,80 % en in 1953 5,42 %.

Het percent kan als volgt worden ingedeeld nl. 4,97 % ziektegevallen en 0,44 % werkongevallen.

In grafiek n° 9 wordt dit gemiddelde maand per maand weergegeven.



De verdeling van het personeel over de verschillende diensten wordt vanaf 1946 jaar per jaar weergegeven in onderstaande tabel :

TABLEAU (Indeling en wijziging van het effectief)

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953		+ of — t.o.v. 1946
Verkeerdienst . . .	1642	1511	1510	1450	1412	1389	1389	1342	223	— 300 of — 18,2 %
Werkhuizen . . .	258	263	258	245	251	245	244	242		— 16 of — 6,6 %
Loodsen	260	276	288	271	247	243	201	189		— 37 of — 14,2 %
Garage Pothoek . .							34	34		
Bovenleiding en Omvormingsstations	72	74	71	70	70	68	70	69		— 3 of — 4,1 %
Weg en Werken . .	156	165	165	161	154	153	149	147		— 9 of — 5,7 %
Personeel op maandwedde	262	262	259	257	254	251	249	243		— 19 of — 7,2 %
TOTAAL	650	2551	2551	2454	2388	2349	2336	2266		— 384 of — 14,4 %

PARITAIRE COMITE'S.

A) Het **NATIONAAL PARITAIR COMITE DER STADSTRAMWEGEN EN AUTOBUSLIJNEN** (loontrekkend personeel) vergaderde zes maal tijdens het jaar 1953.

Bovendien werd op 21 Januari 1953 een zitting van de verzoeningscommissie te Antwerpen gehouden, om het loonprobleem te onderzoeken, tengevolge van de onthouding van de Antwerpse werknemersdelegatie bij het sluiten der nationale overeenkomst inzake lonen op 20 November 1952.

Het Nationaal Paritair Comité hield zich bezig met de volgende aangelegenheden :

- het loonvraagstuk. Einde December werd een overeenkomst gesloten die, met ingang van 1 Januari 1954, de gemiddelde verhoging van 3 % van de lonen en voordelen, die bij T. A. O. in de loop van het jaar 1953 werd toegekend, regulariseert. Bij andere maatschappijen werden vanaf 1 Januari 1954 de lonen met 3 % verhoogd. Bij drie tramondernemingen wordt de regeling overgelaten aan de gewestelijke paritaire comité's ;
- de eindejaarspremie, die ongewijzigd bleef ;
- de vervanging van de feestdag van 1 November, die in 1953 op een Zondag viel ;
- de opstelling van een type van huishoudelijk reglement voor de Ondernemingsraden.

B) Het **GEWESTELIJK PARITAIR COMITE VOOR LOONTREKKENDEN DER TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING** is driemaal bijeengekomen.

- Het heeft akte genomen van de beslissingen van de adviserende syndicale commissie die een einde stelde aan de staking van Januari-Februari 1953 mits toekenning aan het personeel van een loonsverhoging en van bijkomende voordelen inzake vergoeding voor nachtwerk.
- De werkvoorwaarden van de in de toekomst aan te werven werkvrouwen werden gewijzigd.
- Een artikel van het reglement der aanvullende rustgelden werd gewijzigd.
- Een nieuwe vacantieregeling kwam tot stand voor het personeel der technische niet-continu diensten.

Talrijke andere punten kwamen ter bespreking, o.m. :

- de verdeling per maand der te betalen rustdagen ;
- de leeftijdsgrens bij overgang van de ene dienst naar de andere ;
- rangschikking en omscholing personeel verkeersdienst ;
- toestand van w.n. oversten ;
- werkvoorwaarden van het autobuspersoneel ;
- uitbreiding van het omstandigheidsverlof ;
- bezoldiging der leerjongens.

Van de subcomité's belegde enkel dit van het « Kledingsfonds » drie zittingen, tijdens dewelke besprekingen gevoerd werden over :

- aankoop van mantel- en uniformstof ;
- kledingvergoeding voor de putwerkers der loodsen.

C) De NATIONALE PARITAIRE SECTIE VOOR BEDIENDEN VAN HET TRAM-, AUTOBUS- EN TROLLEYBUSBEDRIJF kwam in 1953 niet bijeen.

D) Bij de PARITAIRE ONDERSECTIE VOOR BEDIENDEN DER TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING werden twee zittingen gehouden, waarop werd overgegaan tot :

- de vaststelling der vergoeding voor nachtwerk voor het personeel der continu-diensten.

Er werden tevens besprekingen gevoerd over

- aanpassing barema's ;
- uitbetaling der wedde in geval van overlijden.

Enkel het subcomité « Kledingsfonds » belegde één zitting, tijdens dewelke overgegaan werd tot het :

- aanpassen en wijzigen van het reglement voor de dienstkleding.

E) De ONDERNEMINGSRAAD.

De Heer Ir. A. Beckers, w.n. directeur der Technische diensten, lid van deze raad, werd bij zijn afsterven niet vervangen.

Gedurende het jaar 1953 werden er 9 zittingen gehouden.

De volgende punten werden afgewerkt :

- Betaling 10de feestdag voor het jaar 1953.
- Bepaling van de wijze waarop de 10de feestdag bij de Verkeersdienst dient genomen.
- Omscholing personeel.
- Regeling dienst der telefonisten.
- Het afschaffen der barelen tussen motor- en bijwagens.
- Vaststelling vervangingsdag voor 15 Augustus.
- Vacantieregeling 1954.

Verder werden nog volgende aangelegenheden besproken :

- De exploitatieuitslagen op einde December 1952.
- Het vervoer van stadspersoneel in de haven.
- Wijzigingen aan het werkhuisreglement — Uitbetaling der wedde der bedienden in doorlopende dienst.
- Jaarverslag T. A. O. 1952.
- « Huishoudelijk Reglement ».
- Inlichtingen betreffende het reizigersvervoer met vergelijkende cijfers voor 1952.
- Toekenning van vrijverkeer aan de echtgenoten van agenten en gepensioneerden.
- Het stopzetten van de ombouw der éénrichtingsrijtuigen met zittend ontvanger.
- Mogelijke vervanging van de trams door autobussen op de lijn Broechem-Antwerpen der N.M.V.B.
- Het vervangen der tramlijn n° 23 door een autobusdienst.
- Mogelijke vervaardiging van artikelen in de Centrale Werkplaats.

Tevens hebben de leden van de O. R. een proefrit gemaakt met de nieuwe autobussen die werden aangekocht voor lijn 9.

F) De SOCIALE RAAD.

Gedurende het jaar 1953 werden in het totaal 13 vergaderingen gehouden waarop verschillende punten van sociale aard werden voorgebracht en waarvoor in de meeste gevallen een gunstige oplossing werd gevonden, o.m.

Aangepaste diensten.

Tijdens het afgelopen jaar werden 9 zieke agenten tijdelijk geplaatst in een aangepaste dienst (A.D.) voor herstellenden.

In het totaal werden 22 verschillende gevallen van zieke of herstellende agenten besproken. 14 personen werden geplaatst als zittend ontvanger, 5 andere kregen een overplaatsing naar een aangepaste dienst.

Langdurige zieken.

In de Sociale Raad werden 30 aanvragen voor verlenging van ziektebeleg betreffende 18 verschillende agenten ingediend. Al deze gevallen werden door de Soc. Raad onderzocht en aan de beslissing van het Beheerscomité voorgelegd.

De Sociale Raad bracht tevens advies uit over :

- Budget Sociale Dienst 1953.
 - Het Vacantiehuis voor agenten, en hun gezin te Middelkerke.
- De leden van de Soc. Raad brachten in de maand Juli een bezoek aan deze instelling en drukten hun tevredenheid uit omtrent de inrichting en organisatie.
- Budget van het Coördinatiecomité.

G) DE DIENST VOOR VEILIGHEID, GEZONDHEID EN VERFRAAIING.

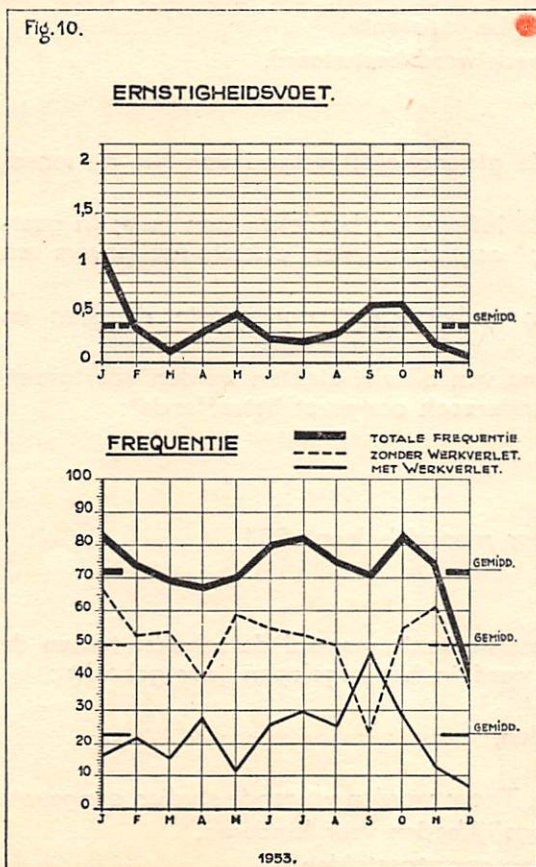
In het afgelopen jaar werden door de vier subcomité's voor V.G.V. 15 zittingen gehouden onderverdeeld als volgt:

- Verkeersdienst 4 zittingen.
- Werkhuizen en Loodsen 5 zittingen.
- Weg en Werken, Bovenleiding, Omvormingsstations en Garage 5 zittingen.
- Weddetrekkenden 1 zitting.

Daarbij vergaderde het Coördinatiecomité tweemaal en werd nog een algemene jaarvergadering gehouden, zodat in totaal 18 bijeenkomsten werden belegd.

In totaal werden door deze comité's 96 voorstellen gesuggereerd, waarvan er 63 werden aangenomen. Hiervan werden er reeds 39 uitgevoerd, 11 andere zijn in uitvoering en 23 worden nog onderzocht. De uitgevoerde werken hebben meestal betrekking op de veiligheid en de gezondheid.

Het frequentiegetal der ongevallen is tegenover 1952 enigszins verhoogd nl. van 0,23 t.o.v. 0,22. De ernst der ongevallen is gevoelig gedaald, nl. van 0,51 naar 0,40.



(Frequentie = aantal werkongevallen op een tijdspanne van blootstelling aan het gevaar van 1.000.000 uren).

(Ernst = aantal verloren werkdagen op een tijdspanne van blootstelling aan het risico van 1.000 uren).

Op de nevenstaande figuren n° 10, wordt, per maand, de frequentie en de ernstigheidsvoet der werkongevallen aangegeven.

VERGELIJKINGSTABEL ONGEVALLEN

Jaar	Frequentie	Ernst
1949	33	0,48
1950	28	0,43
1951	23	0,32
1952	22	0,51
1953	23	0,40

Op figuur n^o 11 geven wij de verdeling der ongevallen volgens de plaats der letsels.

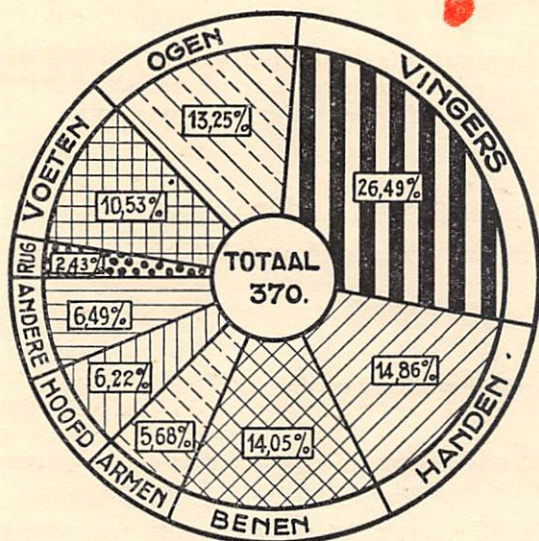


Fig. 11.

Het maandelijks gemiddelde der verloren dagen bedroeg 161 tegenover 222 in 1952, 142 in 1951 en 191 in 1950.

Ter inlichting vermelden wij hier nog enkele der uitgevoerde werken en der getroffen maatregelen, o.a.

- plaatsen ener bescherming in de opening der ladderwagens boven het hoofd van de autobestuurder.
- wisselnaaldbakken werden met de riool verbonden in loods VI.
- in de verbandkastjes werd een splintertangetje geplaatst.
- verschillende eetzalen in de loodsen werden afgewassen en opgefrist.
- de ingang van de Sociale Dienst werd geschilderd.
- het lokaaltje der Turnhoutsepoort werd hersteld en geschilderd.
- loods VI werd opgesmukt evenals de loods van de Draakplaats.
- er werd een bureel en een kleedkamer voor de brigadiers van loods VI gemaakt.

DE SOCIALE DIENST.

De werking bleef onderverdeeld in 4 afdelingen, elk geplaatst onder de verantwoordelijkheid van een maatschappelijke assistente.

Het leveren van meer preventief werk werd bestudeerd.

a) de medische afdeling,

die bijzonder de aandacht wijdt aan de gezondheidstoestand van het personeel heeft volgende activiteit ontplooid :

- verzorgingen, doktersonderzoeken in de infirmerie; bezoeken aan huis; in gasthuizen; verzorgingen in vacantiethuis; contacten met dokters-raadgevers en stappen bij verschillende instellingen.
- kosteloze raadplegingen, onderzoeken in verband met aangepaste diensten en langdurige ziekten.
- de preventieve maatregelen ter voorkoming van allerlei ziekten werden voortgezet. Eveneens werd een aanvang van onderzoek aangevat betreffende :
- uitbetaling pharmaceutische producten,
- arbeidsongevallen,
- opsporing chronische ziekten.

Het gemiddelde aantal contacten per maand belooft 534.

b) de sociale afdeling :

De verantwoordelijke maatschappelijke assistente is meestal de schakel tussen de agenten en het sociaal organisme. Er werd in het afgelopen jaar geboekt :

4975 contacten op 't bureel,
1463 besprekingen met derden,
978 huisbezoeken.

Er werden zeer goede resultaten bereikt. Thans worden volgende studies aangevat :

- gebruik van de vacantielijd en studiemogelijkheden voor kinderen,
- de bestaansmogelijkheden der weduwen en oprustgestelden.

c) **de afdeling arbeidsvraagstukken,**

die zich bezighoudt met de agent in zijn werkmilieu, alsook met het sociaal onderzoek bij de aanwerving.

Een gemiddelde van 86 contacten per maand werd bereikt.

d) **de opvoedkundige afdeling :**

Door haar invloed blijft deze afdeling onrechtstreeks en voorbehoedend inwerken bij de agenten.

Haar actie bestaat in :

— de club der vrouwen (T.A.V.) waar niet alleen regelmatig voordrachten werden gegeven, maar verder nog 8 bezoeken, 2 uitstappen en 1 reis werden georganiseerd. Er werden in totaal 1930 aanwezigen geboekt.

— de jeugdgroepering (A.T.J.) belegde verschillende uitstappen naar buiten, en brachten ontspanningsbezoeken.

Vacanties aan zee : 5 groepen van telkens 30 kinderen hebben hun gedeeltelijke vakantie te Middelkerke doorgebracht.

Regelmatig worden de vergaderingen van de Ondernemingsraad, Sociale Raad, Coördinatiecomité en de Comité's voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing bijgewoond door een afgevaardigde van de Sociale Dienst. Op die manier kunnen de arbeidsvraagstukken en de eventuele gevallen beter begrepen, bestudeerd en gevolgd worden.

HET COÖRDINATIECOMITÉ DER ONTSPANNINGSKRINGEN.

Met onverminderde ijver wordt het streven voortgezet om de onderlinge verstandhouding en samenwerking der verschillende ontspanningskringen aangesloten bij dit comité, te handhaven en te verstevigen.

Zo werd met genoegen de toetreding begroet van « CATBA-vrienden », een kring die sinds 1947 opgericht werd.

Zoals telkenjare werd de organisatie en de uitwerking van het feest der Gedecoreerden en Oprustgestelden op 25 November 1953 ingericht door het Coördinatiecomité. De gepensioneerde agenten werden in groep gefotografeerd en aan hun dames werden bloemen aangeboden.

De jaarlijkse 11 November-hulde, aan de ingang van de maatschappelijke zetel, is eveneens door het Coördinatiecomité uitgewerkt geworden. De belangstelling bij het personeel was zeer groot.

De werking der ontspanningskringen « Antwerpse Tramwegen Bureelbedienden Sportkring » (A.T.B.S.), « Catbavrienden », « Sport en Ontspanning Antwerpse Tramwegen » (S.O.A.T.) en de « Weldaadsvrienden » werd even intensief als vroeger voortgezet.

NIJVERHEIDSERETEKENS.

Op Woensdag 25 November 1953 werden op het feest der Gedecoreerden en Gepensioneerden aan leden van het personeel de volgende nijverheidseretekens uitgereikt:

- 2 Gouden Medalies der Kroonorde, met F 2.000 als beloning voor 40 jaar dienst;
 - 1 Gouden Medaille van de Orde van Leopold II, met F 2.000 als beloning voor 50 jaar dienst (bij 2 werkgevers).
 - 21 Nijverheidseretekens 1ste klas met F 1.000 als beloning voor 35 jaar dienst;
 - 4 Nijverheidseretekens 1ste klas met F 1.000 als beloning voor 30 jaar dienst;
 - 12 Nijverheidseretekens 2de klas met F 500 als beloning voor 25 jaar dienst.
-

HOOFDSTUK IV.

VAST MATERIEEL.

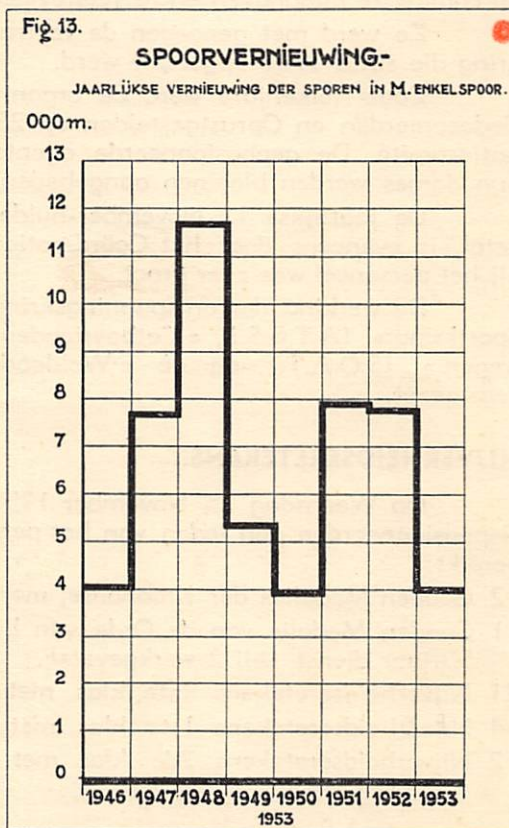
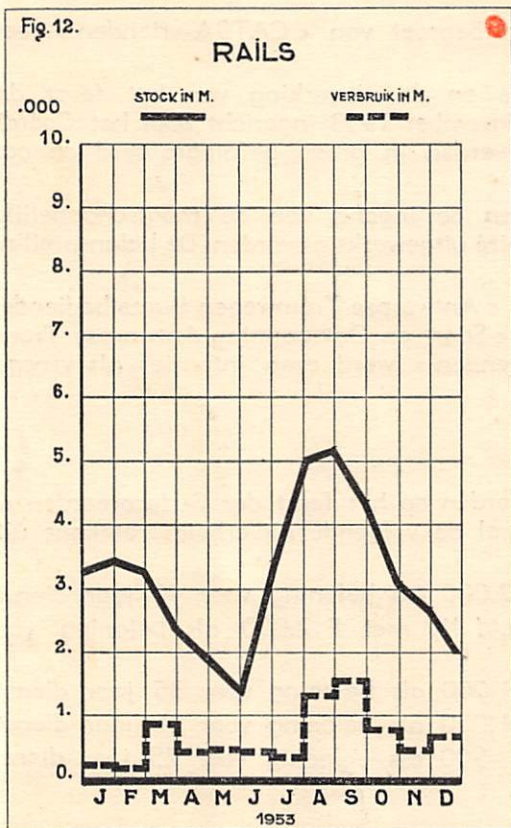
DE SPOREN :

In het afgelopen jaar hebben wij slechts de meest dringende onderhoudswerken kunnen uitvoeren. Inderdaad, er werden maar 4.066 meter spoor vernieuwd, en 8 wissels en 6 kruisingen vervangen.

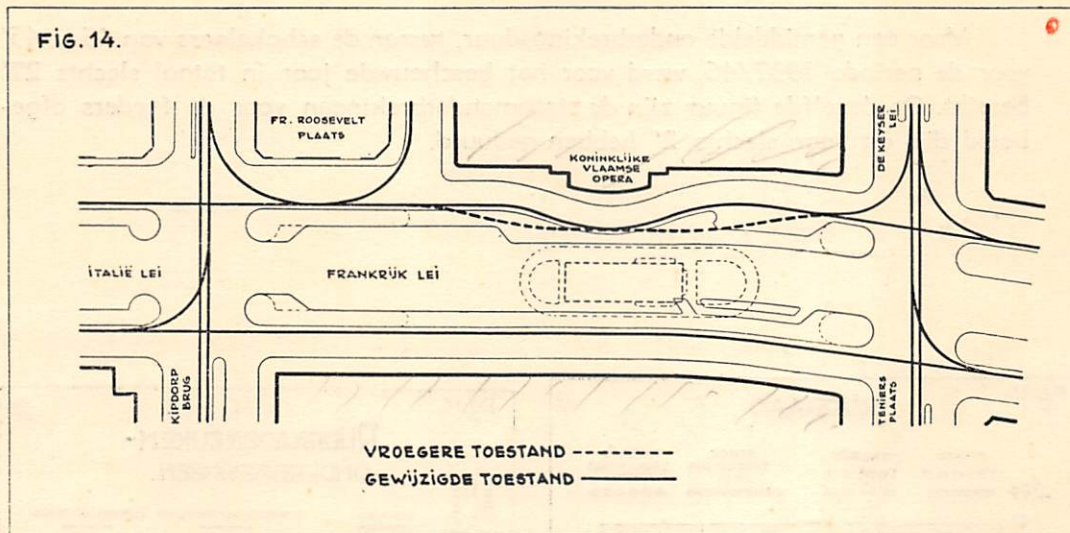
Er werd aangevangen met de afbraak der sporen van lijn 13, nl. op het baanvak Bolivarplaats tot Ledeganckkaai, Hangar 11. Met een lengte van 1.050 m. dubbel spoor werden deze werken reeds uitgevoerd.

Het verbruik en de stock der rails is maand per maand aangegeven op onderstaande grafiek n° 12.

De uitgevoerde spoorvernieuwingen vanaf 1946 tot en met 1953 zijn voorgesteld op grafiek n° 13.



Het tracé der lijn 1 op de Frankrijklei werd gewijzigd als gevolg van het wegnemen van het monument Peter Benoit. Op de Fig. 14 wordt de vroegere en de nieuwe toestand der sporen weergegeven.



DE BOVENLEIDING :

Voor het normaal onderhoud van het net werden volgende hoeveelheden materialen aangewend.

13,5 km. rijdraad — 700 meter beschermdraad — 3,47 T. staaldraad.

Tijdens het verlopen jaar werden 15 meter ondergrondse en 95,5 meter bovengrondse voedingskabel vernieuwd.

Daarenboven werden er nog 88 meter ondergrondse en 118 meter bovengrondse kabel voor elektrische wissels vervangen.

In het totaal werden er 53 palen weggenomen en slechts 22 geplaatst. Door het aanbrengen van paalarmen op lichtpalen van I.M.E.A. op de Amerikalei konden aldaar 30 palen worden weggenomen.

Eveneens werden er 124 muurrozetten weggenomen en slechts 66 geplaatst.

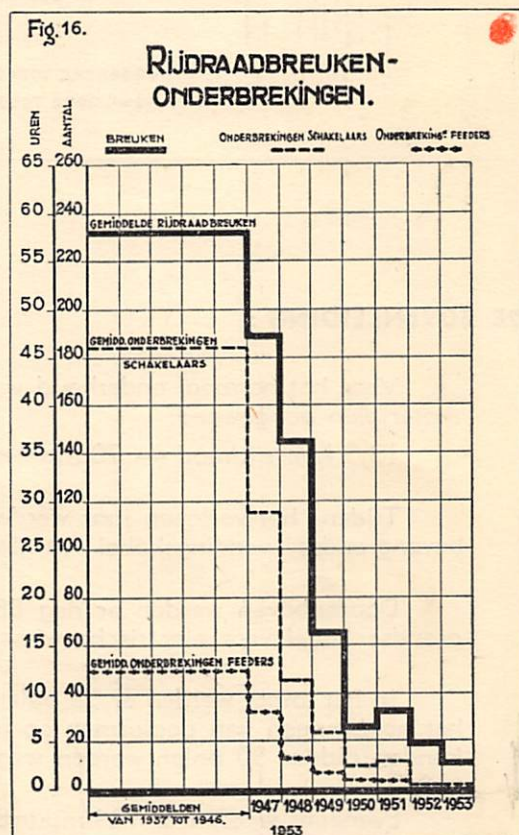
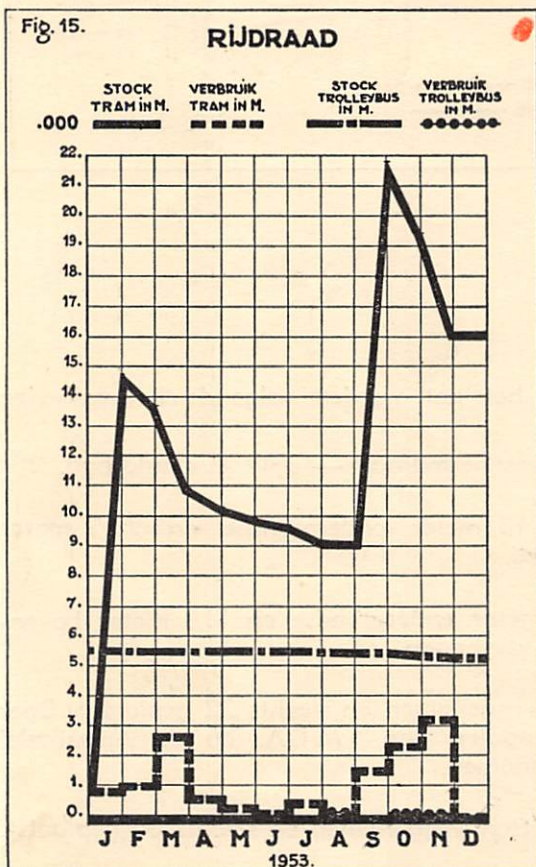
De verbetering die erin bestaat onder de spoorwegbruggen de rijdraad te vervangen door koper-ijzerprofielen werd nu toegepast onder de spoorwegbrug der Lange Leemstraat.

De stocks en het verbruik van rijdraad worden maand per maand aangegeven op Fig. n° 15.

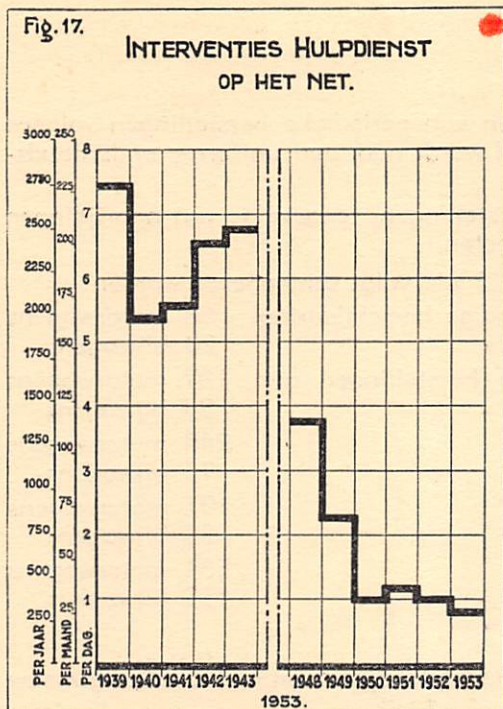
Voor het verlopen jaar beperkt zich het aantal rijdraadbreuken tot 12.

Hier wordt gewezen op de doeltreffendheid van de werkorganisatie die blijvend gunstige resultaten oplevert. Inderdaad, het aantal breuken is nog met 7 verminderd t.o.v. het vorig jaar. In 1950 en 1951 werden er respectievelijk 27 en 34 geconstateerd, terwijl 232 rijdraadbreuken als jaargemiddelde voor de periode 1937 tot 1946 werden genoteerd (zie figuur 16).

Voor een gemiddelde onderbrekingsduur, tussen de schakelaars van 45 u. 45' voor de periode 1937/46, werd voor het beschouwde jaar in totaal slechts 27' bereikt. Op dezelfde figuur zijn de stroomonderbrekingen voor de feeders afgebeeld die dit jaar slechts 2' hebben geduurd.



Het aantal interventies van de hulpdienst op het net beloopt 309 voor 1953, tegenover 393 voor 1952 en 454 voor 1951. Deze getallen worden grafisch voorgesteld op figuur 17.



- Als extra werk kan vermeld worden:
- aanpassing van netwerk en rijdraad bij de tracéverandering der lijn 1 op de Frankrijklei.
 - aanbrengen van paalarmen op lichtpalen op de Amerikalei.
 - aanpassing van het netwerk en de rijdraad bij de verbreding aan de aanvang der Bredabaan.
 - het tijdelijk verplaatsen der 15 H.S. en L.S. kabels van O.S.II in de Boudewijnstraat wegens verbouwingwerken van Bell Telephone Man. Cy aldaar.

GARAGE :

Op tankwagen 5 werd de totaal versleten benzinemotor vervangen door een aangekochte gereviseerde Chevrolet motor.

DE OMVORMINGSSTATIONS :

Buitengewoon onderhoud:

- revisie van 6 gelijkrichters, waarvan in 3 de cilinderverkoeler werd vervangen door een buisverkoeler.
- plaatsen van schermen tegen electrolyse in 5 gelijkrichters.

HOOFDSTUK V.

ROLLEND MATERIEEL.

1. NORMAAL ONDERHOUD.

1) Het trammaterieel.

Dit onderhoud bestaat uit het uitvoeren van periodieke herstellingen volgens een vooropgesteld plan, waardoor er gestreefd wordt naar een uniforme onderhoudstoestand van het materieel.

Daarbij komen nog de onvoorziene herstellingen, tengevolge van aanrijdingen en allerhande mechanische- of elektrische defecten.

Deze werkzaamheden kunnen voor 1953 als volgt samengevat worden:

— grote revisie onder- en bovenstel met grondige herschildering	68 motorwagens 20 bijwagens
— revisie onderstel en motoren met lichte herstellingen aan koetswerk en herschildering	187 motorwagens 55 bijwagens
— herprofilering van wielbanden	248 motorwagens 75 bijwagens
— herstellingen van aanrijdingen	107 motorwagens 35 bijwagens
— herstellingen van allerhande defecten	584 motorwagens 135 bijwagens

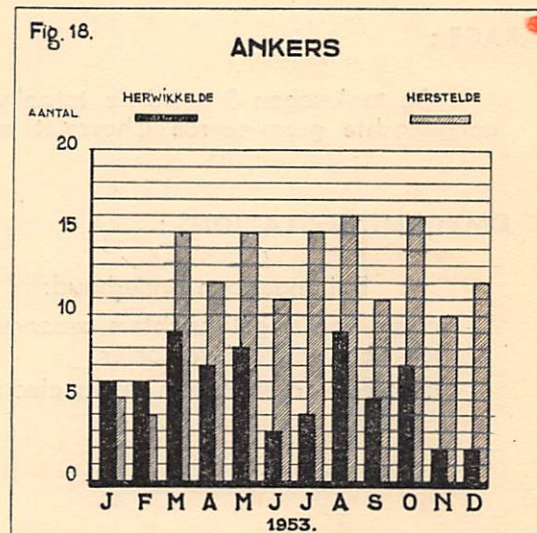
Het onderhoud der motoren :

Op een effectief van 613 in omloop zijnde ankers, werden er 68 volledig nieuw herwikkeld en 142 hersteld.

In vergelijking met de cijfers van 1952 stelt men een merkelijke vermindering vast, vermits er toen 81 ankers volledig herwikkeld en 158 hersteld werden.

Voor deze vergelijking dient er echter rekening gehouden met het aantal in omloop zijnde ankers dat 706 bedroeg in 1952 en in 1953 verminderd werd op 613 door het slopen van 29 oude motorwagens.

Op figuur 18 zijn deze werken maand per maand voorgesteld.



**2) De trolleybussen en autobussen.
Normaal onderhoud:**

- het koetswerk van 3 trolleybussen F.N. werd hernieuwd en herschilderd, terwijl het mechanisch gedeelte van 3 andere trolleybussen F.N. werd gereviseerd.
- van 1 trolleybus Straker Squire werd het koetswerk hernieuwd en herschilderd en het mechanisch gedeelte gereviseerd.
- het koetswerk van 1 trolleybus Straker Squire en van 1 trolleybus Guy werd nagezien en herschilderd.

- 1 autobus Studebaker werd voorzien van 1 nieuwe benzinemotor en het mechanisch gedeelte gereviseerd.
- aan 6 trolleybussen en aan 4 autobussen werden, ingevolge aanrijdingen, belangrijke herstellingen uitgevoerd.

3) **Het overige rollend materieel.**

Op de tankwagen Chevrolet werd een kleine bijkomende cabine voor de helper geplaatst.

Op de tankwagen Minerva werd de cabine voor de voerder verbreed.

II. **BUITENGEWOON ONDERHOUD.**

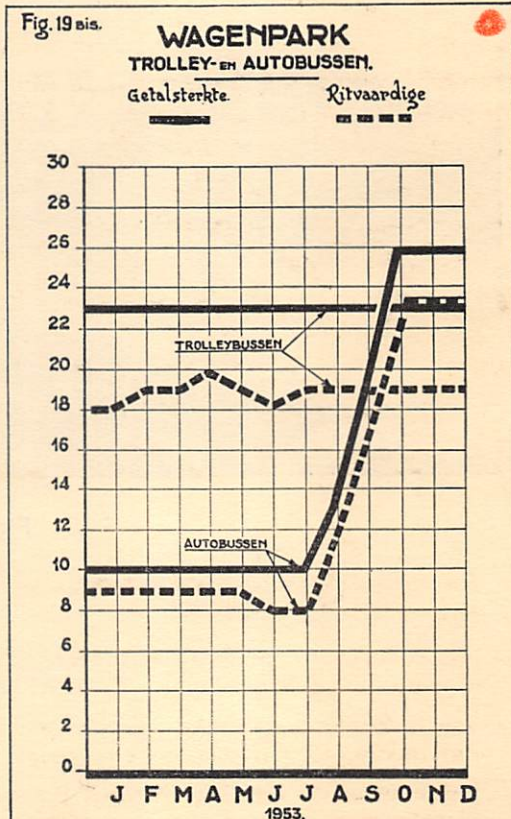
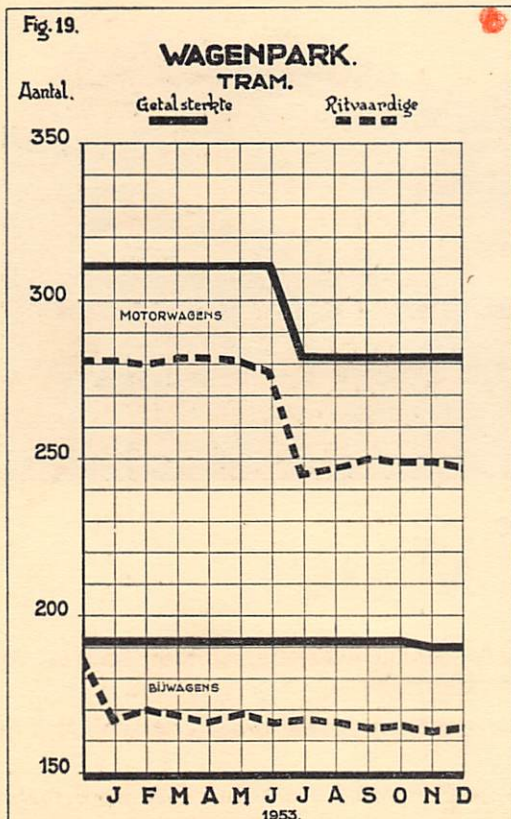
a) **Trammaterieel.**

Gedurende het jaar 1953 werd de ombouw der wagens met zitplaats voor ontvanger stelselmatig voortgezet.

Deze ombouw werd uitgevoerd op 8 motorwagens en 13 bijwagens.

Het effectief aan wagens met zitplaats voor ontvanger bedroeg op 31 December 1953, 137 motorwagens en 70 bijwagens.

De volledige ombouw met gesloten balcon der bijwagens type 600 werd voortgezet. De productie hiervan beliep in het verlopen jaar 11 volledig nieuwe omgebouwde wagens. Fig. 19 geeft een grafische voorstelling van het wagenpark en het aantal beschikbare tramrijtuigen. Het is duidelijk op te merken dat in Juni 29 oude motorwagens werden afgetakeld en in October 2 bijwagens. Op figuur 19bis is het wagenpark en het aantal beschikbare trolley- en autobussen voorgesteld.



b) **Trolleybussen en autobussen.**

- het geraamte van 3 trolleybussen F.N. werd versterkt en de opklapbare treeplanken door vaste ingebouwde vervangen.
- op 1 trolleybus Straker Squire werd een nieuwe achterbladveer- en motorophanging toegepast.
- op 2 trolleybussen Straker Squire werden nieuwe voorassen gemonteerd.
- op 6 trolleybussen F.N. werd een vaste zitplaats voor de ontvanger bij de instap aangebracht.
- de ankers van 2 motoren C.E.B. voor trolleybussen F.N. werden herwikkeld.
- 16 nieuwe autobussen Brossel - Jonckheere, volledig uitgerust voor éénmanbediening, werden in bedrijf gesteld (zie afbeelding fig. 20).

III. **OVERIGE MATERIEEL.**

- 1 bestelwagen V.W. werd aangeschaft en in bedrijf gesteld (Verkeersdienst).

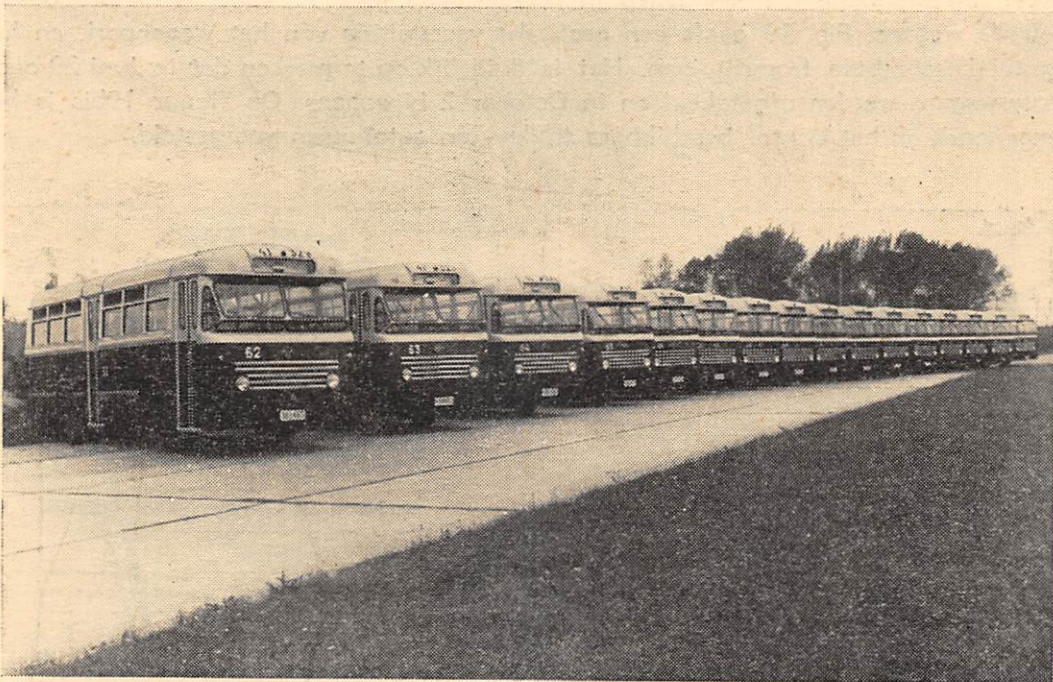


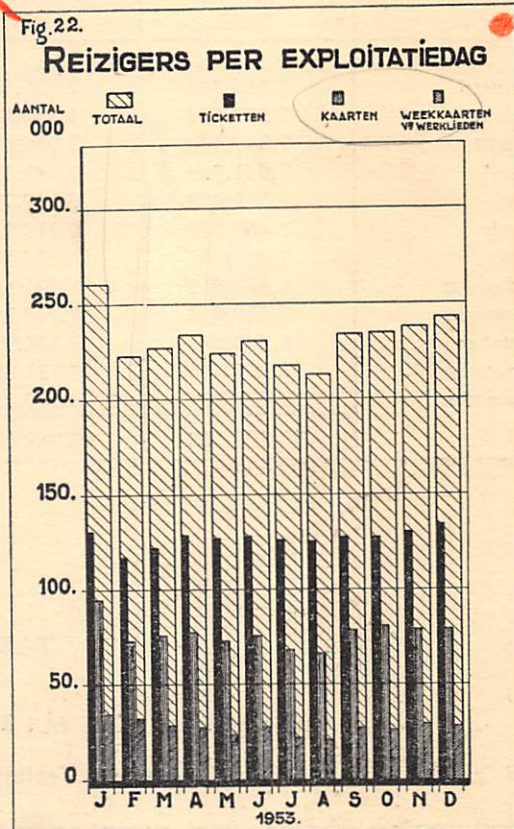
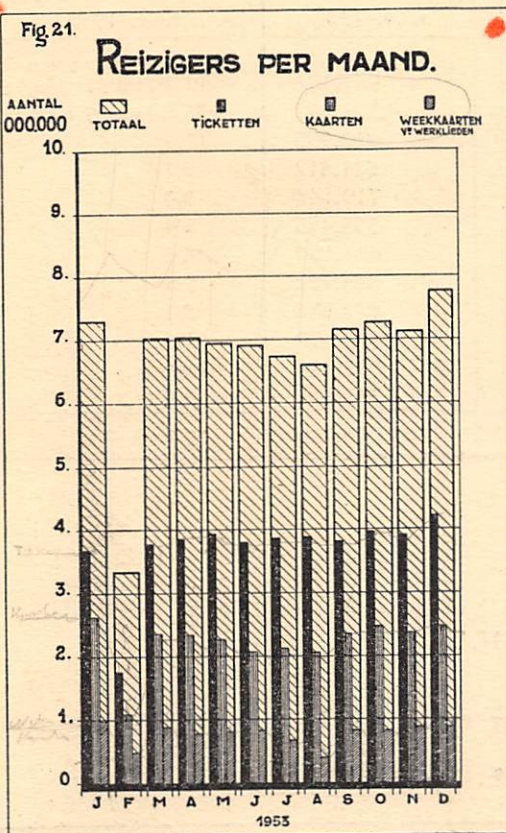
Fig. 20

HOOFDSTUK VI.

EXPLOITATIE

A. — OVERZICHT VAN DE BEDRIJVGHEID.

Op fig. 21 geven wij het totaal aantal reizigers maand per maand voor gans het net, en op fig. 22 het gemiddeld aantal reizigers per exploitatiedag eveneens maand per maand.



Het aantal reizigers (trams + trolley- en + autobussen) is t.o.v. 1952 in het jaar 1953 gedaald van 92.869.180 tot 80.869.091. Dit is een vermindering van 12.000.089 reizigers of —12,9 % (abonnementen niet inbegrepen).

Deze aanzienlijke daling is het gevolg van :

1. De staking bij T.A.O. van 29 tot en met 31 Januari en van 5 Februari tot en met 17 Februari d.i. in totaal 16 dagen.
2. De tariefverhoging van 26/1/1953 met \pm 8,25 %. Elke tariefverhoging heeft een daling van het reizigersvervoer tot gevolg.
3. Het inleggen van bijzondere autobusdiensten voor werklieden en stadswerklieden en het verleggen op 1/1/53 van het eindpunt der autobuslijn 35 en 35 doorstreep, van Noorderplaats naar Fr. Rooseveltplaats.

De twee stakingsmaanden buiten beschouwing gelaten, is de daling van het reizigersvervoer het grootst in de Wintermaanden Maart - October - November (meer dan 10 %).

In onderstaande Tabel I vindt men een vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer per maand in 1953 t.o.v. 1952 en in Tabel II het aantal afgelegde Km. M+B.

TABEL I.

Tram + Trolleybus + Autobus

(abonnementen niet inbegrepen)

	Reizigers 1952	Reizigers 1953	± in 1953 t.o.v. 1952	% + of — in 1953 t.o.v. 1952
Januari	8.266.242	7.305.060	— 961.182	—11,7) staking van 29 tot 31 Jan. en
Februari	7.550.554	3.348.893	— 4.201.661	—55,6) van 5 tot 17/2
Maart	7.949.560	7.036.605	— 912.955	—11,4
April	7.661.764	7.040.352	— 621.412	— 8,1
Mei	7.668.919	6.949.777	— 719.142	— 9,3
Juni	7.469.380	6.913.925	— 555.455	— 7,4
Juli	7.205.767	6.724.577	— 481.190	— 6,6
Augustus	6.999.815	6.605.633	— 394.182	— 5,5
September	7.639.614	7.017.258	— 622.356	— 8,1
October	8.229.622	7.274.953	— 954.669	—11,6
November	7.967.166	7.133.822	— 833.344	—10,4
December	8.260.777	7.518.236	— 742.541	— 8,9
	92.869.180	80.869.091	—12.000.089	—12,9

TABEL II.

Aantal afgelegde Km. M+B per maand, 1953 t.o.v. 1952

Tram + Trolleybus + Autobus

	Km. M+B 1952	Km. M+B 1953	± in 1953 t.o.v. 1952	% + of — in 1953 t.o.v. 1952
Januari	1.863.450,2	1.705.911,4	— 157.538,8	— 8,4) staking van 29 tot 31 Jan. en
Februari	1.756.033,-	887.091,9	— 868.941,1	—49,4) van 5 tot 17/2
Maart	1.880.693,4	1.876.744,1	— 3.949,3	— 0,2
April	1.822.987,4	1.814.171,1	— 8.816,3	— 0,4
Mei	1.876.242,6	1.850.127,6	— 26.115,-	— 1,3
Juni	1.785.009,3	1.765.990,7	— 19.018,6	— 1,-
Juli	1.767.094,-	1.726.522,2	— 40.571,8	— 2,3
Augustus	1.738.351,7	1.686.430,5	— 51.921,2	— 2,9
September	1.742.965,3	1.745.257,7	+ 2.292,4	+ 0,1
October	1.899.158,3	1.858.476,1	— 40.682,2	— 2,1
November	1.840.499,4	1.798.558,3	— 41.941,1	— 2,2
December	1.902.681,1	1.856.118,9	— 46.562,2	— 2,4
	21.875.165,7	20.571.400,5	—1.303.765,2	— 6,1

In tabel III is voor de jaren 1952-53, lijn per lijn, een vergelijkend overzicht (zonder abonnementen) gegeven van het reizigersvervoer.

TABEL III.

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer per lijn over de jaren 1952-1953
(abonnementen niet inbegrepen)

Lijnen	1952	1953	Méer in 1953	Minder in 1953	% + of — in ver- gelijking met 1952.
1	4.100.505	3.462.488	—	638.017	—15,5
2	10.171.611	8.956.448	—	1.215.163	—10,9
3	12.228.536	10.493.260	—	1.735.276	—14,1
4	5.217.107	4.424.884	—	792.223	—15,1
5	3.121.175	2.768.893	—	352.282	—11,2
6	3.190.888	2.787.135	—	403.753	—12,6
7	6.064.420	5.276.293	—	788.127	—12,9
8	3.911.464	3.386.594	—	524.870	—13,4
9	2.053.772	1.753.551	—	300.221	—14,6 (omgebouwd tot autobuslijn op 19/10/1953)
10	6.315.363	5.620.969	—	694.394	—10,9
11	2.806.824	2.477.541	—	329.283	—11,7
12	7.915.310	6.748.349	—	1.166.961	—14,7
13	287.650	228.550	—	59.100	—20,5
15	3.845.153	3.359.245	—	485.908	—12,6
16	2.976.770	2.564.805	—	411.965	—13,8
17	2.273.694	1.992.444	—	281.250	—12,3
18	1.960.754	1.681.275	—	279.479	—14,2
23	1.605.373	1.426.939	—	178.434	—11,1
24	10.729.282	9.437.562	—	1.291.720	—12,-
31	1.328.219	1.113.130	—	215.089	—16,1
34	765.310	908.736	+ 143.426		+ 18,7
	92.869.180	80.869.091	Totale vermindering — 12.000.089		—12,9

Hieruit blijkt het volgende :

- **Lijn 34** boekte een vooruitgang van 18,7 % als gevolg van het in dienst stellen (op 17/6/52) van een 3e autobus. De frequentie werd opgevoerd van 30 min. op 20 min.
- **de lijnen 2 - 5 - 6 - 7 - 10 - 11 - 15 - 17 - 23 - 24** vertonen een achteruitgang die geringer is dan de gemiddelde vermindering (12,9 %) over het net.
- **de lijnen 1 - 3 - 4 - 8 - 9 - 12 - 13 - 16 - 18 - 31** vertonen een achteruitgang die hoger ligt dan de gemiddelde vermindering (12,9 %) over het net. Deze grotere vermindering is toe te schrijven, niet alleen aan de staking en de tariefverhoging, maar bovendien aan andere factoren, n.l. :
 - Lijn 1** vertoont een achteruitgang van 15,5 % ingevolge :
 - 1) inleggen van bijzondere autobusdiensten voor werklieden,
 - 2) inleggen van bijzondere autobusdiensten voor stadswerklieden,
 - 3) verleggen op 1/1/53 van het eindpunt der autobuslijnen 35 - 35 doorstreept - 37 van Noorderplaats naar Fr. Rooseveltplaats.
 - Lijn 3** vertoont een achteruitgang van 14,1 % ingevolge een reizigersverplaatsing (staking) ten voordele van de Buurtspoorweglijnen.
 - Lijn 4** onderging een vervoersvermindering van 15,1 % ingevolge een verminderde bedrijvigheid aan de haven.
 - Lijn 8** vertoont een achteruitgang van 13,4 % hetgeen slechts een weinig meer is dan de gemiddelde vermindering over het net.
 - Lijn 9** onderging een vervoersvermindering van 14,6 % toe te schrijven aan :
 - 1) de vervanging van de tram- door autobuslijn, waardoor tijdelijk het vervoer is teruggelopen dat echter achteraf terug het normaal peil bereikte.
 - 2) de verminderde bedrijvigheid aan de haven.

Lijn 12 boekte een achteruitgang van 14,7 % ingevolge een reizigersverplaatsing, ten voordele van de autobuslijn Hoboken-Merksem.

Lijn 13 vertoont een geweldige daling van 20,5 % ingevolge :

- 1) de langs de linker Schelde-oever parallellopende buslijn Zwijndrecht-Burcht-Centraal station.
- 2) de verplaatsing van de voorheen grote bedrijvigheid aan de Petroleumtanks — Zuid naar het Noorderlijk Havengebied.

Lijn 16 boekte een achteruitgang van 13,8 % hetgeen slechts een weinig meer is dan de gemiddelde achteruitgang over het net.

Lijn 18 wijst een reizigersvermindering aan van 14,2 % vermoedelijk toe te schrijven aan het geringer aantal spoorwegreizigers aan het Ooststation.

Lijn 31 vertoont een daling van 16,1 % ingevolge de onder lijn 1 aangehaalde factoren.

VERVANGING VAN TRAMLIJN 9 DOOR EEN AUTOBUSLIJN

De Autobusexploitatie: (van 19 Oct. t/m 31 Dec. 1953) gaf de volgende resultaten:
de GEMIDDELDE ONTVANGST per Wkm. bedroeg : F 12,5450 en de
GEMIDDELDE UITGAVEN per Wkm. bedroeg : F 9,9278 of een
GEMIDDELDE WINST per Wkm. van : F 2,6172

Alhoewel het nog te vroeg is om na slechts 10 weken exploitatie definitieve conclusies te trekken, schijnen ons de vooruitzichten gunstig.

B. — WIJZIGINGEN IN DE DIENST DER VERSCHILLENDE LIJNEN :

In chronologische volgorde geven wij hier enkele belangrijke wijzigingen in de dienst der verschillende lijnen :

- op 26/1/53 werd de dienst der lijn 8 gewijzigd, het aflospunt werd gebracht van Borsbeeksepoort naar Groenenhoek.
- van 29/1/53 tot en met 31/1/53 : algemene staking van het TAO-personeel. Het werk werd hervat op 1/2/53 rond 14 u. ingevolge een oproep van de Heer Gouverneur der Provincie Antwerpen, met het oog op de noodtoestand (verplaatsing van de bevolking ingevolge overstromingen). Sommige lijnen konden echter hun normaal traject niet volgen wegens de schade veroorzaakt aan de bestrating, ingevolge de overstromingen. (o.a. lijn 2 - 7 - 9 - 13 - 31 enz).
- Op 5/2/53 werd de staking van het TAO-personeel hervat t/m 18/2/53 (opheffing van de noodtoestand).
- Op 14/2/53 werd een liefdadigheidssportfeest op Antwerp Stadion ingericht en werd die dag het werk door vrijwilligers hervat, met gratis reizigersvervoer, naar en van het Antwerp Stadion.
- Op 18/2/53 bijna algehele werkhervatting door het TAO-personeel.
- Op 19/2/53 algemene werkhervatting.
- Met het oog op het schoolverlof werden in de maanden Juni - Juli - Augustus en September op de lijnen 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 7 - 8 - 10 - 11 - 12 - 15 - 16 - 18 - 23 - 24 en 31 de diensten gewijzigd, en de vervoerscapaciteit aan de verminderde vervoersbehoefte aangepast. Bij de heropening der scholen (begin September) werden de Winter-diensten terug ingesteld.
- Op 1/7/53 werden de autobuslijnen 34 + 13 versmolten. Hierdoor rijden de bussen tussen Groeningerplein en Petroleumtanks Zuid, waardoor de rondrit van elke buslijn afzonderlijk aan de Bolivarplaats vermeden werd.
- Op 19/10/53 werd tramlijn 9 (Berchem-Station - Van Schoonbekeplein) afgeschaft en vervangen door een autobuslijn met éénman-bediening op de daluren en tweeman-bediening op de spitsuren.

C. — EXTRA DIENSTEN :

- Met het oog op het massavervoer naar de Begraafplaats Schoonselhof en Silsburg, werd met Allerheiligen de lijn 24 versterkt en de lijnen 2 en 12 afgeleid naar Schoonselhof.
- Ter gelegenheid van Kerstmis en Nieuwjaar werden nachtdiensten ingelegd op de lijnen 1 - 2 - 3 - 10 - 11 - 15.

Dépannages :

Tijdens het jaar 1953 werd 150 maal met de kraanwagens uitgereden voor depannages op het net, met een gemiddelde werkduur ter plaatse van 15 minuten.

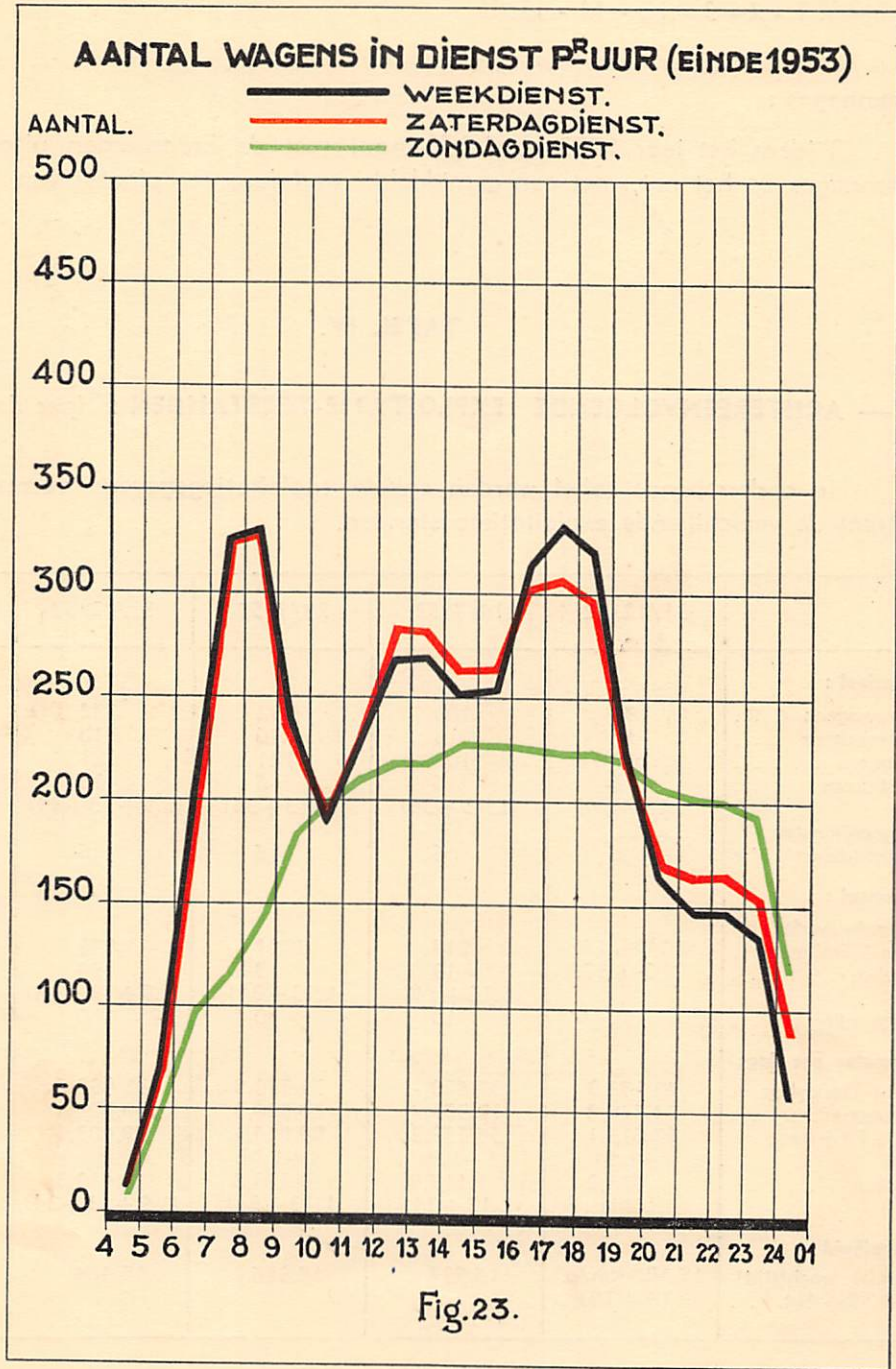
TABEL IV.

D. — ACHTEREENVOLGENDE EXPLOITATIE-TOESTANDEN : (per dag).

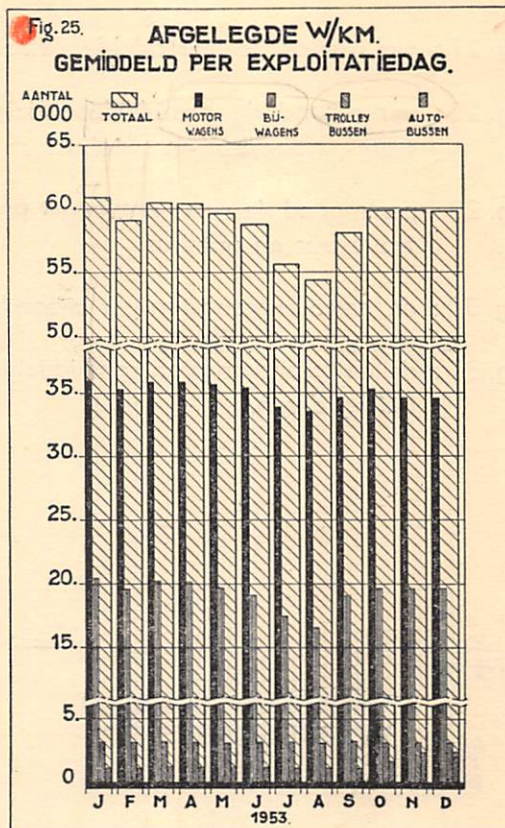
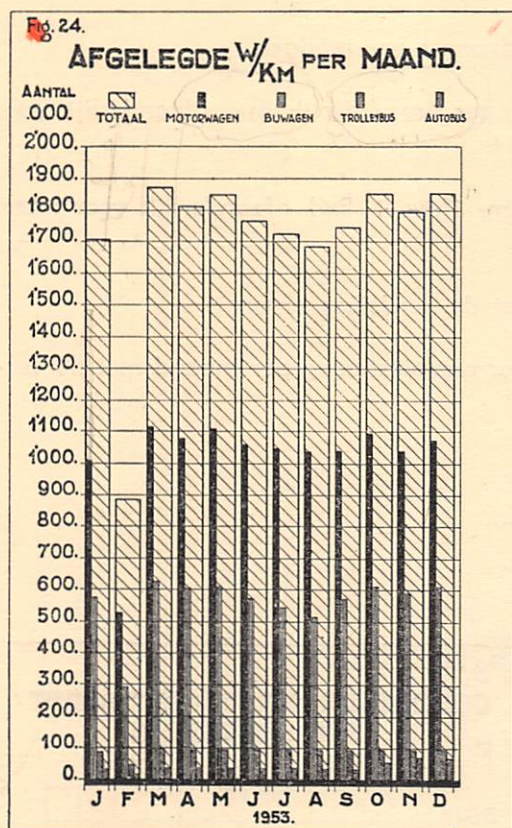
In onderstaande tabel werden enkele exploitatiegegevens vermeld per dag omtrent de verschillende exploitatietoestanden.

	31/12/52	14/7/53	29/9/53	31/12/53	+ of — t.o.v. 31/12/51
Materieel :					
Motorwagens . . .	193	180	192	182	— 11
Trolleybussen . . .	16	15	16	16	—
Bijwagens	123	102	121	121	— 2
Autobussen	3	6	6	13	+ 10
	L.34)	(L.13+34)	(L.13+34)	(L.9+13+34)	
Rangeerdiensten (nachtdienst) Mw.	6	6	6	6	—
Personeel :					
(zonder verlof)					
Tram + Trolleybus .	1004 (L.13)	914	1001	973	— 31
Autobus	16 (L.13)	13	13	34	+ 18
		L.13+34)	L.13+34)	(L.9+13+34)	
Rangeerdiensten . .	10	10	10	10	—
Kilometer per dag:					
Mw. + Trolleybus . .	40.183,3	37.620,-	39.523,8	38.098,8	—2.084,5
Bijwagens	20.429,8	18.533,3	20.390,3	20.304,8	— 125,-
Bw. + TB + Bw. . . .	60.613,1	56.153,3	59.914,1	58.403,6	—2.209,5
	(+L.9)	(+L.9)	(+L.9)		
Autobus	623,2	1.115,8	1.113,8	2.419,8	+ 1.796,6
	(L.34)	L.13+34)	L.13+34)	(L.9+13+34)	
Rijsnelheid :					
(zonder wachttijd)					
TA + TB + Aut. . . .	15,188 Km/u. (TA+TB)	15,534	15,386	15,464	+0,276 Km/u.

Het gemiddeld aantal wagens in dienst per uur, voor Week-, Zaterdag- en Zondagdienst wordt weergegeven in grafiek n° 23.



Het aantal afgelegde Wkm. wordt per maand en per vervoermiddel voorgesteld in Fig. 24 terwijl in Fig. 25 het maandgemiddelde van voornoemde cijfers per exploitatiedag wordt voorgesteld.



F. — RIJSNELHEID.

In vergelijking met 1952 is de gemiddelde rijsnelheid zonder wachttijd gestegen van 15.188 Km/u. (tram+trolleybus) tot 15.464 Km/u., ondanks de steeds toenemende verkeersmoeilijkheden.

Hierna volgen enige cijfers :

	Tram + Trolleybus
1939 : gemiddelde rijsnelheid (zonder wachttijd) net :	14.716 Km/u.
1950 : » » » » »	15.163 Km/u.
1951 : » » » » »	15.188 Km/u.
1952 : » » » » »	15.188 Km/u.
1953 : » » » » »	Tram + TB + Autobus 15.464 Km/u.

G. — HALTEN EN HALTE-AFSTANDEN.

Het aantal halten (gemeenschappelijke baanvakken inbegrepen) Tram + Trolleybus + Autobus verminderde van 775 in 1952 tot 771 in 1953.

Reden : vervanging van tramlijn 9. in autobuslijn en daarmee gaande haltewijzigingen.

De gemiddelde halte-afstand over het net werd hierdoor gebracht van 370,7 m. in 1952 tot 374,1 m. in 1953.

In hiernavolgende grafieken verstrekken wij, in verband met de exploitatie, volgende interessante gegevens:

Fig. 26 : per maand, de verdeling van de % ticketten, kaarten en weekabonnementen.

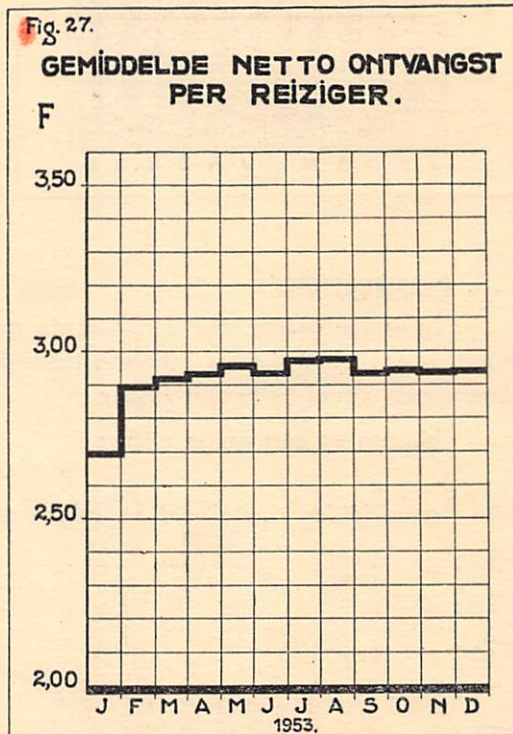
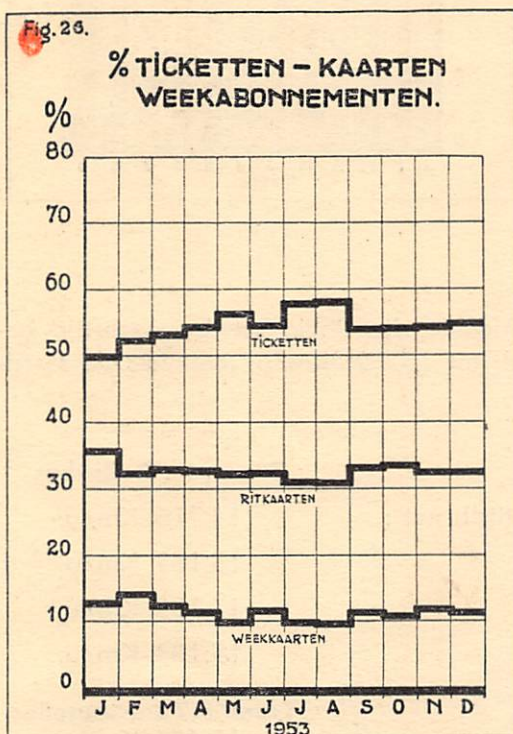
Fig. 27 : per maand de gemiddelde netto ontvangst per reiziger.

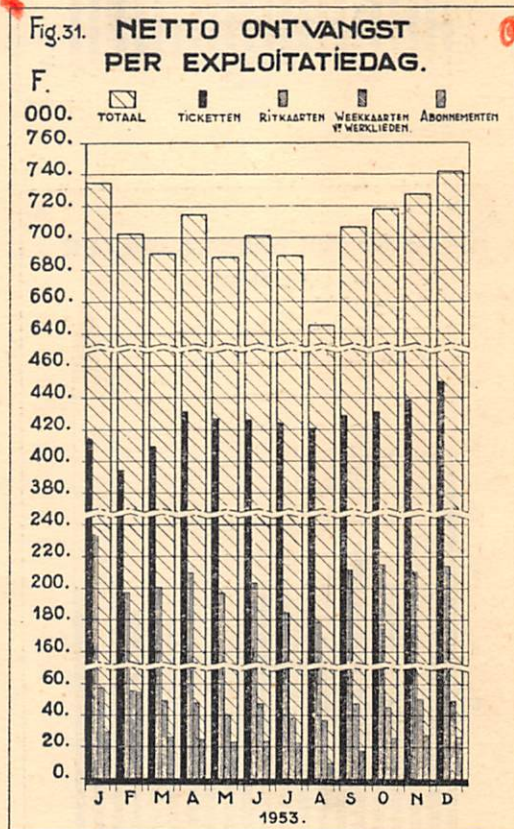
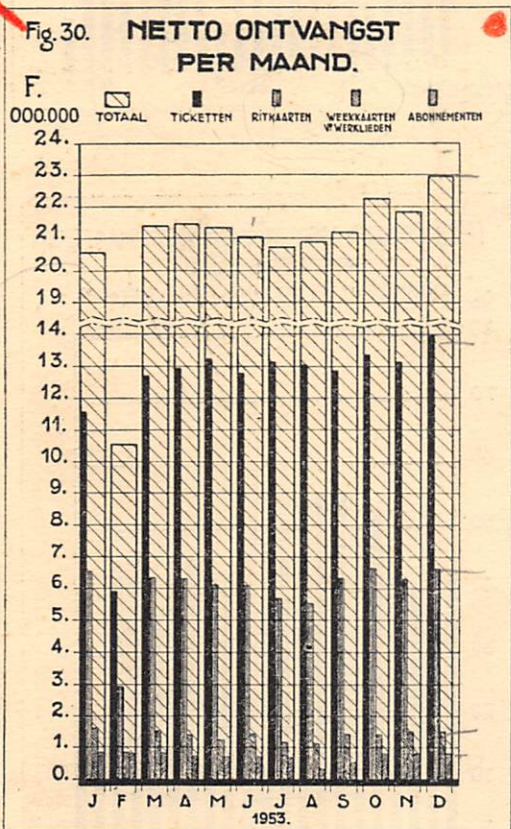
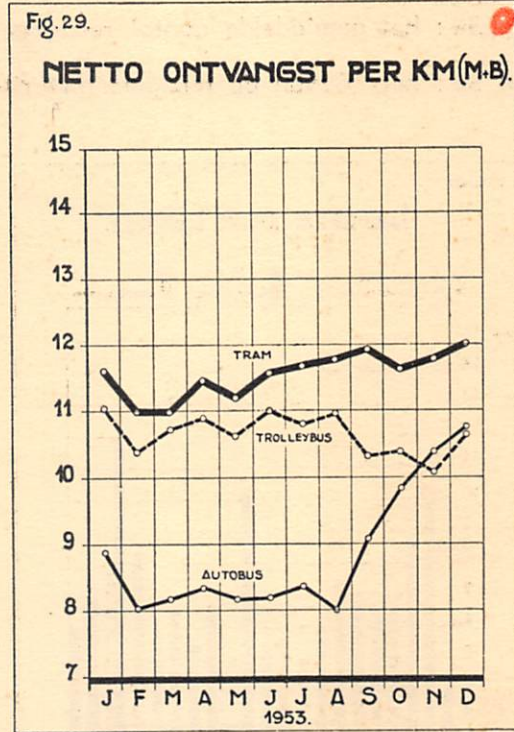
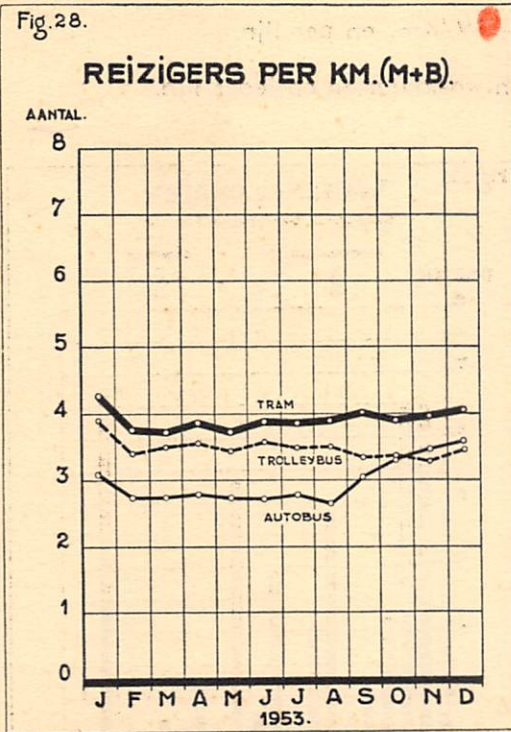
Fig. 28 : per maand de gemiddelde reizigers per Km. (Mw + Bw) afzonderlijk voor tram-, trolleybus en autobus.

Fig. 29 : per maand de netto ontvangst per Km. (Mw + Bw) afzonderlijk voor tram, trolleybus en autobus.

Fig. 30 : de netto ontvangsten per maand met de verdeling ervan.

Fig. 31 : de netto-ontvangsten, gemiddelde per exploitatiedag per maand met de verdeling ervan.





Volvoit

Fig. 32 : de lengte der lijnen.

Fig. 33 : de dagelijkse gemiddelde wagenkm. per lijn.

Fig. 34 : het gemiddelde aantal reizigers per W/Km. en per lijn.

Fig. 35 : het % van de reizigers met rit- en weekkaarten op ieder lijn.

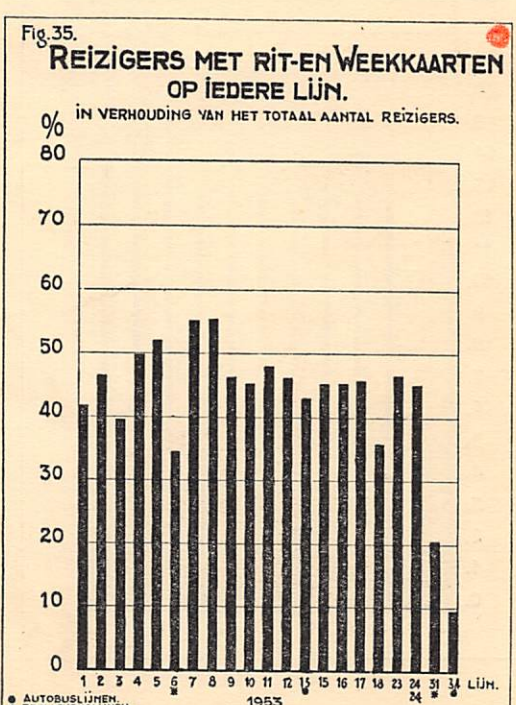
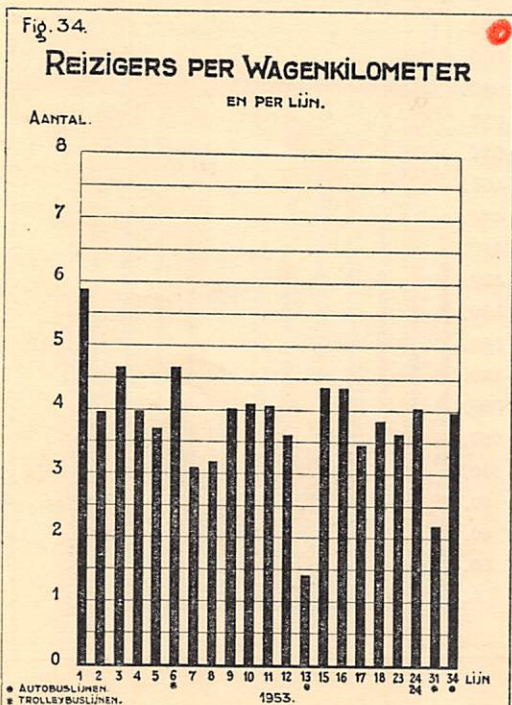
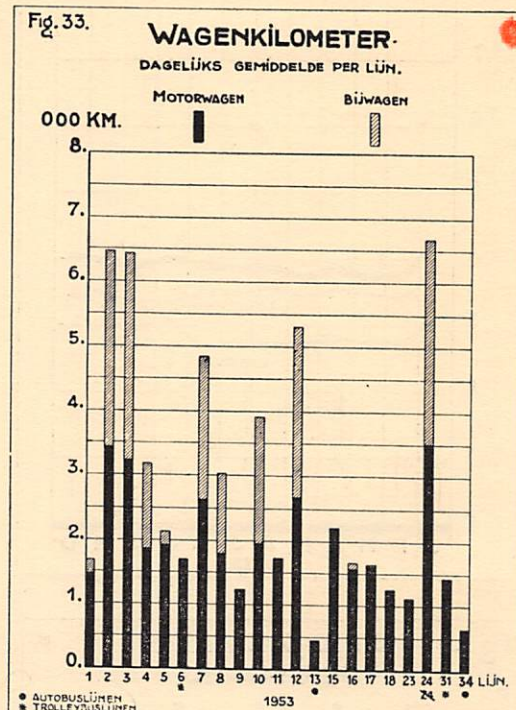
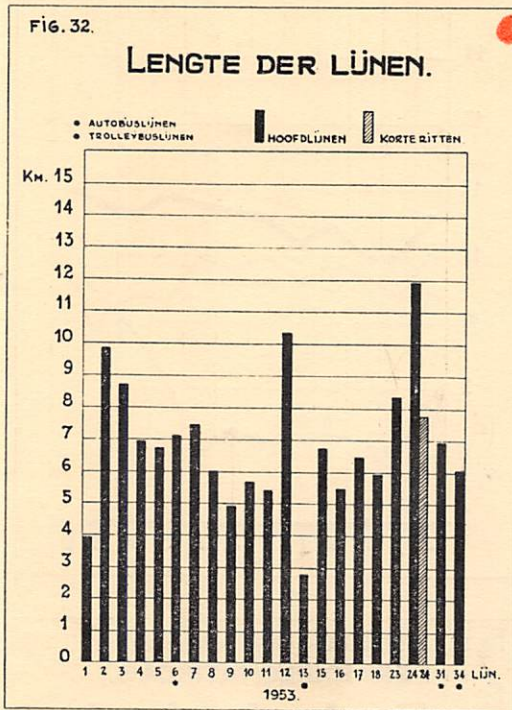
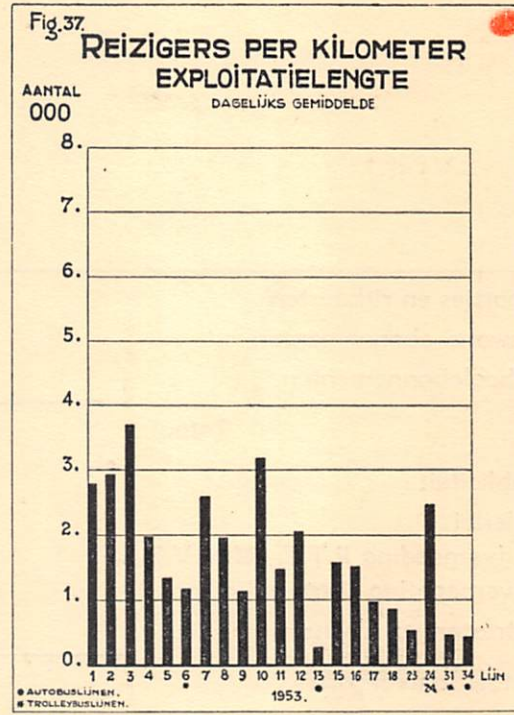
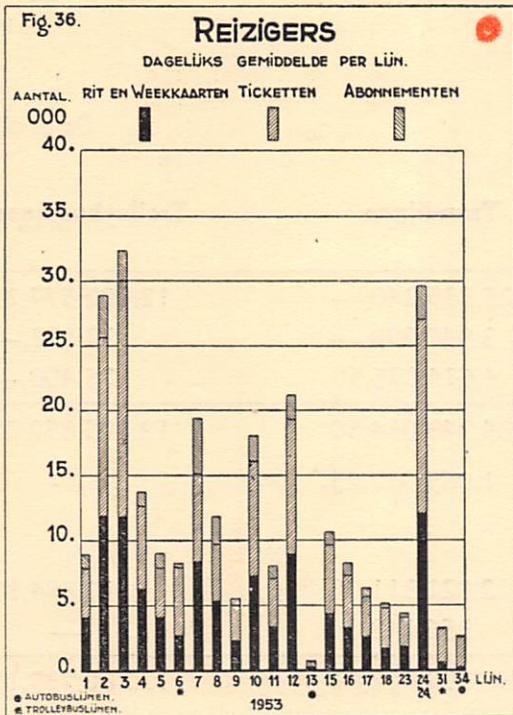


Fig. 36 : de verdeling per lijn van het dagelijks gemiddelde aantal kaarten, ticketten en abonnementen.

Fig. 37 : lijn per lijn, het dagelijks gemiddelde aantal reizigers per Km. exploitatie-lengte.



De evolutie van de gebruikstoestand van het materiaal wordt in onderstaande tabel samengevat :

STAAT VAN HET MATERIEEL

MATERIEEL	op 31 - 12 - 1952					op 31 - 12 - 1953				
	In bedrijf	Reserve	In herstelling of revisie	Buiten bedrijf	Totaal	In bedrijf	Reserve	In herstelling of revisie	Buiten bedrijf	Totaal
Motorwagens . . .	193	91	20	8	312	188	63	25	7	283
Bijwagens	123	45	13	12	193	121	48	11	11	191
Trolleybussen . . .	16	1	6	—	23	16	3	4	—	23
Autobussen	7	2	1	—	10	13	10	3	—	26
	339	139	40	20	538	338	124	43	18	523

EXPLOITATIE

De exploitatieontvangsten van

	Tramlijnen	Trolleybuslijnen
Kaartjes en ritkaarten	225.535.240,—	12.082.577,25
Gewone abonnementen	3.940.298,—	37.873,—
Schoolabonnementen	4.674.076,50	75.400,—
Totaal :	234.149.614,50	12.195.850,25
Publiciteit	1.065.937,25	—
Allerlei (vergoeding P.T.T., N.M.V.B., verpachting autobuslijn., enz.)	2.821.311,08	10.884,85
Intresten en diversen	356.140,04	—
Totale ontvangsten.	238.393.002,87	12.206.735,10
Af te trekken :		
Vervoertaks trams, trolleybussen, en autobussen 9 en 13 : 2,25 % Autobuslijn 34 : 4,50 %	5.166.493,—	261.769,—
Blijft :	233.226.509,87	11.944.966,10
Uitgaven	249.197.984,93	15.147.769,82
Af te trekken :		
Vervoertaks trams, trolleybussen en autobussen 9 en 13 : 2,25 % Autobus 34 : 4,50 %	5.166.493,—	261.769,—
Blijft :	244.031.491,93	14.886.000,82
Verlies :	10.804.982,06	2.941.034,72
Winst :	—	—
Bedrijfscoëfficiënt :	104,63 %	124,62 %

TUK VII

UITSLAGEN

53 worden verdeeld als volgt :

Autobuslijn 9 (19/10-31/12)	Autobuslijn 13	Autobuslijn 34	Totaal
1.132.436,50	736.408,25	2.745.964,—	242.232.626,—
12.968,—	12.424,50	23.040,—	4.026.603,50
26.326,—	19.266,—	14.520,—	4.809.588,50
1.171.730,50	768.098,75	2.783.524,—	251.068.818,—
—	—	—	1.065.937,25
867,—	1.599,35	2.239,35	2.836.901,63
—	—	—	356.140,04
1.172.597,50	769.698,10	2.785.763,35	255.327.796,92
25.784,—	16.906,—	119.868,—	5.590.820,—
1.146.813,50	752.792,10	2.665.895,35	249.736.976,92
927.965,90	1.591.468,53	2.198.577,29	269.063.766,47
25.784,—	16.906,—	119.868,—	5.590.820,—
902.181,90	1.574.562,53	2.078.709,29	263.472.946,47
—	821.770,43	—	13.735.969,55
244.631,60	—	587.186,06	—
78,67 %	209,16 %	77,97 %	105,50 %

Fig.38.

GEWONE BEDRIJFSUITGAVEN.

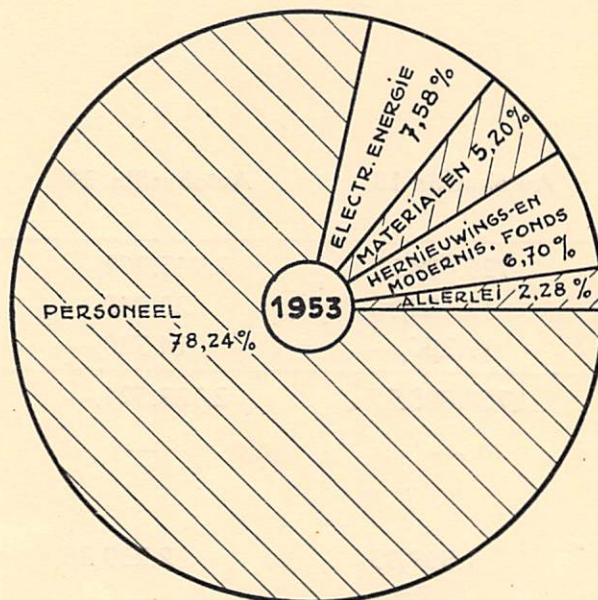
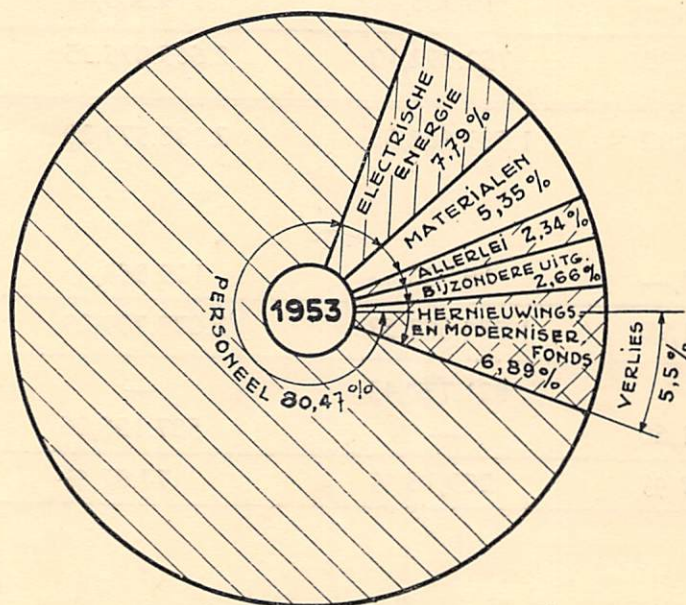


Fig.39.

BESTEMMING DER ONTVANGSTEN



BEDRIJFSONTVANGSTEN.

De gemiddelde netto ontvangst per reiziger (door kaartjes en ritkaarten) bedraagt F 2,9287 d.i. 3,22 maal hoger dan deze bereikt in 1938 (laatste normaal jaar van de vooroorlogse periode, toen ze F 0,909 beliep).

De verhoging is veel kleiner gebleven dan deze die waar te nemen is bij de verschillende factoren die de uitgaven beïnvloeden.

Deze wanverhouding werd nog zwaar beïnvloed door de staking tijdens de maanden Januari en Februari, waardoor het aantal reizigers over het jaar 1953 terugliep tot 80.869.091 tegenover 83.083.766 in 1938, hetzij een verminderingscoëfficiënt van 0,97.

De netto ontvangsten door kaartjes en ritkaarten bedragen F 236.850.000 tegen F 75.500.000 in 1938. Dit geeft een verhouding van 3,14 die, zoals hierna zal aangetoond worden, ruim onvoldoende is voor een evenwichtige exploitatie.

EXPLOITATIE-UITGAVEN.

Verdeling der exploitatie-uitgaven 1953 :

Gewone uitgaven :

	Bedragen	% van het totaal der gewone uitgaven (zie fig. 38)	% van de netto ontvangsten (zie fig. 39)
Personeel	200.963.916,55	78,24	80,47
Electrische energie	19.457.547,67	7,58	7,79
Materialen	13.366.436,90	5,20	5,35
Hernieuwings- en Moderniseringsfonds	17.200.354,60	6,70	6,89
Allerlei	5.850.822,75	2,28	2,34
	256.839.078,47	100,00	102,84
Bijzondere uitgaven :			
Voorschot op huurgelden aan A.T. en Electrafina voor gebruik van goederen hun eigendom gebleven na 31-12-45	6.633.868,—	2,58	2,66
Totale uitgaven (vervoertaks niet inbegrepen)	263.472.946,47	102,58	105,50
Totaal netto ontvangsten	249.736.976,92		100,—
Totaal uitgaven	263.472.946,47		105,50
Verlies :	13.735.969,55		5,50

PERSENEEL.

De wedden en lonen bedragen

132.008.929,89

De verplichte sociale lasten belopen :
of 25,34 % van de wedden en lonen

33.445.292,80

Deze omvatten :

— 11 % van de daglonen tot F 200,— en 17,25 % van de maandwedden tot F 5.000,— als patroonsbijdrage in de sociale zekerheid.

Deze bijdrage dekt :

- het wettelijk pensioen der bedienden
- de verzekering tegen ziekte en invaliditeit
- de verzekering tegen werkloosheid
- de kinderbijslag
- 1/2 % van de wedden voor het gezinsverlofgeld.

19.312.094,85

— 3,75 % van de daglonen voor het wettelijk pensioen der werklieden.

— 6,5 % van de lonen waarvan 5 % voor het jaarlijks verlof en 1,5 % voor het ancienniteitsverlof		8.230.913,10
— 1/4 van een maand bezoldiging voor de weddetrokkenden voor dubbel verlofbetaling	559.932,—	
— min toelage van de Staat voor dubbel verlof- bezoldiging 1948	— 112.005,—	
	<hr/>	447.927,—
— De premie voor verzekering tegen werkongevallen		1.450.615,60
— de 10 betaalde wettelijke feestdagen		4.000.827,25
— het Voorzorgsfonds voor Beroepsziekten		2.915,—
		<hr/>
		33.445.292,80
De andere uitgaven ten bate van het personeel bedragen : of 26,90 % van de wedden en lonen.		35.509.693,86
Zij omvatten :		
— 26 betaalde rustdagen		10.246.089,90
— toeslag van F 700,— voor verlof aan weddetrekkenden		170.598,—
— kledingsvergoeding		2.461.055,11
— aanvullende rustgelden		15.087.964,—
— aanvullende ziektegelden en aanvullende vergoeding bij werk- ongevallen		2.938.109,50
— conventionele eindejaarspremie		2.703.881,—
— eindejaarspremie van F 200,—		450.606,—
— budget Sociale Dienst, premies, viering gedecoreerden en oprustgestelden en dergelijke		1.451.390,35
		<hr/>
		35.509.693,86
		<hr/>

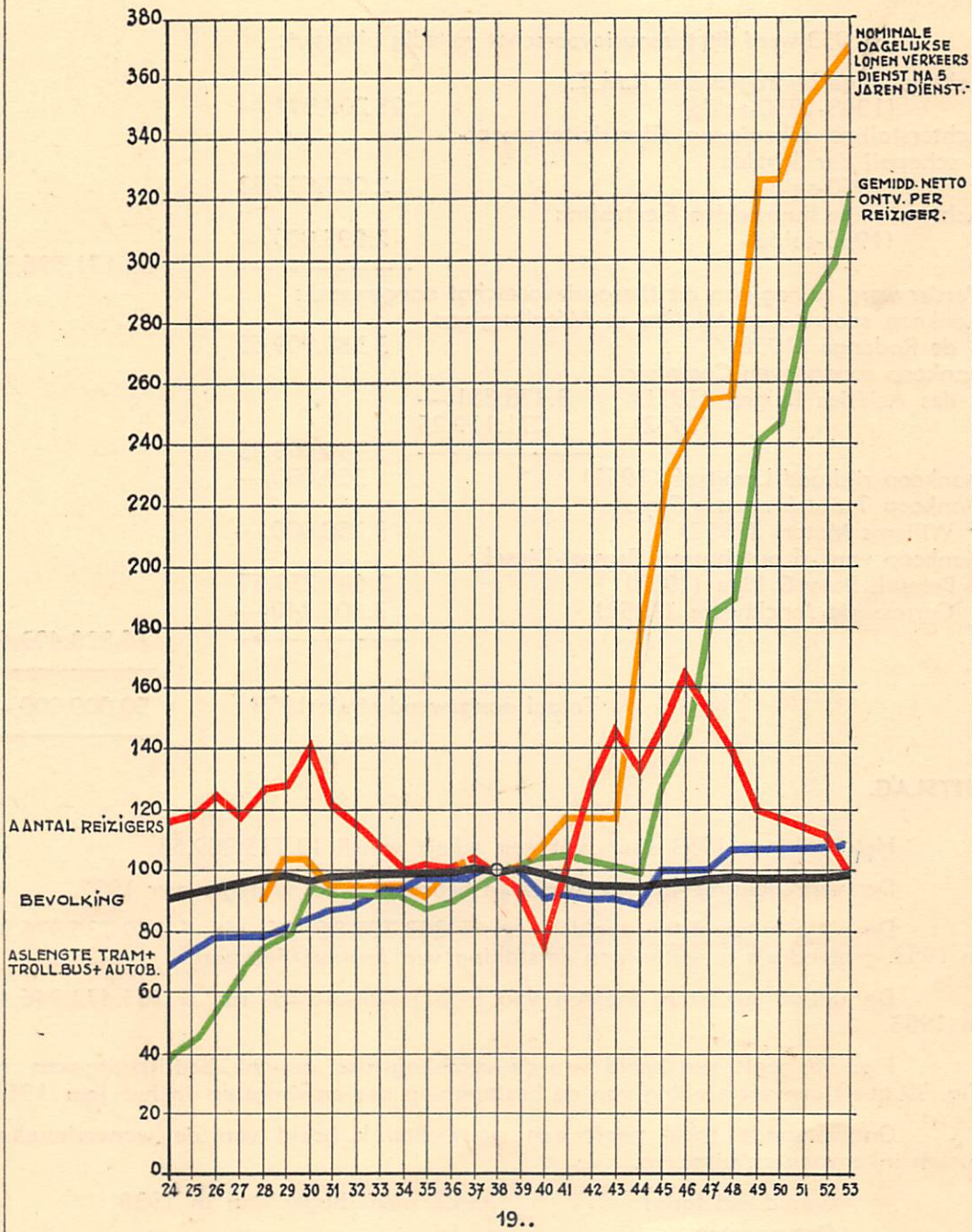
Het totaal der bijkomende kosten op wedden en lonen bereikt dus : 25,34 % + 26,90 % = 52,24 %.

Het zuiver baremaloon van het personeel van de Verkeersdienst is in 1953 bij 5 jaar dienst, 3,73 en bij 25 jaar 3,88 maal hoger dan in 1938 (zie Fig. 40).

De globale patroonslast per uur effectieve arbeid (alle vergoedingen, aanvullende rust- en ziektegelden, sociale lasten, enz., inbegrepen) is 5,24 maal hoger dan in 1938.

Fig. 40.

% TEN OPZICHTE VAN 1938.



THESAURIEVOORSCHOT VAN F 50.000.000,—

Dit thesaurievoorschot moest ingevolge de ministeriële instructies aangewend worden, in de eerste plaats om onverwijld de verschuldigde bedragen aan te zuiveren en anderzijds tot financiering van de dringende uitgaven inzake vernieuwing van sporen en vervanging door autobussen van tramlijnen met uitgesproken deficitair karakter.

In 1953 werd dit thesaurievoorschot volledig uitgeput:

Achterstallige bijdragen aan R.M.Z. (1948-1950-saldo)	28.208.897,—	
Achterstallige rekeningen, Electriciteitsmaatschappij der Schelde (1950-saldo)	2.067.699,53	
Achterstallige huurgelden Electrafina (1950-saldo)	2.895.000,—	
	<hr/>	33.171.596,53
Verder werd er nog van dit thesaurievoorschot aangewend :		
Aankoop spoorstaven Minière et Métallurgique de Rodange (1950)	3.380.909,65	
Aankoop spoorstaven Comptoir des Aciéries Belges (1951)	3.478.881,—	
(1952)	271.119,25	
	<hr/>	3.750.000,25
Aankoop rijdraad Lamitref (1951)	359.000,—	
Aankoop 7 autobussen « Guy » Willems Motors (1952)	3.250.000,—	
Aankoop van -6 autobussen Brossel-Diesel : Brossel, Bovy & Pipe (1953)	2.683.253,57	
Carrosserie Jonckheere (1953)	3.405.240,—	
	<hr/>	16.828.403,47
		<hr/>
Totaal aangewend einde 1953 :		50.000.000,—

UITSLAG.

Het boekjaar 1953 sluit met een tekort van F 13.735.969,55.

De vermindering der ontvangsten bedraagt 5,30 % tegenover 1952.

De netto ontvangsten daalden van F 263.708.867,86 tot F 249.736.976,92 in 1953, grotendeels te wijten aan de staking van Januari/Februari.

De uitbatingskosten daalden van F 271.829.616,63 tot F 263.472.946,47 in 1953.

Fig. 38 geeft een beeld van de verdeling der gewone bedrijfsuitgaven en Fig. 39 geeft een voorstelling van de bestemming der ontvangsten in het jaar 1953.

Onderstaande tabel geeft een overzichtelijk beeld van de wanverhouding tussen inkomsten en uitgaven.

Gemiddeld tarief	3,22	maal	hoger	dan	in	1938
Ontvangsten	3,14	»	»	»	»	»
Electrische energie	2,86	»	»	»	»	»
Bijzondere materialen	4,38	»	»	»	»	»
Personeel	5,24	»	»	»	»	» (zie blz. 36)

HOOFDSTUK VIII.

BILAN EN VERLIES- EN WINSTREKENING OP 31 DECEMBER 1953

A. — BILAN

ACTIEF.

Vastliggend :

Sporen ,electrische geleidingen, omvormingsstations, tramwagens, trolleybussen, autobussen en wachthuisjes :

- | | |
|---|---------|
| a) op 1-1-1946 eigendom geworden van de openbare besturen | memorie |
| b) gedeeltelijk af te kopen van de vorige concessiehouder | memorie |
| c) vastgelegd in 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952 en 1953 | memorie |

Omzetbaar :

Vorraden	17.875.386,34	
Portefeuille	3.950,—	
Borgtochten	176.524,—	
Diverse debiteuren	3.207.089,36	
	<hr/>	21.262.949,70

Beschikbaar :

Kas	1.830.804,40	
Postcheck	723.560,—	
Gemeentekrediet van België	15.306.684,99	
	<hr/>	17.861.049,39

Verlies- en Winstrekening :

Overdracht verlies einde boekjaar 1952	99.595.078,70	
Verlies boekjaar 1953	13.735.969,55	
	<hr/>	113.331.048,25
		<hr/>
		152.455.047,34

PASSIEF.

Tegenover Openbare Besturen	memorie	
Hernieuwings- en Moderniseringsfonds	77.347.154,90	
Voorzieningsfonds voor ongevallen aan derden	2.776.056,84	
Tegenover derden :		
Diverse crediteuren	22.331.835,60	
Ministerie van Financiën : — zijn thesaurievoorschot	50.000.000,—	
	<hr/>	152.455.047,34

B. — VERLIES- EN WINSTREKENING VAN 1953

DEBIET.

Overdracht verlies	99.595.078,70
Algemene bedrijfsuitgaven (1)	269.063.766,47
	<hr/>
	368.658.845,17
	<hr/>

CREDIET.

Ontvangsten	254.971.656,88
Intresten en diversen	356.140,04
Verlies	113.331.048,25
	<hr/>
	368.658.845,17
	<hr/>

(1) Inbegrepen: toekenning Hernieuwings- en Moderniserings- fonds	17.200.354,60
vervoertaks 2,25 % voor tram, trolleybus en en autobuslijnen 9 en 13 en 4,50 % voor autobuslijn 34	5.590.820,—

A. — BILAN

ACTIEF

Vastliggend :

a) memorie.

b) memorie.

Het Voorlopig Beheerscomité beheert sinds 1 Januari 1946 goederen waarvan een gedeelte a) eigendom geworden is van de Openbare Besturen door het verstrijken van de vorige concessies, en een ander gedeelte b) eigendom gebleven van de vroegere vergunninghouders.

Een inventaris met beschrijvende staat van die goederen werd opgesteld.

Het Comité oordeelt zich niet gemachtigd een waarde vast te stellen voor vermelde goederen en daarom wordt die waarde dan ook voor memorie aangegeven in het bilan.

c) memorie.

In 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952 en 1953 werd werkelijk een bedrag van F 27.791.138,30 vastgelegd. Dit bedrag werd afgenomen van het Hernieuwings- en Moderniseringsfonds en de vermeerdering van het actief voor memorie geboekt.

Het vertegenwoordigt de activa-aanwinsten door het Comité verwezenlijkt sinds 1-1-1946 onder vorm van verbeteringen aan het bestaande, en aankoop van nieuw materieel.

Het gedeelte voor 1946 beloopt	F	2.752.646,75
» » » 1947 »	»	3.453.399,33
» » » 1948 »	»	2.791.976,16
» » » 1949 »	»	773.341,74
» » » 1950 »	»	1.024.061,75
» » » 1951 »	»	1.451.334,35
» » » 1952 »	»	5.198.420,24
» » » 1953 »	»	10.345.957,98

Dit laatste bestaat hoofdzakelijk uit aankoop van 16 autobussen « Brossel » 90 P.K. nieuw gereedschap, mobiliair en verbouwingen van tramwagens.

Omzetbaar :

Voorraden : F 17.875.386,34.

In de loop van het jaar werd het volume van de bestellingen beperkt, zodat de waarde van de voorraden met F 3.163.290,— kon worden verminderd.

De stocks werden hierdoor herleid tot een minimum.

Portefeuille : F 3.950,—.

Dit bedrag bestaat uit 35 aandelen van de « Fédération des Centrales d'Electricité de Belgique » en uit 1 aandeel van de « Dienst voor Toezicht der Electrische Inrichtingen in België ».

Borgtochten : F 176.524,—.

Deze som heeft betrekking op borgtochten gestort bij de Regie van Telefoon, bij de « Verzekeringsmaatschappij van de Schelde » voor verzekering van het personeel tegen werkongevallen, bij de Deposito- en Consignatiekas en bij de N.M.V.B. voor de uitbating der autobuslijnen.

Diverse debiteuren : F 3.207.089,36.

Deze post omvat o.a. :

Leningen, voorschotten en wedden voorafbetaald aan het personeel — waarde van de aan gang zijnde werken ten laste van derden — oorlogsschade — vergoedingen verschuldigd door Openbare Besturen — werken uitgevoerd voor Openbare Besturen.

Beschikbaar :

Kas : F 1.830.804,40.

Deze som omvat het geld in kas, alsmede dit in de geldkoffers van de loodsen, en de ontvangst van 30 en 31 December 1953 in de geldzakken van de ontvangers.

Postcheckrekening : 723.560,—.

Gemeentekrediet van België : F 15.306.684,99.

PASSIEF

Tegenover Openbare Besturen : memorie.

Dit is de tegenpost van die, eveneens voor memorie vermeld, in het actief, betrekking hebbende op de nog niet bepaalde waarde van de goederen die zullen ingebracht worden bij het definitief organisme dat het net zal exploiteren.

Hernieuwings- en Moderniseringsfonds : F 77.347.154,90.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31-12-1953; op 31-12-1952 bedroeg dit saldo F 76.491.442,70. In de loop van 1953 werd F 17.831.286,85 voor dit fonds gestort, doch anderzijds werden voor F 16.975.574,65 hernieuwings- en moderniseringswerken uitgevoerd.

Voorzieningsfonds voor ongevallen aan derden : F. 2.776.056,84.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31-12-1953.

In de loop van 1953 werd in dit fonds F 1.508.704,80 gestort, doch anderzijds werden voor een totaal bedrag van F 949.601,75 vergoedingen wegens ongevallen in de loop van het jaar uitbetaald.

Tegenover derden :

Diverse crediteuren : F 22.331.835,60.

Deze post omvat o.a. :

Nog te betalen rekeningen aan leveranciers — stroomlevering voor de maand December 1953 — saldo der lonen van de maand December 1953 — bijdrage aan de Rijkskas voor Maatschappelijke Zekerheid voor het 4de kwartaal 1953 — provisie voor aandeel in ritkaarten, abonnementen en publiciteit bij eventuele overname — het aandeel in de ontvangsten van 1953 voor abonnementen geldig in 1954 — verzekeringspremie voor personeel 4de kwartaal 1953 — belastingen.

Ministerie van Financiën :

Zijn Thesaurievoorschot : F 50.000.000,—.

Deze post boekt het terugbetaalbaar thesaurievoorschot dat ons op 19 Mei 1950 werd toegestaan ten einde de achterstallige betalingen aan te zuiveren en dringende uitgaven inzake vernieuwings- en moderniseringsfonds te doen.

B. — VERLIES- EN WINSTREKENING.

Verlies : F 113.331.048,25

De verschillende opgegeven bedragen werden voldoende gedetailleerd in de vorige hoofdstukken.

Het werkelijk resultaat van het dienstjaar 1953 geeft een verlies van F.13.735.969,55. Hierbij dient gevoegd het verliessaldo op einde 1952 (jaren 1946 tot en met 1952).

Evenals vorig jaar werd in 1953 geen cijns aan de gemeenten uitbetaald.

DRUKKERIJ
„ ANVERS-BOURSE ”
N. V.
ST. JACOBSMARKT, 83
ANTWERPEN