

VOORLOPIG BEHEERSCOMITE

VOOR DE

TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN

EN OMGEVING



VERSLAG

OVER DE BEDRIJVIGHEID TIJDENS HET JAAR

1954



VOORLOPIG BEHEERSCOMITE

VOOR DE

TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN

EN OMGEVING



VERSLAG

OVER DE BEDRIJVIGHEID TIJDENS HET JAAR

1954



INHOUDSTABEL

Hoofdstuk	I. Stichting en samenstelling van het Voorlopig Beheerscomité	Blz.	5
»	II. Wijzigingen aan het net	»	7
»	III. Personeel	»	8
»	IV. Vast materieel	»	15
»	V. Rollend materieel	»	23
»	VI. Exploitatie	»	26
»	VII. Exploitatie-uitslagen	»	40/41
»	VIII. Bilan en Verlies- en Winstrekening	»	46/47

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 1954 zijn negende werkingsjaar in. Tijdens dit jaar werden er 37 zittingen gehouden.

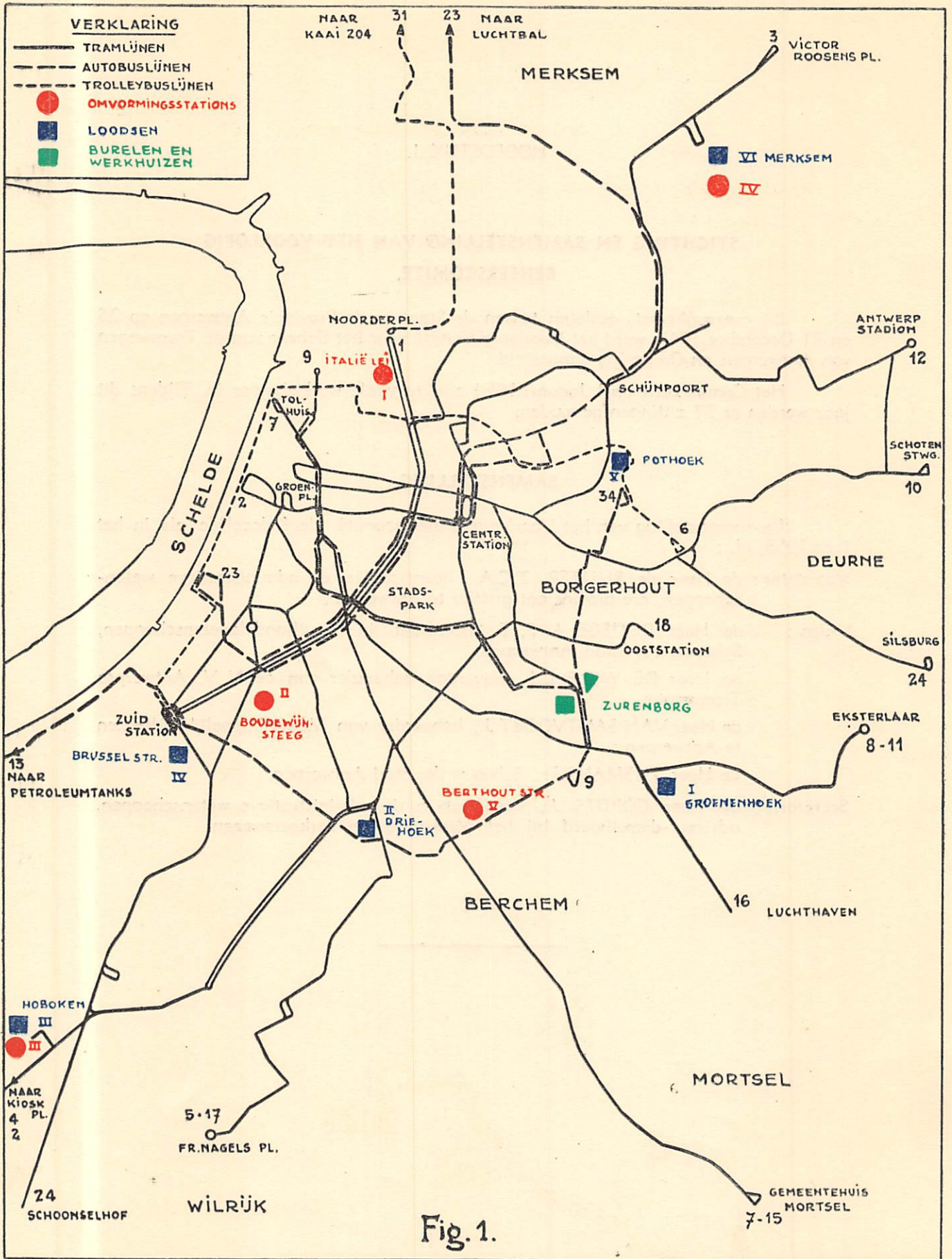
SAMENSTELLING.

De samenstelling van het Voorlopig Beheerscomité bleef dezelfde als in het jaar 1953, 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., nijveraars, 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.



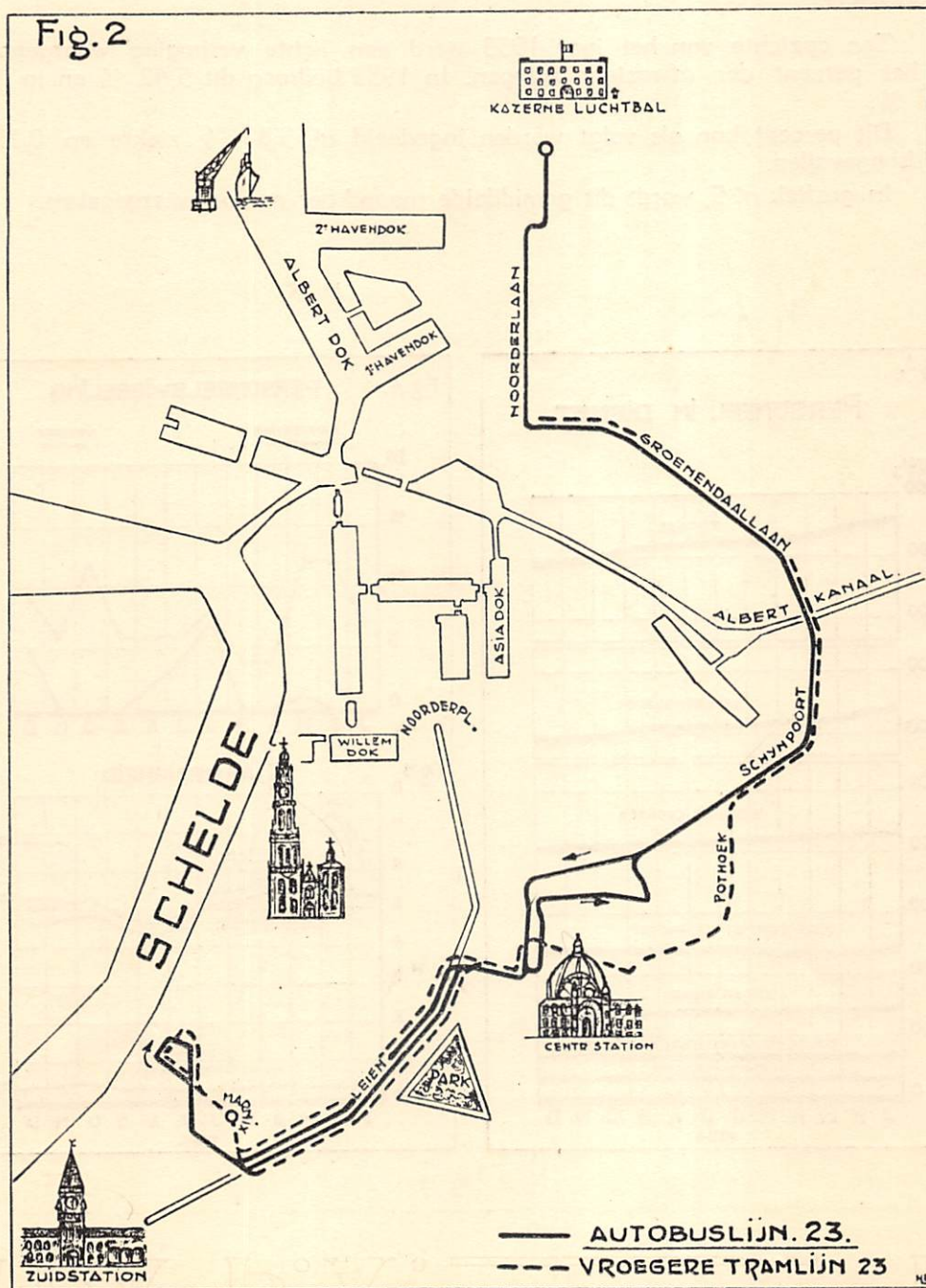
HOOFDSTUK II.

WIJZIGINGEN AAN HET NET.

TRAM- en TROLLEYBUSLIJNEN (zie fig. 1).

Vervanging van tramlijn 23 door autobuslijn : Sinds 1 Juni 1954 werd de tramlijn 23 (St. Michielskaai-Groenendaallaan) afgeschaft en vervangen door een autobuslijn met éénmanwagens. Het oorspronkelijk tramtraject werd gedeeltelijk gewijzigd en tevens verlengd tot de wijken Luchtbal (Kerk) en later, op 15/11/45, tot Bostonstraat.

Afbeelding lijn 23 (reisweg).



HOOFDSTUK III.

PERSONEEL.

INDELING EN WIJZIGING VAN HET EFFECTIEF.

Tijdens het jaar 1954 gingen 64 agenten op rust en 8 verlieten de maatschappij. Het overlijden van 20 leden van het personeel viel te betreuren.

Daartegen werden slechts 19 personen aangeworven zodat het effectief onzer maatschappij met 73 eenheden verminderde.

Op figuur 3 wordt maand per maand het personeel per dienst en het totaal aangegeven terwijl figuur 4 de personeelwisseling, eveneens per maand, voorstelt.

AFWEZIGEN.

Ten opzichte van het jaar 1953 werd een lichte verhoging waargenomen van het percent der afwezigheidsdagen. In 1953 bedroeg dit 5,42 % en in 1954 5,67 %.

Dit percent kan als volgt worden ingedeeld nl. 5,35 % ziekte en 0,32 % arbeidsongevallen.

In grafiek n^o 5, wordt dit gemiddelde maand per maand weergegeven.

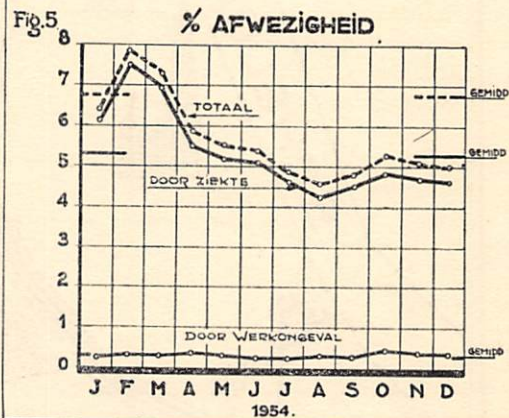
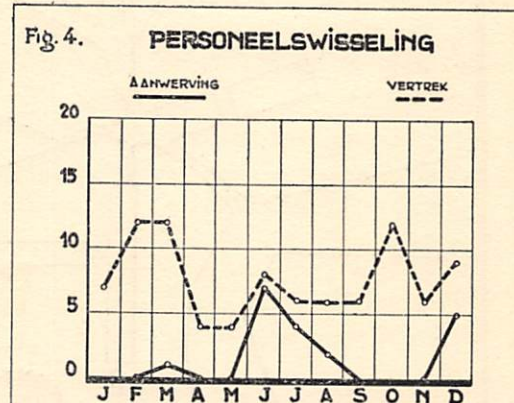
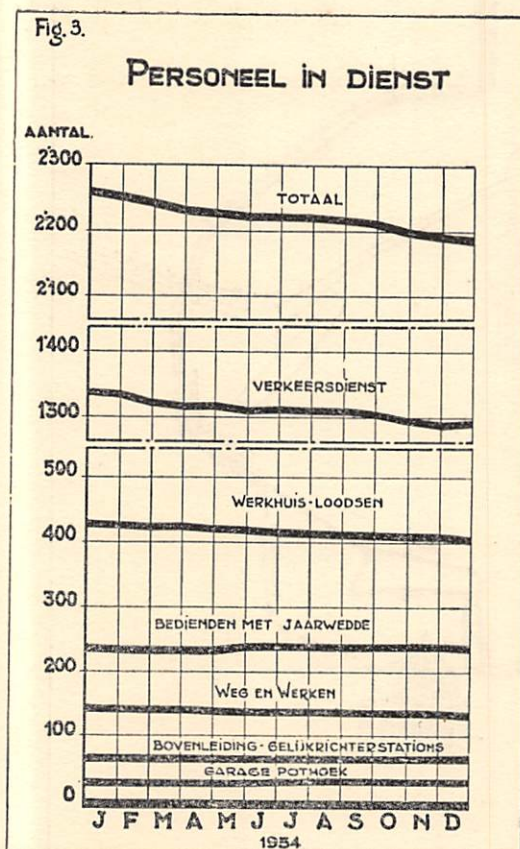


TABLEAU (Indeling en wijziging van het effectief)

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	+ of — t.o.v. 1946
Verkeersdienst . . .	1642	1511	1510	1450	1412	1389	1389	1342	1298	— 344 of — 20,9 %
Werkhuizen	258	263	258	245	251	245	244	242	229	— 29 of — 11,2 %
Loodsen	260	276	288	271	247	243	201	189	182	— 44 of — 16,9 %
Garage Pothoek . .							34	34	34	
Bovenleiding en Omvormingsstations	72	74	71	70	70	68	70	69	69	— 3 of — 4,1 %
Weg en Werken . .	156	165	165	161	154	153	149	147	138	— 18 of — 11,5 %
Personeel op maandwedde	262	262	259	257	254	251	249	243	243	— 19 of — 7,2 %
TOTAAL	2650	2551	2551	2454	2388	2349	2336	2266	2193	— 457 of — 17,2 %

PARITAIRE COMITE'S.

A) Het **NATIONAAL PARITAIR COMITE DER STADSTRAMWEGEN EN AUTOBUSLIJNEN** (loontrekkend personeel) vergaderde driemaal tijdens het jaar 1954.

Er werden overeenkomsten getroffen inzake :

- vervanging van een wettelijke feestdag door een vergeldende verlofdag ;
- vaststelling van de datum van het jaarlijks verlof in de verschillende tramondernemingen.

Verder werd genoteerd :

- de opzegging door het Christelijk Syndicaat van de overeenkomst inzake de koppeling van de lonen aan de index ;
- de houding van de Belgische Centrale en het Christelijk Syndicaat in verband met de aanvulling van de afvaardiging der werknemers, buiten de verkiezing om.

Het Comité besprak verder :

- de vermeerdering van het aantal verlofdagen,
- de vraag tot vermeerdering van de eindejaarspremie.

B) Het **GEWESTELIJK PARITAIR COMITE VOOR LOONTREKKENDEN DER TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING** is driemaal bijeengekomen en behandelde volgende aangelegenheden :

- het statuut van het w.d. overheidspersoneel werd goedgekeurd.
- overeenkomsten werden getroffen inzake :
 - opruistelling van het vrouwelijk personeel,
 - vergoeding bij werkongevallen,
 - uitbreiding van het omstandigheidsverlof,
 - kader en vergoeding van de vervangers controleurs-binnendienst,
 - verleturen van het personeel,
 - kledingvergoeding voor agenten niet in uniform,
 - verdeling der rusturen,
 - lonen der werkvrouwen van de burelen.

Het Comité besprak verder :

- de verhoging van het aantal verlofdagen met ingang van 1/1/1955.
- de bezoldiging der leerjongens.
- de dienstdag der agenten bij T.A. tijdens de wereldtentoonstelling van 1930.
- de verwarming der rijtuigen.
- de eindejaarspremie.
- de vergoeding voor de agenten van de verkeersdienst tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsnachten.
- de vraag van de syndicaten voor het aanpassen der lonen van de verkeersdienst tot 3 %.

De subcomité's belegden samen 11 zittingen en behandelden o.a. :

- het statuut van het w.d. overheidspersoneel.
- de arbeidsvoorwaarden en de klassering en omscholing van het autobuspersoneel.
- de verleturen.
- de vergoeding voor kamperperiode.
- de vergoeding bij arbeidsongevallen.
- de bestemming der invaliditeitsgelden.
- de aanvullende rustgelden in verband der verhoging van het staatspensioen.
- de aangepaste diensten.
- de indeling der diensten.
- de regeling van de rustduur en het reeksgemiddelde voor de kandidaten.
- het kader en de vergoeding voor de vervangers controleurs-binnendienst.
- de vaststelling der prijzen van de kledingstukken.
- de aanpassing en wijzigingen van het reglement der dienstkleding, met o.m. afwijkingen voor de trolleybus- en autobusbestuurders.

C) De NATIONALE PARITAIRE SECTIE VAN STADSTRAMWEGEN EN AUTÖBUSLIJNEN kwam in 1954 niet bijeen.

D) De PARITAIRE ONDERSECTIE DER TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING vergaderde éénmaal en ging over tot :

- het sluiten van een overeenkomst inzake de werkregeling der controleurs-binnendienst (voorheen verkeersklerken).

Er werden 5 vergaderingen der subcomité's belegd waarin volgende punten werden besproken :

- dienstregeling der controleurs-binnendienst.
- toestand der afdelings- en sectoroversten in verband met het niet toepassen van bevorderingen.
- indeling der barema's.
- opschuivingen in de barema's.
- herclassering der weddetrekkenden.
- verhoging van de vergoeding voor het aantal jaren dienst.
- regeling der verlofdagen.
- vaststelling der prijzen van de kledingstukken.
- aanpassing en wijzigingen van het reglement voor de dienstkleding.

E) De ONDERNEMINGSRAAD.

Het ledenaantal der werknemers verminderde met 3 ingevolge het ontslagmen van 2 leden op 18/8/54 en het afsterven van 1 lid op 8/10/54. Deze werden niet vervangen uit hoofde der komende verkiezing der leden-werknemers van de O.R. in December 1954.

Tijdens het verlopen jaar werden 10 zittingen gehouden en 2 maal werd overgegaan tot de samenstelling van ondercommissies.

De volgende punten werden afgewerkt :

- omscholing personeel verkeersdienst.
- verkiezingen O.R.
- vacantieregeling 1955.

Verder werden nog volgende aangelegenheden besproken :

- voorstel tot afscherming van de niet-omgebouwde rijtuigen en de verwarming der wagens.
- aanwerving personeel voor de verkeersdienst.
- « Huishoudelijk Reglement ».
- inlevering van de dienstbladen.
- de wet van 20/9/48 houdende « Organisatie van het Bedrijfsleven », gewijzigd door de wet van 15/3/1954 (« Staatsblad » van 10/4/1954), waardoor bepaald wordt dat de verkiezingen van de O.R. voorzien zijn tijdens de laatste trimester 1954.
- koninklijk besluit van 12/11/1952, vervangen door art. 1 van het koninklijk besluit van 14/10/1953, waardoor het werkplaatsreglement gewijzigd wordt.
- regeling der zogenaamde « wilde bussen ».
- voorstel tot wijziging « aanwervingsmodaliteiten ».
- aankoop nieuwe autobussen.

- bemerkingen omtrent de nota's door C.A.T.B.A. voorgelegd aan de O.R. in zittingen van 30/6/54 en 1/9/54 betreffende de exploitatie.
- het in eigen exploitatie nemen door T.A.O. der lijn A.D.A.R.
- aankoop nieuwe autobussen met 80 plaatsen.
- de exploitatieuitslagen op einde December 1953.
- aantal zieke agenten voor de verkeersdienst tijdens de wintermaanden 1951/52, 1952/53, 1953/54.
- jaarverslag T.A.O. 1953.
- verzekering autobussen.

De leden van de O.R. hebben eveneens een proefrit gemaakt met de nieuwe autobussen bestemd voor lijn 33.

F) De SOCIALE RAAD.

Gedurende het jaar 1954 werden in totaal 9 vergaderingen gehouden waarop verschillende punten van sociale aard werden voorgebracht en waarvoor meestal een gunstige oplossing werd gevonden, o.m. :

Aangepaste diensten :

In totaal werden 19 gevallen van zieke of herstellende agenten onderzocht en besproken :

- 10 agenten werden geplaatst als « zittend ontvanger » en 9 agenten werden naar een aangepaste dienst (A.D.) overgeplaatst.
- 8 zieke agenten werden tijdelijk in een A.D. voor herstellenden geplaatst.

Langdurige zieken.

Er werden 23 aanvragen voor verlenging van ziektebeleg (na 1 jaar ziekte) ingediend. Al deze gevallen werden nauwkeurig onderzocht en met gunstig advies aan het Beheerscomité voorgelegd, dat al de voorstellen hieromtrent heeft goedgekeurd.

Allerlei.

De Sociale Raad bracht tevens advies uit over :

- Budget Sociale Dienst 1954.
- Het vacantiethuis voor agenten en hun gezin te Middelkerke. In de maand Augustus werd door enkele leden van de Sociale Raad een bezoek gebracht aan het Vacantiethuis ; de bezoekers waren het hierover eens dat de instelling in elk opzicht aan de verlangens voldeed.
- Aanvraag voor toelage Kerstfeest 1954 van het Coördinatiecomité der Ontspanningskringen.

Hieruit blijkt dat de Sociale Raad door zijn werking steeds verbeteringen aan sociale toestanden op het oog heeft gehad.

G) De DIENST VOOR VEILIGHEID, GEZONDHEID EN VERFRAAIING.

Door de vier subcomité's voor V.G.V. werden, in het afgelopen jaar, 16 zittingen gehouden, onderverdeeld als volgt:

- | | |
|---|--------------|
| — Verkeersdienst | 4 zittingen. |
| — Werkhuizen en loodsen | 7 zittingen. |
| — Weg en Werken, Bovenleiding, Omvormingsstations, Garage | 4 zittingen. |
| — Weddetrekkenden | 1 zitting. |

Buiten voormelde zittingen kwam ook het Coördinatiecomité éénmaal bijeen en er werd insgelijks een algemene jaarvergadering gehouden.

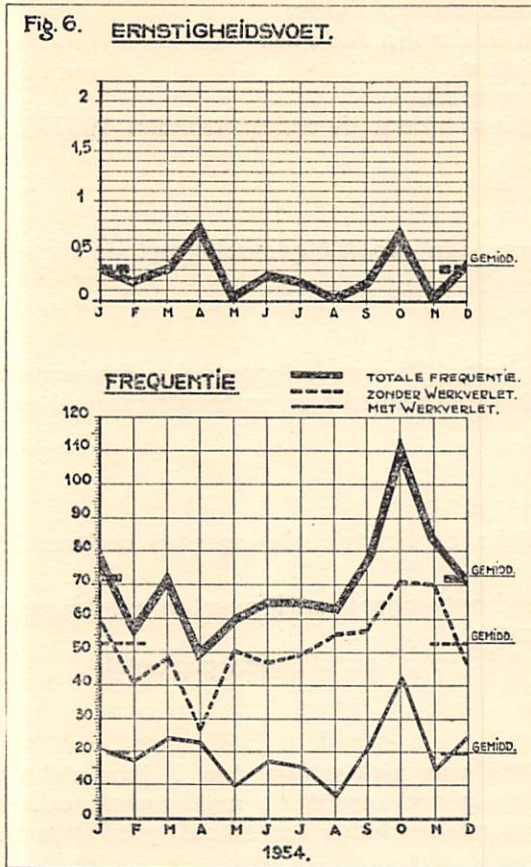
In totaal werden er dus 18 bijeenkomsten belegd door het Comité.

Tijdens deze vergaderingen werden 63 voorstellen besproken. Deze behelzen in 29 gevallen de gezondheid, in 27 gevallen de veiligheid en in 7 gevallen de verfraaiing.

Van deze voorstellen werden er 54 aangenomen, 35 ervan werden reeds uitgevoerd, 12 zijn in uitvoering en 7 liggen nog ter studie.

Wat de arbeidsongevallen betreft is het frequentiegetal gedaald van 23 in 1953 naar 20 in 1954. De ernstigheidsvoet der ongevallen werd eveneens teruggebracht van 0,40 in 1953 tot 0,34 in 1954.

Op de onderstaande figuur n° 6, wordt, per maand, de frequentie en de ernstigheidsvoet der werkongevallen aangegeven.



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

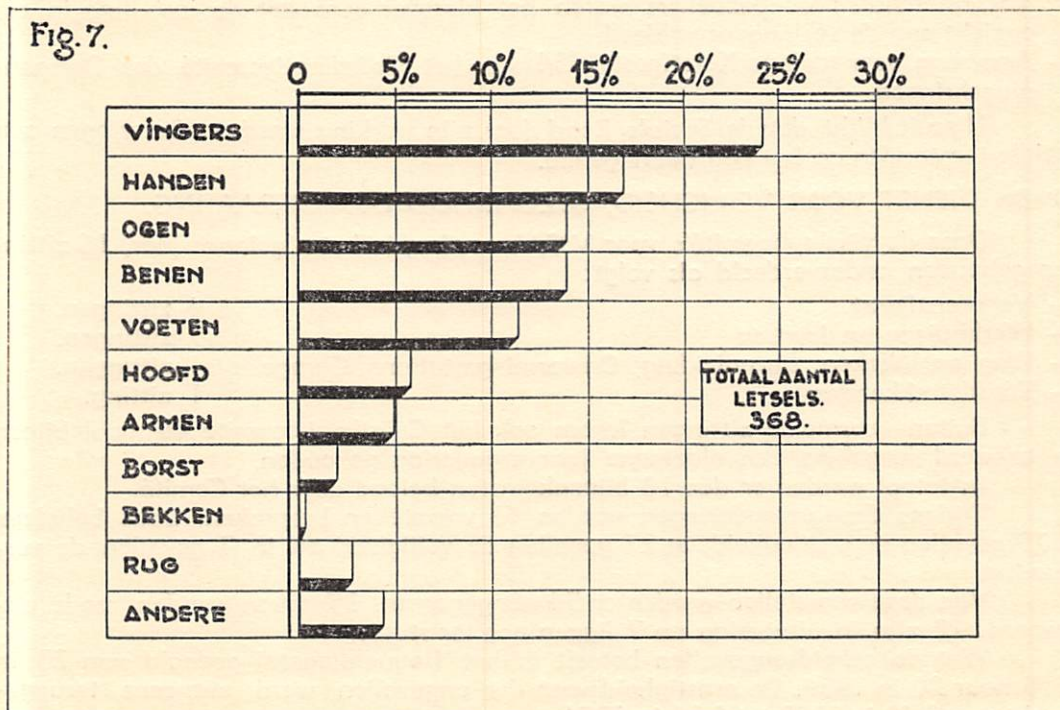
(Ernst = aantal verloren werkdagen op een tijdsperiode van blootstelling aan het risico van 1.000 uren).

**VERGELIJKINGSTABEL
DER ONGEVALLEN**

Jaar	Frequentie	Ernst
1950	28	0,43
1951	23	0,32
1952	22	0,51
1953	23	0,40
1954	20	0,34

Het maandelijks gemiddelde der verloren dagen bedroeg 134 in 1954 tegenover 161 in 1953, 222 in 1952 en 142 in 1951.

Op figuur n° 7 geven wij de verdeling der ongevallen volgens de plaats der letsels.



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

- plaatsen van een plafond in de lavatory's der loods en Zurenborg.
- leveren van tafels en banken voor het schaftuur der werklieden in de schildering der Centrale Werkplaats.
- in orde brengen van een nieuwe eetzaal in de Garage Pothoek en uitvoering van allerhande veranderingen en verbeteringen.
- akkoord getroffen met de Electriciteitsmaatschappij « De Schelde » voor wat betreft het gebruik van de W.C. (Schoonselhof).
- een nieuwe draaischijf werd vervaardigd voor het spoor in de schrijnwerkerij.
- zuiginstallatie voor de verfspuitinrichting der Centrale Werkplaats werd verbeterd.
- de verlichting en verluchting van het bureel van de controleur-binnendienst in loods Hoboken werd in orde gebracht, en er werden ook kleerkastjes geplaatst.

DE SOCIALE DIENST.

De werking van de Sociale Dienst kan, in vier afdelingen, als volgt worden geresumeerd :

a) de medische afdeling :

Hier wordt getracht zoveel mogelijk hulp te bieden aan zieke agenten en hun familie.

In het voorbije jaar werden bij 962 agenten 6.674 contacten geboekt ; waaronder 2.688 verzorgingen in de infirmerie, 1737 huisbezoeken en 2.249 doktersonderzoeken, langdurige zieken, dispensarium, X stralen, onderzoeken tegen beroepsziekte, voor aangepaste diensten e.d.

Er valt op te merken dat de werking in het algemeen meer omvang krijgt, alleen het aantal kosteloze raadplegingen neemt af.

Daarentegen is er een merkelijke toeneming van het aantal inspuitingen zowel thuis als in de infirmerie. Ook is er meer vraag naar algemene verzorging thuis en naar huishoudelijke hulp in geval van ziekte. Dit laatste punt is nochtans zeer moeilijk om uit te breiden; er wordt getracht er een passende oplossing aan te geven.

b) de sociale afdeling :

De maatschappelijke assistente bestudeert de speciale gevallen en tracht de mensen te helpen o.a. ook door hun belangen te verdedigen bij sociale organismen (kankerbestrijding, gebrekkigen en verminkten, enz.) met het oog op raadgevingen en steun.

Er werden 607 verschillende gevallen behandeld en in totaal 4.814 contacten geboekt, waaronder 2.763 contacten op het bureel, 845 huisbezoeken en 1.206 besprekingen met derden.

Niettegenstaande dat het aantal gevallen met 12 verhoogd werd zijn er minder contacten geweest omdat de gevallen beter gekend worden waardoor de werkmethode wordt aangepast.

Het aantal financiële tussenkomsten voor pharmaceutische producten en operaties belooft: 628.

c) de afdeling arbeidsvraagstukken :

De maatschappelijke assistente bestudeert moeilijkheden in verband met het werkmilieu van de agenten. Tevens doet ze sociaal onderzoek bij de aanwerving van nieuwe agenten en bij aanvragen voor aangepaste diensten. Er werden 146 verschillende gevallen bewerkt, daarvoor hadden 332 contacten op het bureel plaats, 137 huisbezoeken en 139 besprekingen met derden.

d) de opvoedkundige afdeling :

Deze afdeling voert haar actie op het familiaal plan waardoor ze onrechtstreeks ten goede van de agent zal komen.

Haar werking wordt onderverdeeld in :

- de club der vrouwen (T.A.V.), waar buiten de regelmatige vergaderingen ook bezoeken, uitstappen en één reis werden georganiseerd. Voor gans dit programma werden er 2.040 aanwezigen geteld.

- de jeugdgroepering (A.T.J.) organiseerde uitstappen en ontspanningsbezoeken. Voor de vakantie aan zee werden er 5 groepen telkens van 30 kinderen ingeschreven.
- Vacantiehuizen voor T.A.O. families te Middelkerke aan Zee.

Door 44 families werd er dankbaar gebruik van gemaakt en in totaal werd er 525 maal overnacht. Ongelukkig worden de aanvragen steeds geconcentreerd in dezelfde weken zodat er dan tekort is aan plaats. Daarentegen is de bezetting onvolledig in de vroegere en latere weken.

HET COÖRDINATIECOMITÉ DER ONTSPANNINGSKRINGEN.

De onderlinge verstandhouding en samenwerking der verschillende onspanningskringen aangesloten bij dit comité worden steeds gehandhaafd.

Zo werd de organisatie en de uitwerking van het feest der gedecoreerden en oprustgestelden op Woensdag 24 november 1954 ingericht door het Coördinatiecomité. Gezien het groot aantal aanwezigen heeft deze viering plaats gehad in de Stedelijke Feestzaal der Harmonie, ons gratis door het Stadsbestuur ter beschikking gesteld. De gepensioneerde agenten bekwamen een groepsfoto 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 dezelfde als vorig jaar.

De werking der ontspanningskringen « Antwerpse Tramwegen Bureelbedienden Sportkring » (A.T.B.S.), « Catbavrienden », « Sport- en Ontspanning Antwerpse Tramwegen » (S.O.A.T.) en de « Weldaadvrienden » wordt zoals voorheen steeds even intensief voortgezet.

NIJVERHEIDSERETEKENS.

Op Woensdag 24 November 1954 werden op het feest der Gedecoreerden en Gepensioneerden aan leden van het personeel de volgende nijverheidseretekens uitgereikt :

- 6 Gouden Medailles der Kroonorde, met F 2.000 als beloning voor 40 jaar dienst ;
- 67 Nijverheidseretekens 1ste klas met F 1.000 als beloning voor 35 jaar dienst ;
- 20 Nijverheidseretekens 1ste klas met F 1.000 als beloning voor 30 jaar dienst ;
- 62 Nijverheidseretekens 2de klas met F 500 als beloning voor 25 jaar dienst.

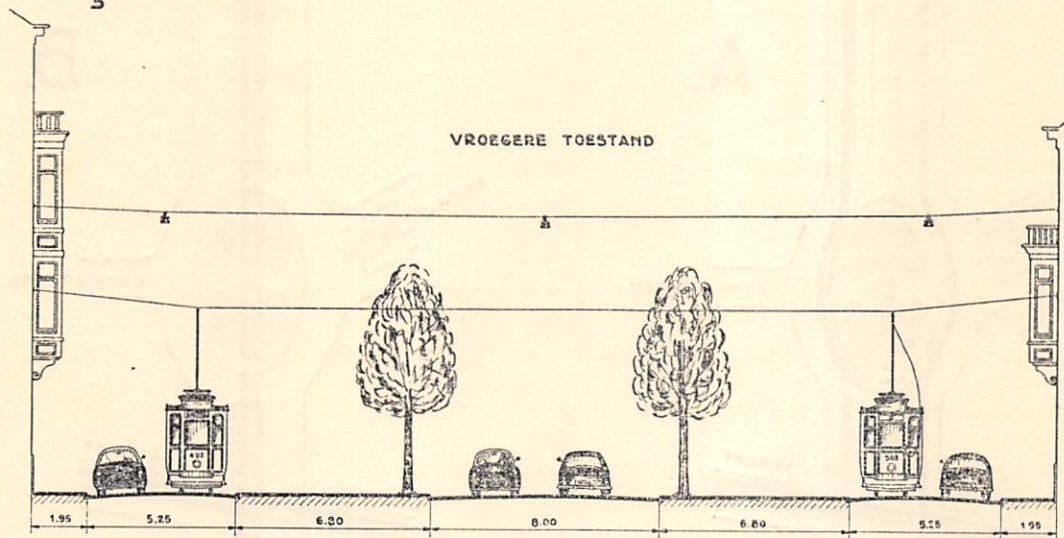
HOOFDSTUK IV.

VAST MATERIEEL.

DE SPOREN :

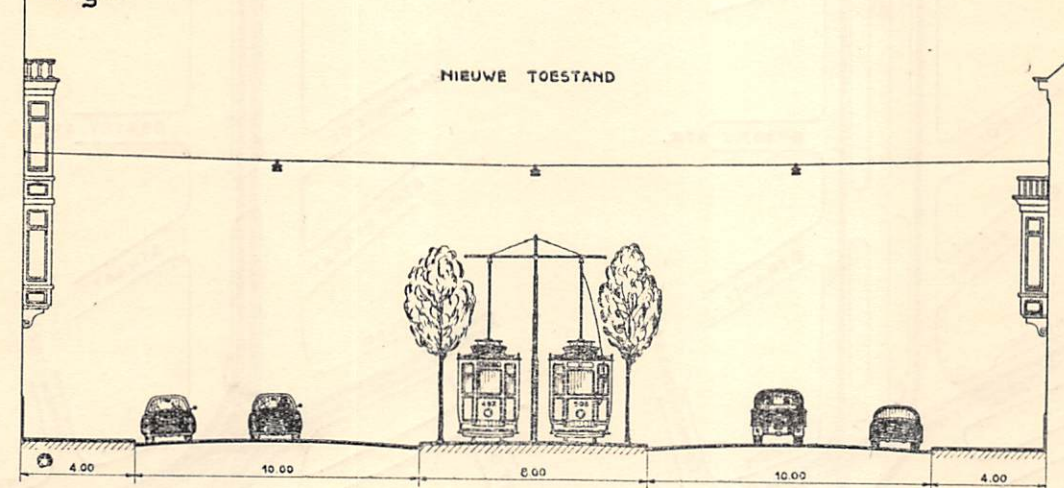
Alleen de meest dringende onderhouds- en vernieuwingswerken werden tijdens het verlopen jaar uitgevoerd, zodat er slechts in totaal op het net werden vervangen : 4.084 meter spoor, 11 wissels en 6 kruisingen.

Fig.8



De stad Antwerpen heeft het dwarsprofiel van de Belgiëlei grondig verbeterd. Vroeger was het samengesteld uit middenweg van 8 meter en 2 zijwegen van 5,35 meter breedte (zie figuur n° 8) gescheiden door wandelwegen van 6,75 meter breedte. Thans zijn er twee enkele richting rijwegen voorzien van 10 meter breedte, gescheiden door een middenpand van 8 meter breedte (zie figuur n° 9).

Fig.9



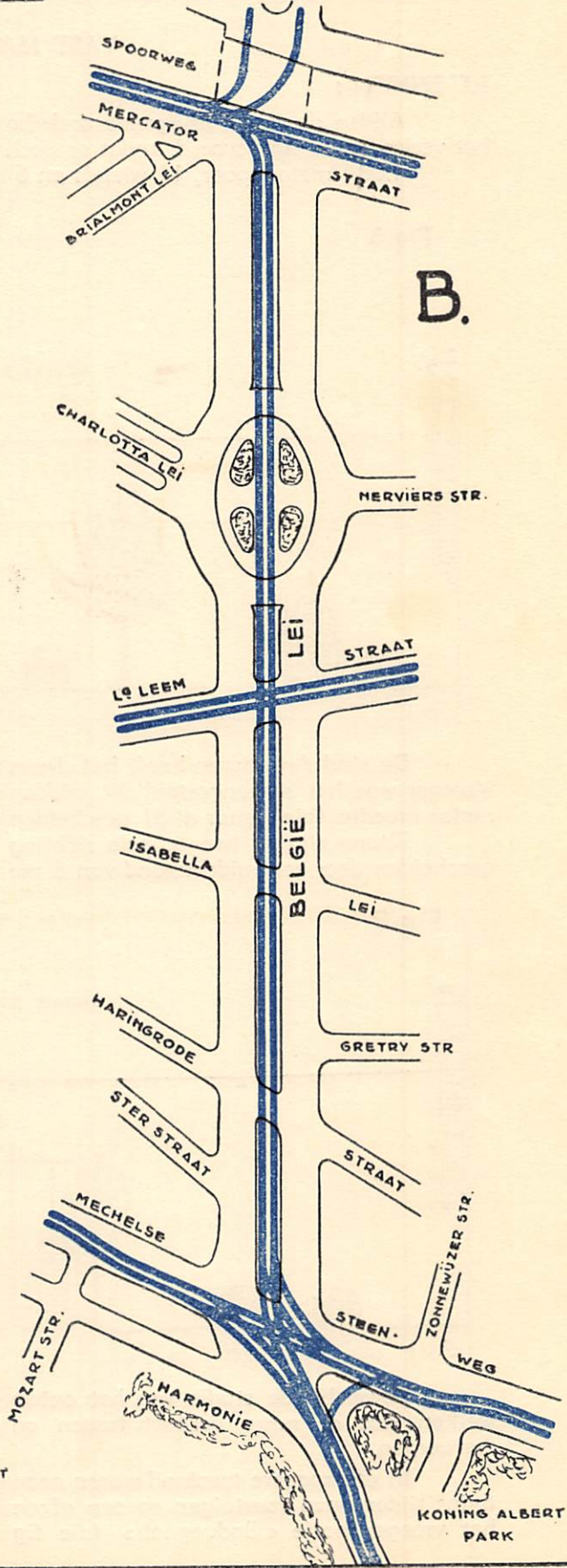
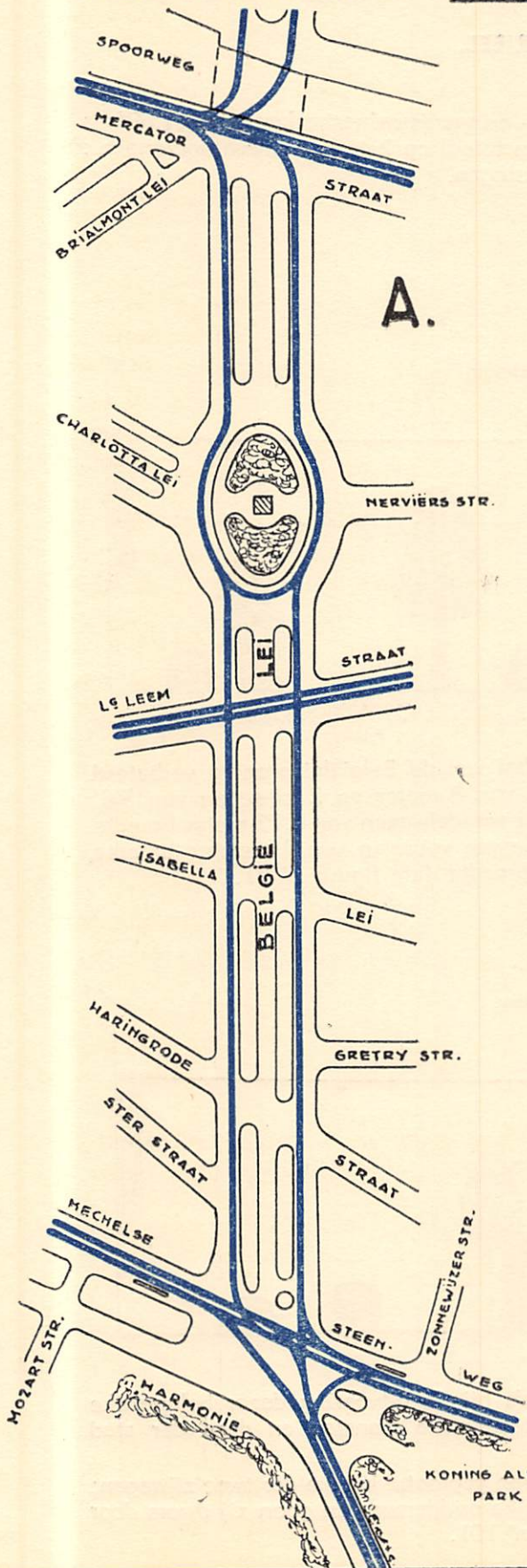
Zowel bij de studie van het ontwerp als bij de uitvoering dezer belangrijke werken was er nauw contact tussen onze technische diensten en deze der stad Antwerpen.

In de vroegere toestand waren onze sporen geplaatst in elke der twee zijwegen; thans rijden onze voertuigen op een afzonderlijke middenweg en gaan zij dwars door het vroeger hofje « Boduognat » (zie figuur n° 10).

Fig. 10.

VROEGERE TOESTAND

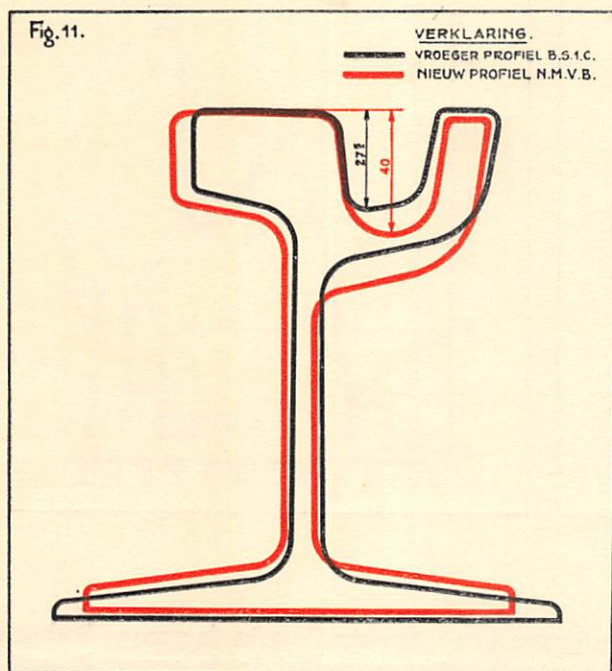
NIEUWE TOESTAND



Ook het kruispunt der Harmonie werd in zijn opvatting totaal gewijzigd. Deze laatste werken zullen waarschijnlijk in het voorjaar 1955 worden uitgevoerd.

In aansluiting hiermede werden twee wachthuisjes verplaatst. Dat van de Belgiëlei/Lange Leemstraat werd overgebracht naar Victor Roosensplein te Merksem en dat van de Harmonie naar Silsburg.

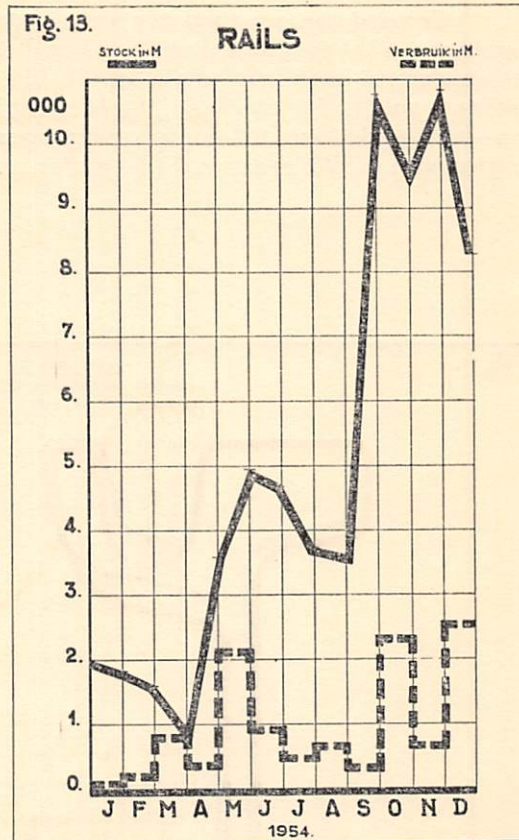
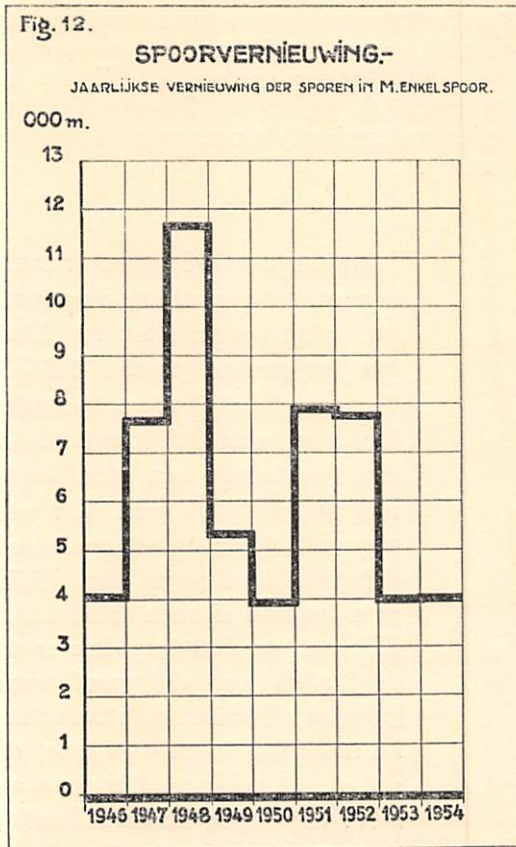
Er werd een aanvang genomen met het uitbreken van sporen op de omgebouwde tramlijnen n^o 9 en 23 nl. voor lijn 9 op het baanvak tussen Van Schoonbekeplein/Minderbroedersrui over een lengte van 1.284 meter enkel spoor en op lijn 23 op de vakken van St. Michielskaai tot Marnixplaats enerzijds en op de Groenendaallaan van de Noorderlaan tot de spoorweg naar Nederland anderzijds over respectievelijke lengten van 1.370 meter en 320 meter enkel spoor.



In het jaar 1954 werd er overgegaan tot een nieuw dwarsprofiel onzer rails. Het tot hertoe angewend profiel B.S.I.C. (figuur n^o 11) had veel voordelen o.a. was licht en stabiel maar vertoonde een groefdiepte van slechts 27,5 mm. Dat was een nadeel, daar met onze huidige wielenshoogte van 15,75 mm. na een slijtage van slechts 12 mm. van het loopvlak er op de bodem van de groef werd gereden; hierdoor ontstaan sterke trillingen in de rijtuigen, de rail vouwt na korte tijd open en moet vervangen worden. Daarbij komt nog het feit dat in de toekomst bij het inleggen van nieuwe voertuigen met grotere rijnsnelheid de wielenshoogte ook groter zal zijn dan bij onze huidige voertuigen. Het nieuwe profiel van het type N.M.V.B. heeft een groefdiepte van 40mm. (figuur n^o 11). De hoogte van

deze rail is practisch gelijk aan de B.S.I.C., maar het gewicht per strekkende meter is 49,250 kg. t.o.v. 47,500 kg., wat een verhoging geeft van 3 %, voor een nuttige groefdiepte van 24 mm. t.o.v. 12 mm. wat dus 200 % voorstelt t.o.v. het vroegere profiel.

De uitgevoerde vernieuwingen op het net worden van 1946 tot en met 1954 op figuur n° 12 voorgesteld. De stocks van rails worden maand per maand op figuur n° 13 afgebeeld.



GEBOUWEN.

In de gebouwen werden aanpassingswerken uitgevoerd o.a. in de garage Pothoek werden vroegere toezichtspuiten voor trams met beton overwelfd. In de garage Brusselstraat werden twee poortopeningen verbreed om gemakkelijker toegang te verlenen voor de autobussen, er werden tevens vroegere toezichtspuiten overwelfd en kelders aangepast voor het plaatsen van een mazoutketel van 10.000 liter.

Tevens werd het terrein-magazijn te Merksem afgesloten door wegneembare metalen panelen.

In de Centrale Werkhuizen werden 6 verluchtungskokers op het dak vernieuwd. Het koepelglas van de werkplaats-schildering werd vernieuwd en dat van de garage Pothoek hersteld.

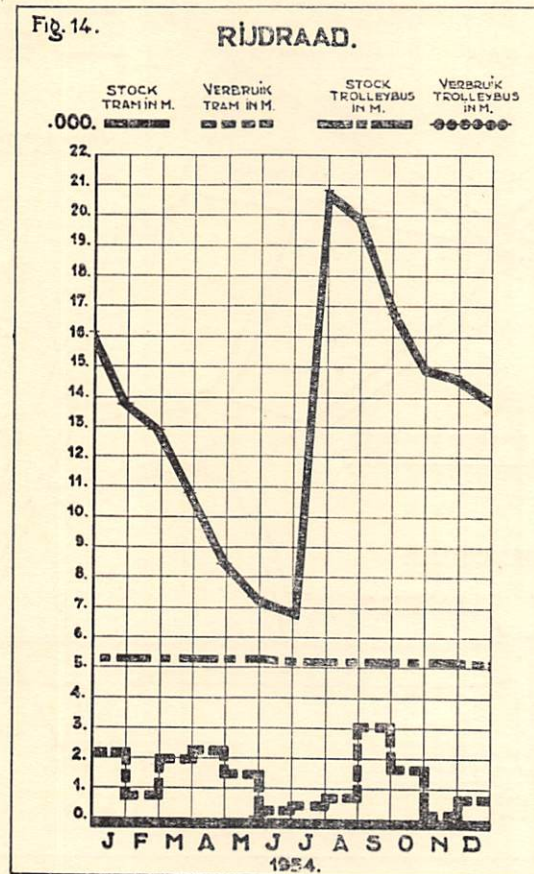
Aan de andere gebouwen werden nog kleine vernieuwingen en onderhoudswerken uitgevoerd ondermeer aan daken, goten en poorten.

DE BOVENLEIDING.

Voor de onderhoudswerken van het bovenleidingsnet werden in het verlopen jaar verbruikt:

- 17,3 Km. rijdraad, zowel electrolytisch als cadmiumdraad,
- 1250 m. fosforbronsdraad als beschermdraad en
- 4500 Kg. staaldraad van 5 m/m en van 6 m/m doormeter.

De stock en het verbruik van rijdraad worden maand per maand aangegeven op figuur n° 14.



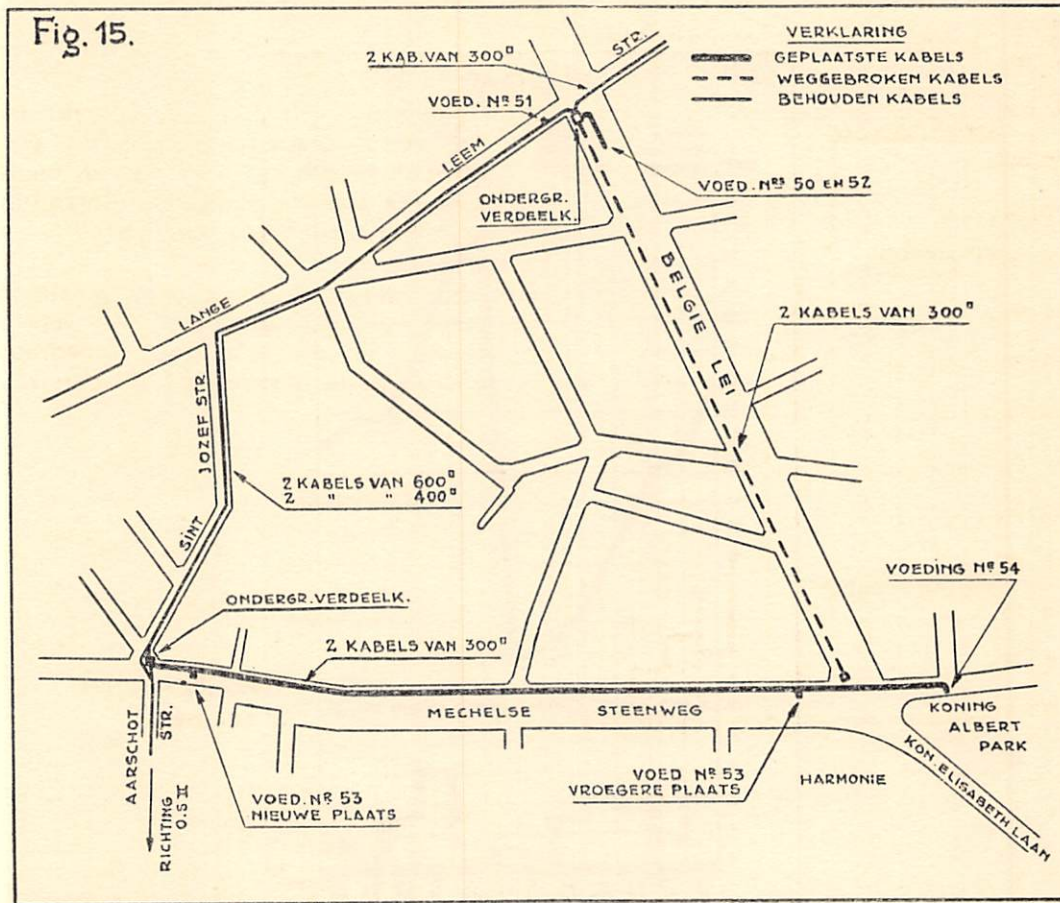
Daarbuiten werden 497 meter ondergrondse en 12 meter bovengrondse voedingskabel vernieuwd en slechts 10 meter bovengrondse kabel voor elektrische wissels vervangen.

Er werden in het totaal 88 palen geplaatst, daarentegen werden er 143 uitgedaan.

Het aantal muurrozetten is practisch ongewijzigd gebleven, inderdaad er werden er 70 geplaatst en 71 weggenomen.

Volgende extra-werken werden er uitgevoerd :

- Op de Belgiëlei werd, in het kader der grote veranderingswerken, de rijdraad verplaatst naar het midden van het dwarsprofiel en opgehangen aan palen met symmetrische paalarmen op onderlinge afstanden van 60 meter.
- Twee ondergrondse voedingskabels der Harmonie, van 300 mm² en 527 meter lengte, werden verlegd. Door de hogervermelde werken op de Belgiëlei moesten deze twee kabels in het dwarsprofiel van de vroegere wandelweg naar het voetpad langs de huizen verplaatst worden. Van deze gelegenheid werd gebruik gemaakt om de kabels te verplaatsen naar de Mechelsesteenweg tussen de voeding n° 54 Harmonie en de ondergrondse kabels komende van het omvormingsstation der Boudewijnssteeg. De elektrische stroom liep vroeger door de kabels gaande door de St. Jozefstraat, Lange Leemstraat en Belgiëlei (zie figuur n° 15) ; thans wordt de te volgen weg veel korter waardoor de elektrische verliezen ook verminderen.

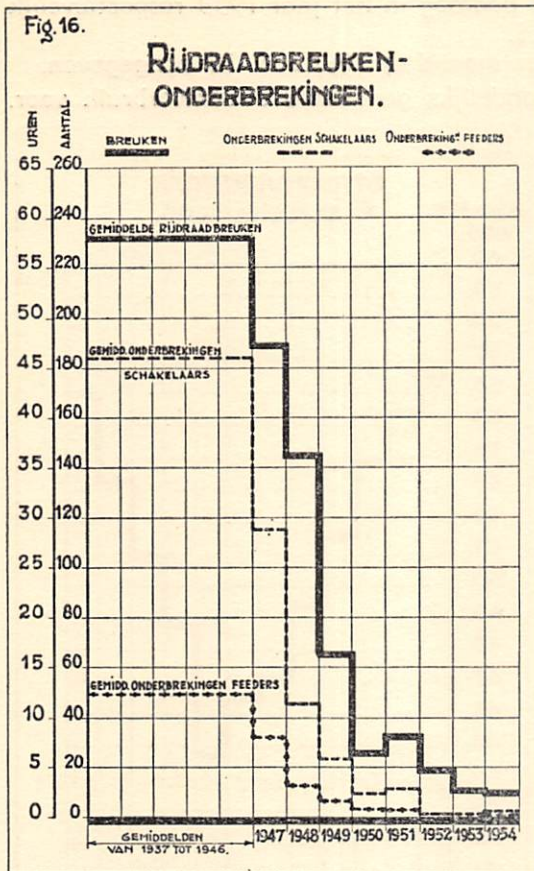


— Om de uitbreidingswerken aan de gebouwen van de Bell Telephone Man. Cy toe te laten werd ons gevraagd op 't einde van 1953 in de Boudewijnsstraat en de Paleisstraat 15 H.S. en L.S. kabels voorlopig te verleggen. Deze werden in 1954 op de oorspronkelijke plaats teruggebracht.

Rekening houdend met het feit dat deze kabels zeer oud zijn, werd het zéér delicaat werk, gezien het gevaar eraan verbonden, 's nachts uitgevoerd.

Verder hebben wij de bovenleidingsconstructies gedeeltelijk afgebroken van de omgebouwde tramlijnen nl. lijn 13, lijn 9 en lijn 23.

Op aanvraag van het stadsbestuur hebben wij op de Vlaamse Kaai 22 palen verplaatst.

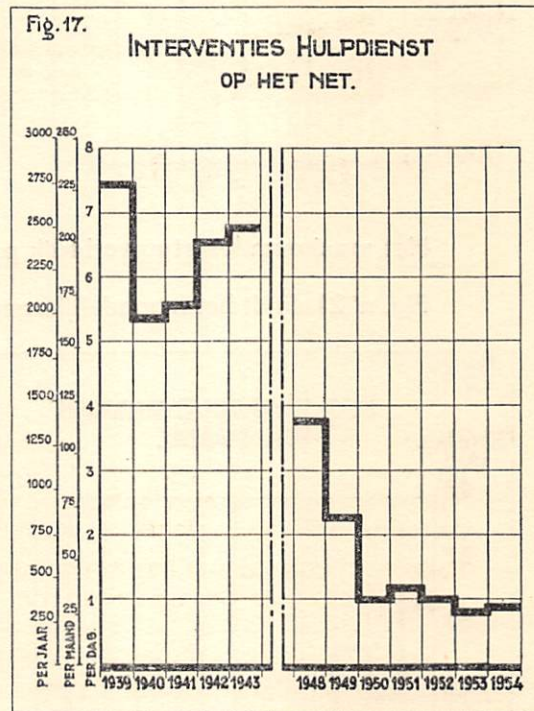


Voor het verlopen jaar beperkt zich het aantal rijdraadbreuken tot 11. Hierdoor blijkt des te meer dat de nieuwe werkorganisatie gunstige resultaten blijft opleveren (zie figuur n° 16).

Op dezelfde figuur zijn de stroomonderbrekingen afgebeeld die voor de feeders dit jaar in totaal 21' bedraagt, en tussen de schakelaars 36' bereikt.

Het aantal interventies van de hulpdienst op het net bedraagt 341.

(Zie figuur n° 17).



OMVORMINGSSTATIONS.

Buiten het normaal onderhoud aan de installaties kregen 5 gelijkrichters een volledige revisie, en bij deze gelegenheid werden er in de watermantel zinken schermen geplaatst tegen electrolyse.

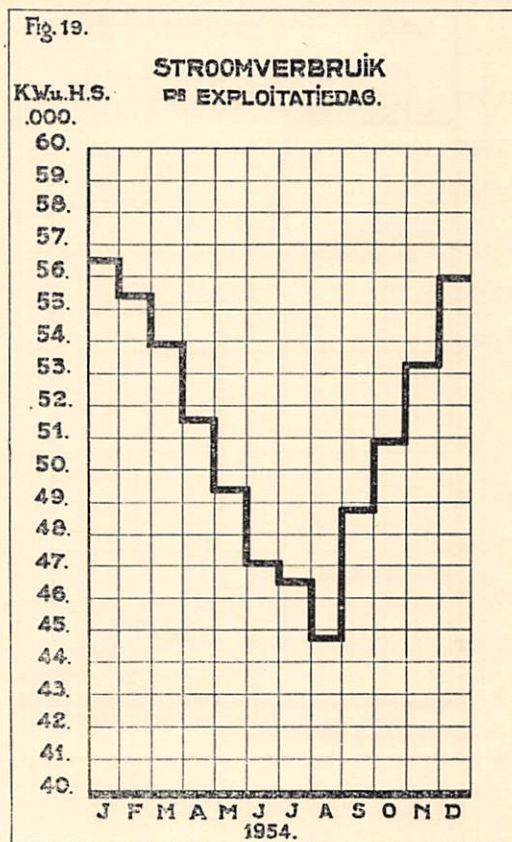
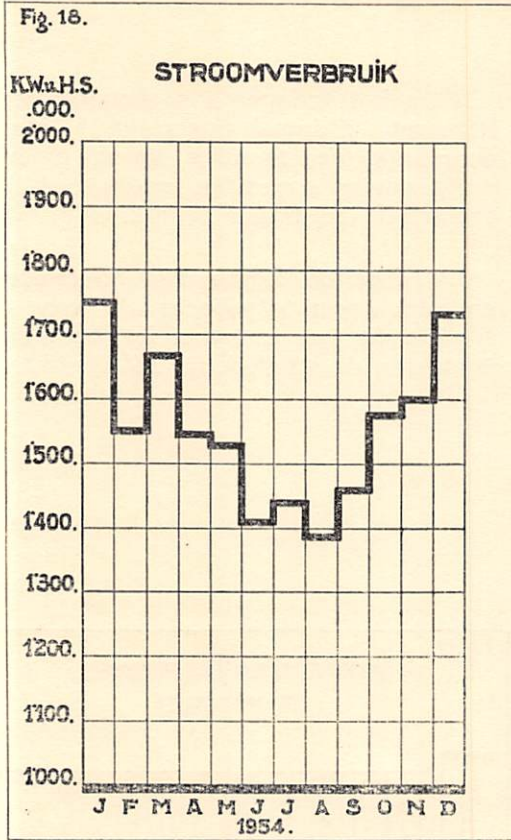
De electriciteitsmaatschappij der Schelde N.V. leverde ons 18.705.033 Kwu H.S.stroom (15.000 V en 6.600 V) tegen een gemiddelde prijs van 1,0252 F per Kwu.

Voor de trolleybus 31 (Haven) leverde de stad Antwerpen 503.310 Kwu. L.S. stroom (550 V) tegen een gemiddelde prijs van 2,04127 F per Kwu.

Het verbruik van elektrische energie bedroeg in het jaar 1953 respectievelijk 18.126.865 Kwu. H.S. en 482.015 Kwu. L.S.

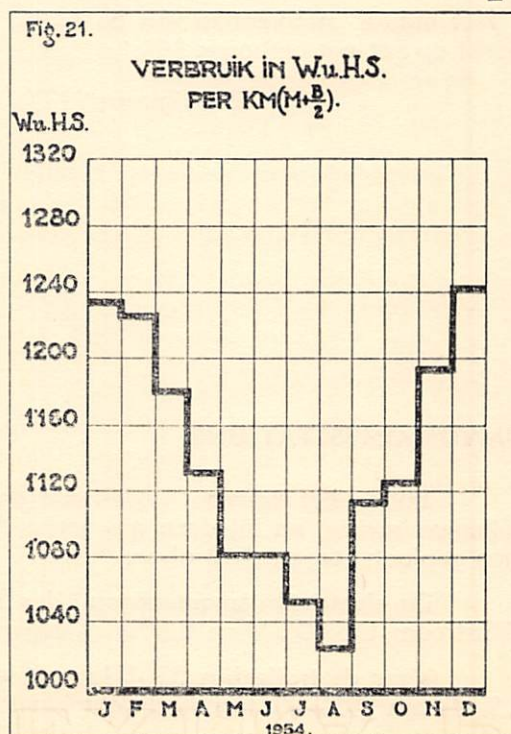
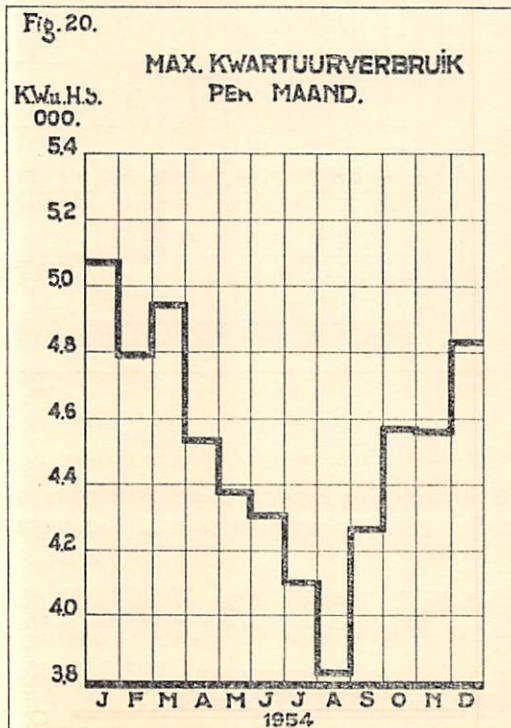
Het stroomverbruik wordt maand per maand op figuur n° 18 aangegeven.

Figuur n° 19 stelt per exploitatiedag het maandelijks gemiddeld stroomverbruik voor.



Het maximum kwartuurverbruik per maand wordt weergegeven op figuur n° 20.

Fig. n° 21 duidt het maandelijks gemiddeld verbruik aan per rijtuig/Km ($M + \frac{B}{2}$)



HOOFDSTUK V.

ROLLEND MATERIEEL.

A. — NIEUW MATERIEEL.

Autobussen.

In de loop van 1954 werd het volgende busmaterieel bijbesteld :

- 6 dieselbussen (Brossel-Jonckheere) van 88 pl. voor de ringlijn 33 : Hoboken-Merksem, verpacht aan ADAR in vereffening en vanaf 1/1/1955 door T.A.O. in eigen exploitatie te nemen.
- 2 dieselbussen (Brossel-Jonckheere) van 55 pl. voor de voorgenomen versterking van de buslijnen 9 en 23.

Deze 8 bussen werden voor éénmanbediening uitgerust.

Op het einde van 1954 werden 3 dieselbussen van 88 pl. en 2 dieselbussen van 55 pl. afgeleverd, waardoor het autobus-wagenpark werd opgevoerd tot 31 autobussen.

In December 1954 werden 6 dieselbussen (Brossel-Jonckheere) van 88 pl. en 4 dieselbussen (Brossel-Jonckheere) van 55 pl. besteld voor de ombouw van de trolleybuslijn 31 (Noorderplaats-Kaai 204) in autobuslijn.

Overig rollend materieel.

Een nieuwe kipwagen merk Chevrolet werd in de dienst der Weg en Werken aangeschaft, ter vervanging van de totaal versleten kipwagen Ford.

B. — ONDERHOUD BESTAANDE MATERIEEL.

I. NORMAAL ONDERHOUD.

1) Het trammaterieel.

Dit onderhoud bestaat uit :

- de uitvoering van periodieke herstellingen en hernieuwingen volgens een vooropgesteld plan met het oog op het in stand houden van een bestendige en gelijkmatige onderhoudstoestand van het materieel.
- de herstellingen van allerhande mechanische of elektrische defecten en van schade veroorzaakt door aanrijdingen.

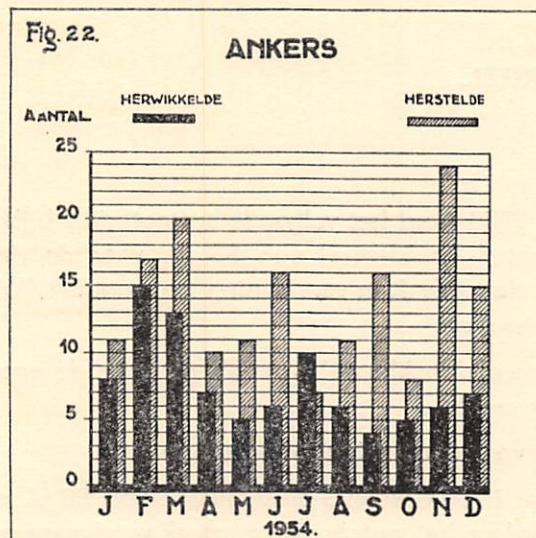
Deze werkzaamheden worden, voor het verlopen jaar, als volgt samengevat :

— Grote revisie onder- en bovenstel met grondige herschildering	71 motorwagens 21 bijwagens
— revisie onderstel en motoren met herstellingen aan koetswerk en herschildering	191 motorwagens 60 bijwagens
— herprofilering van wielbanden	252 motorwagens 82 bijwagens
— herstellingen van aanrijdingen	132 motorwagens 59 bijwagens
— herstellingen van allerhande defecten	629 motorwagens 139 bijwagens

Het onderhoud der motoren :

Op een totaal van 613 in omloop zijnde ankers werden er 82 volledig herwikkeld en 165 hersteld.

De verdeling dezer werken wordt per maand weergegeven op grafiek n^o 22.



2) De Trolleybussen en Autobussen.

- het koetswerk van 2 trolleybussen F.N. werd hernieuwd en herschilderd, terwijl het mechanisch gedeelte van 2 andere trolleybussen F.N. werd gereviseerd.
- het koetswerk van 1 trolleybus Auto-Traction werd hersteld en herschilderd.
- het koetswerk van 1 autobus Studebaker werd hersteld en herschilderd.
- aan 2 trolleybussen en 16 autobussen werden, ingevolge aanrijdingen, belangrijke herstellingen uitgevoerd.

3) Overig rollend materieel.

- revisie van motor Tankwagen I.
- vervanging en aanpassing van motor merk Chevrolet van laswagen I.

II. BUITENGEWOON ONDERHOUD.

1) Het trammaterieel.

De ombouw der wagens met zitplaats voor de ontvanger werd gedurende het jaar 1954 uitgevoerd op 6 motorwagens en 12 bijwagens.

Hierdoor werd het totaal effectief van wagens met zitplaats voor de ontvanger op 31 December 1954 : 143 motorwagens en 82 bijwagens.

Verder werd een motorwagen omgebouwd tot het type 351 waardoor het aantal der wagens van dit type werd opgevoerd tot 13.

Ook werd de ombouw der bijwagens van het type 600, met gesloten balcon, stelselmatig voortgezet. Dit jaar werden er nog 12 nieuw omgebouwd, zodat het effectief op 31 December 1954, 31 bijwagens bedraagt.

Tijdens het verlopen jaar werd insgelijks een aanvang genomen met het plaatsen van verwarmingstoestellen voor bestuurders en ontvangers, op de motor- en bijwagens.

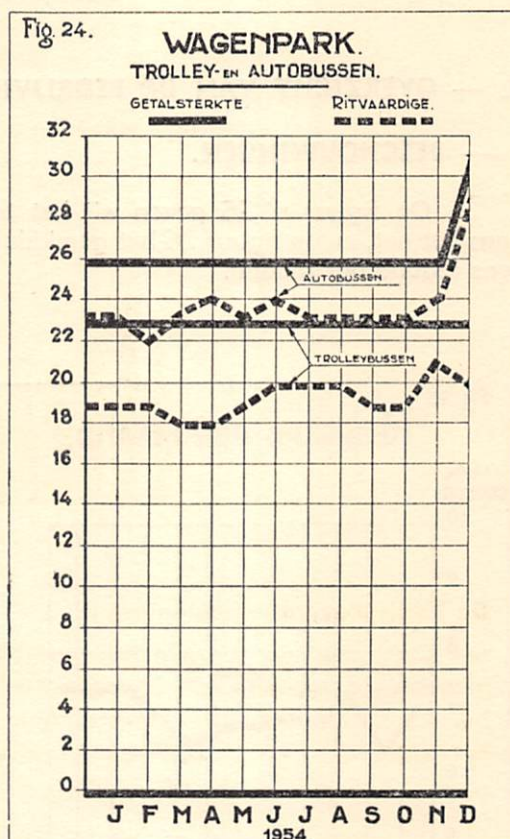
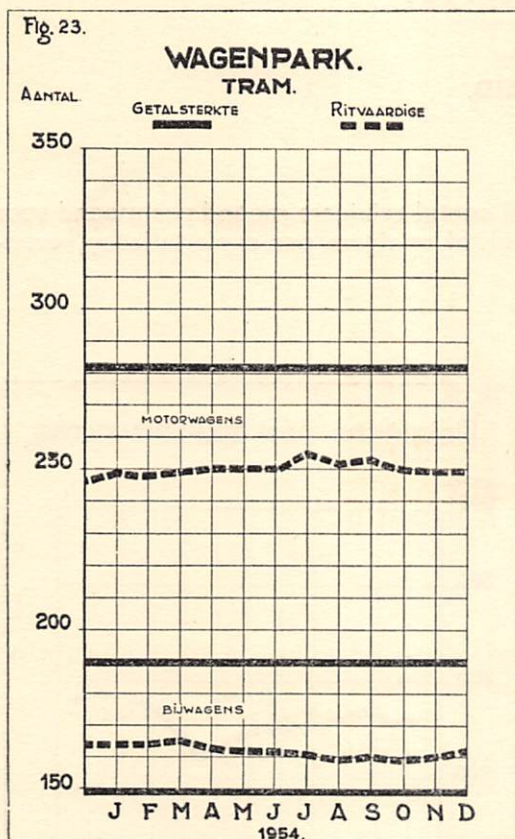
Op 31 December bedroeg het aantal uitgeruste wagens :

- 142 motorwagens met toestel voor bestuurder en ontvanger,
- 71 motorwagens met toestel voor bestuurder,
- 83 bijwagens met toestel voor ontvanger.

De overige wagens zullen zo spoedig mogelijk voorzien worden van verwarmingstoestellen.

Figuur n° 23 geeft een grafische voorstelling van het wagenpark en het aantal beschikbare rijtuigen.

Figuur n° 24 geeft het wagenpark en het aantal beschikbare trolley- en autobussen weer.



2) Trolleybussen en Autobussen.

- het geraamte van 2 trolleybussen F.N. werd versterkt alsmede de opklapbare treeplanken door vaste ingebouwde vervangen.
- 5 trolleybussen F.N. werden uitgerust met een vaste zitplaats voor de ontvanger (bij de instap), zodat het totaal aantal trolleybussen F.N. met zittende ontvanger tot 11 werd opgevoerd.
- op 1 trolleybus Straker-Squire werd een nieuwe vooras gemonteerd.
- 4 ankers van de C.E.B.-motoren der trolleybussen F.N. werden herwikkeld.
- 5 nieuw geleverde autobussen Brossel-Jonckheere werden volledig uitgerust voor éénmanbediening met betaalbussen e.d.

3) Het overige materieel.

- een aanhangwagentje met rubber banden werd gebouwd en in gebruik genomen door de Dienst der Bovenleiding voor het vervoer van materialen.

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

STAAT VAN HET MATERIEEL

MATERIEEL	op 31 - 12 - 1953					op 31 - 12 - 1954				
	In bedrijf	Reserve	In herstelling of revisie	Buiten bedrijf	Totaal	In bedrijf	Reserve	In herstelling of revisie	Buiten bedrijf	Totaal
Motorwagens	188	63	25	7	283	177	73	26	7	283
Bijwagens	121	48	11	11	191	120	43	17	11	191
Trolleybussen	16	3	4	—	23	16	4	3	—	23
Autobussen	13	10	3	—	26	20	9	2	—	31
	338	124	43	18	523	333	129	48	18	528

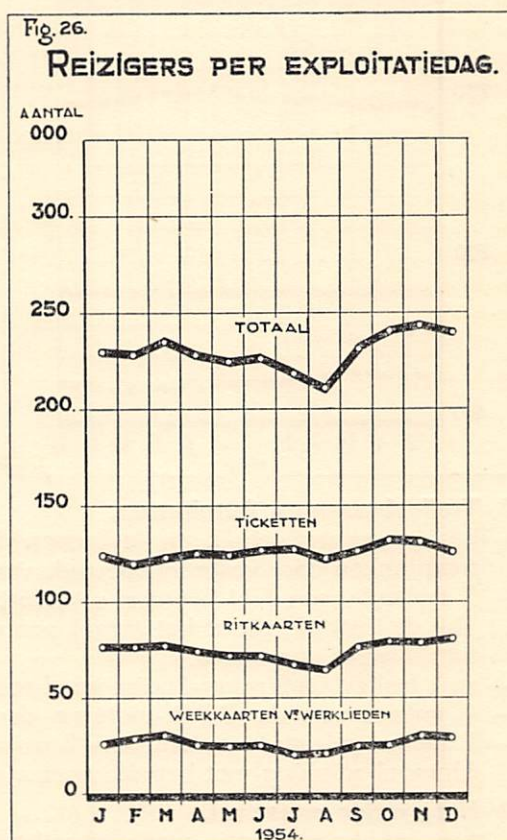
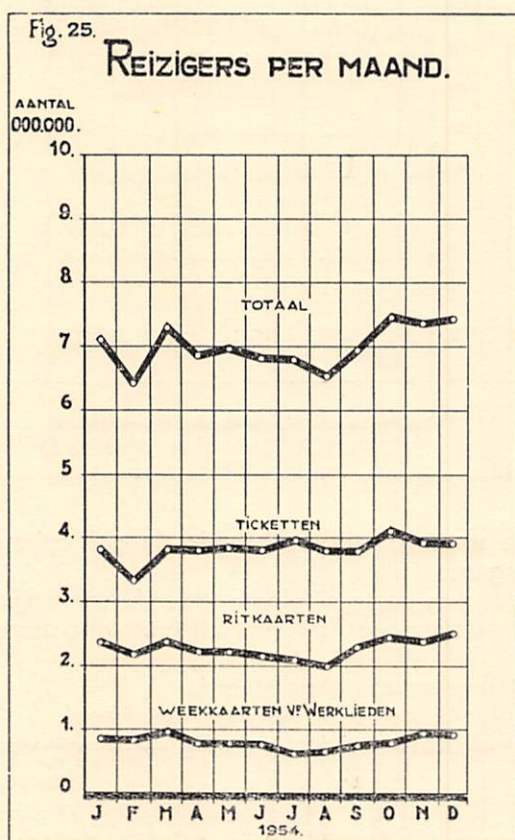
HOOFDSTUK VI.

EXPLOITATIE.

A. — OVERZICHT VAN DE BEDRIJVGHEID.

I. — BESCHOUWINGEN.

Op figuur n^o 25 geven wij het totaal aantal reizigers maand per maand voor gans het net, en op figuur 26 het gemiddeld aantal reizigers per exploitatiedag, eveneens maand per maand.



Het aantal reizigers (trams + trolley- en autobussen) is t.o.v. 1953 in het jaar 1954 gestegen van 80.869.091 tot 84.709.640. Dit is een vermeerdering van 3.840.549 reizigers of + 4,74 % (abbonementen niet inbegrepen).

Deze toeneming van het aantal vervoerde reizigers is het gevolg van de reizigersvermindering door de staking in Januari en Februari 1953 (gedurende 16 dagen). In de veronderstelling dat er geen staking zou geweest zijn, zou het aantal vervoerde reizigers in 1953 ca. 84.497.320 geweest zijn (het reizigersverlies na de staking niet medegerekend), zodat de verhoging in 1954 slechts ca. 212.320 reizigers zou bedragen of slechts + 0,25 %.

De stakingsmaanden buiten beschouwing gelaten, is de verhoging van het reizigersvervoer het grootst in de maanden Maart - October - en November 1954.

In de onderstaande tabel I vindt men een vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer per maand in 1954 t.o.v. 1953 en in tabel II het aantal afgelegde wagenkm. (M+B).

TABEL I.

Tram + Trolleybus + Autobus

(abonnementen niet inbegrepen)

	Reizigers 1953	Reizigers 1954	± in 1954 t.o.v. 1953	% + of — in 1954 t.o.v. 1953
Januari	7.305.060	7.182.115	— 122.945	— 1,68) staking van 29 tot 31-1 en van
Februari	3.348.893	6.453.004	+ 3.104.111	+ 92,69) 5 tot 17-2-53
Maart	7.036.605	7.370.904	+ 334.299	+ 4,75
April	7.040.352	6.919.354	— 120.998	— 1,71
Mei	6.949.777	7.029.035	+ 79.258	+ 1,14
Juni	6.913.925	6.887.423	— 26.502	— 0,38
Juli	6.724.577	6.847.353	+ 122.776	+ 1,82
Augustus	6.605.633	6.593.327	— 12.306	— 0,18
September	7.017.258	7.013.805	— 3.453	— 0,04
October	7.274.953	7.547.700	+ 272.747	+ 3,74
November	7.133.822	7.390.485	+ 256.663	+ 3,59
December	7.518.236	7.475.135	— 43.101	— 0,57
	80.869.091	84.709.640	+ 3.840.549	+ 4,74

TABEL II.

Aantal afgelegde Km. M+B per maand, 1954 t.o.v. 1953

Tram + Trolleybus + Autobus

	Km. M+B 1953	Km. M+B 1954	± in 1954 t.o.v. 1953	% + of — in 1954 t.o.v. 1953
Januari	1.705.911,4	1.834.407,-	+ 128.495,6	+ 7,53) staking van 29 tot 31-1 en van
Februari	887.091,9	1.632.371,7	+ 745.279,8	+ 84,01) 5 tot 17-2-53
Maart	1.876.744,1	1.832.654,6	— 44.089,5	— 2,34
April	1.814.171,1	1.770.861,2	— 43.309,9	— 2,39
Mei	1.850.127,6	1.824.105,2	— 26.022,4	— 1,40
Juni	1.765.990,7	1.744.643,1	— 21.347,6	— 1,20
Juli	1.726.522,2	1.775.985,1	+ 49.462,9	+ 2,86
Augustus	1.686.430,5	1.753.570,7	+ 67.140,2	+ 3,98
September	1.745.257,7	1.759.267,4	+ 14.009,7	+ 0,80
October	1.858.476,1	1.876.035,-	+ 17.558,9	+ 0,94
November	1.798.558,3	1.796.903,-	— 1.655,3	— 0,09
December	1.856.118,9	1.870.485,7	+ 14.366,8	+ 0,77
	20.571.400,5	21.471.289,7	+ 899.889,2	+ 4,37

In tabel III is voor de jaren 1953-1954, lijn per lijn, een vergelijkend overzicht gegeven van het reizigersvervoer (zonder abonnementen).

TABEL III.

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer per lijn over de jaren 1953-1954
(abonnementen niet inbegrepen)

Lijnen	1953	1954	Méer in 1954	Minder in 1954	% + of — in ver- gelijking met 1953.
1	3.462.488	3.485.151	22.663	—	+ 0,65
2	8.956.448	9.393.530	437.082	—	+ 4,88
3	10.493.260	11.193.490	700.230	—	+ 6,67
4	4.424.884	4.691.363	266.479	—	+ 6,02
5	2.768.893	2.851.626	82.733	—	+ 2,98
6	2.787.135	2.864.968	77.833	—	+ 2,79
7	5.276.293	5.501.348	225.055	—	+ 4,26
8	3.386.594	3.533.651	147.057	—	+ 4,34
9	1.753.551	1.774.799	21.248	—	+ 1,21
10	5.620.969	5.842.368	221.399	—	+ 3,93
11	2.477.541	2.616.364	138.823	—	+ 5,60
12	6.748.349	7.097.700	349.351	—	+ 5,17
13	228.550	213.383	—	15.167	— 6,63
15	3.359.245	3.466.426	107.181	—	+ 3,19
16	2.564.805	2.677.130	112.325	—	+ 4,37
17	1.992.444	2.015.517	23.073	—	+ 1,15
18	1.681.275	1.768.261	86.986	—	+ 5,17
23	1.426.939	1.577.236	150.297	—	+10,53 (omgebouwd tot autobuslijn op 1-6-1954.
24	9.437.562	9.969.576	532.014	—	+ 5,63
31	1.113.130	1.102.923	—	10.207	— 0,91
34	908.736	1.060.441	151.705	—	+16,69
Extra dienst.	—	12.389	12.389	—	—
	80.869.180	84.709.640	Totale vermeerdering + 3.840.549		+ 4,74 %

Hieruit blijkt het volgende :

De toeneming van het aantal vervoerde reizigers t.o.v. 1953 is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de staking in 1953.

Grotendeels hierdoor werd het aantal afgelegde Km. ook verhoogd, nl. van 20.571.400,5 in 1953 tot 21.471.289,7 in 1954 wat een vermeerdering van 899.889,2 Km. voorstelt of 4,37 %.

De lijnen 2 - 3 - 4 - 11 - 12 - 18 - 23 en 24 vertonen een toeneming van het aantal vervoerde reizigers die groter is dan de gemiddelde verhoging (+ 4,74 %) over het net. Dit is vooral toe te schrijven aan volgende factoren.

Lijn 3 : vertoont een stijging van 6,67 % mede ingevolge de trajectwijziging van de buslijn 23.

Lijn 4 : vertoont een verhoging van 6,02 % mede ingevolge de uitbreiding van de woningcomplexen in de wijk Kiel.

Lijn 12 : geeft een vermeerdering van + 5,17 % - mede ingevolge de uitbreiding van de woningcomplexen in de wijken Kiel en Deurne (Antwerp Stadion).

Lijn 11 : wijst op een toeneming van het reizigersvervoer van + 5,60 % - mede ingevolge de woningbouw in de wijk « Eksterlaar » (Deurne en Borgerhout).

Lijn 23 : vertoont een vervoervermeerdering van + 10,53 % mede ingevolge de achtereenvolgende verlengingen tot het huidige eindpunt Bostonstr. (Luchtbal), het nieuw bustraject in de binnenstad, de overplaatsing van de fabrieken General Motors Cy van Antwerpen (Zuid) naar de Noorderlaan.

Lijn 24 : vertoont een toeneming van + 5,63 % mede ingevolge de uitbreiding van de woningcomplexen in de wijken Kiel en Stenenbrug (Borgerhout).

Lijn 34 : geeft een reizigersvermeerdering aan van + 16,69 % mede ingevolge de vervanging van het bustarief in tramtarief vanaf 1/1/54.

De lijnen 1 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 15 - 16 en 17 vertonen een vermeerdering van het aantal vervoerde reizigers die kleiner is dan de gemiddelde verhoging (+4,74 %) over het net. Dit is vooral toe te schrijven aan de volgende factoren nl.

Lijn 1 : vertoont slechts een stijging van + 0,65 % ingevolge :
de verplaatsing van de bedrijvigheid in het Havengebied, waardoor de havenarbeiders op de verpachte Haven-buslijn zijn aangewezen, en niet meer op aansluiting lijn 1 en TB. 31.

Lijn 5 en 17 :
wijzen op een geringe stijging resp. + 2,98 % en + 1,15 % ingevolge :
de ongunstige zomerperiode, waardoor het vervoer naar het Nachtegalenpark zeer gering was;
het gunstige traject op de ringlijn 33 Hoboken-Merksem, waardoor de reizigers der tramlijnen 5 en 17 naar deze buslijn werden overgeheveld.

Lijn 13 : vertoont een sterke daling : —6,63 % wegens :
de verplaatsing van de Petroleuminstallaties Zuid naar het Havengebied.

Trolleybus 31 :
onderging een vervoervermindering van —0,91 % ingevolge :
de verplaatsing van de bedrijvigheid in het Havengebied (zie lijn 1).

VERVANGING VAN TRAMLIJN 23 DOOR EEN AUTOBUSLIJN :

Sinds 1 Juni 1954 werd de tramlijn 23 (St. Michielskaai-Groenendaallaan) afgeschaft en vervangen door een autobuslijn.

Deze autobuslijn wordt geëxploiteerd met 6 nieuwe Dieselmotoren van 55 plaatsen (oorspronkelijk aangeschaft voor de ringlijn 33 Hoboken-Merksem) (A.D.A.R. in vereffening) met éénmanbediening op de daluren en tweemanbediening op de spitsuren.

Vanaf 6 Juni 1954 werd de volledige éénmanbediening toegepast. Het tramtarief bleef behouden.

De oorspronkelijke reisweg werd gedeeltelijk als volgt gewijzigd : St. Michielskaai - Goede Hoopstraat (i.p.v. Fortuinstraat) - Kloosterstraat, terug Scheldestraat - Graaf van Egmontstraat - Schilderstraat (i.p.v. Scheldestraat-De Vrièrestraat) - Kon. Astridplein - Van Schoonhovestraat - Lange Beeldekensstraat - Perenstraat - Herderstraat, terug Handelstraat - Korte Zavelstraat - St. Elisabethstraat - Muizenstraat - De Coninckplein - Van Wesenbekerstraat - Handelstraat - Onderwijsstraat (i.p.v. Carnotstraat - Kerkstraat - Pothoekstraat).

Vanaf de Groenendaallaan werd de reisweg als volgt verlengd: Noorderlaan - Manchesterlaan - Canadalaan - Luchtbal Kerk (eindpunt) en terugrit over Cardiffstr.

Op 15/11/54 werd de reisweg wederom verlengd tot Bostonstraat (Luchtbal) over de Dublinstraat (zie fig. 2).

De autobusexploitatie gaf voor de eerste 7 maanden de volgende resultaten :

De gemiddelde ontvangst per Wkm. bedroeg	:	F 9,3199
De gemiddelde uitgaven per Wkm. bedroegen	:	F 8,6916
Gemiddelde winst per Wkm. van	:	F 0,6283

Evenals voor de autobuslijn 9 schijnen de vooruitzichten voor de buslijn 23 ook gunstig te zijn, temeer daar tramlijn 23 één der meest deficitaire lijnen was. Inderdaad :

het exploitatiecoëfficiënt van de tramlijn 23 in 1953 bedroeg : 1,444
en het exploitatiecoëfficiënt van de autobuslijn 23 in 1954 is : 0,9326
(gedurende 1/2 jaar).

II. — WIJZIGINGEN IN DE DIENST DER VERSCHILLENDE LIJNEN :

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

- op 8/1/54 werd de buslijn 13, op verzoek van de aldaar gevestigde firma's tijdens de begin- en einduren van de verschillende werkploegen verlengd tot de Petroleumkaai.
- op 13/2/54 werden de tram-personeelwagens ('s nachts) afgeschaft en vervangen door autobussen met éénmanbediening.
- op 1/6/54 werd de tramlijn 23 (St. Michielskaai-Groenendaallaan) afgeschaft en vervangen door een autobuslijn met éénmanbediening op de daluren en tweemanbediening op de spitsuren. Tevens werd het traject gewijzigd en de lijn verlengd tot Luchtbal (Kerk).
- Daar de vakbonden niet akkoord gingen met de dienstregeling (werktijd éénmanbediening) werd er op de lijn 23 gestaakt van 1 tot en met 3 Juni 1954.
- Op 6/6/54 werd de volledige éénmanbediening op de autobuslijn 23 toegepast.
- Met het oog op het schoolverlof werden in de maanden Juni - Juli - Augustus en September de diensten op de lijnen 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 7 - 8 - 11 - 12 - 15 - 16 - 24 en 31 aan de verminderde vervoerbehoefte aangepast. Bij de heropening der scholen (begin September) werden de Winterdiensten van voorheen terug ingesteld.
- Op 15/6/54 werd de volledige éénmanbediening op de autobuslijn 9 toegepast.
- Op 27/10/54 werd de reisweg van de autobuslijn 9 wegens de verkeersmoeilijkheden in de binnenstad als volgt gewijzigd :
Minderbroedersrui-Klapdorp i.p.v. Minderbroedersrui-Mutsaartstraat in de richting Van Schoonbekeplein.
- Op 15/11/54 werd de autobuslijn 23 wederom verlengd vanaf Luchtbal (Kerk) tot Bostonstraat (Luchtbal).
- Op 28/12/54 werden de tramwagens der lijnen 1 - 4 en 24bis van de loods IV (Brusselstraat) overgeplaatst naar loods III (Hoboken) met het oog op de in bedrijfstelling van de tramloods IV Brusselstraat als autobus-garage.

III. — EXTRA DIENSTEN :

- Ter gelegenheid van de Zesdagenkoers (in Februari 1954) in het Sportpaleis werden extra-autobusdiensten ingelegd.
- Op 4/4/54 en op 24/10/54 werd een België-Nederland voetbalwedstrijd op het Antwerp-Stadion ingericht. De tramlijnen 10 en 12 werden versterkt en de lijnen 3 en 24 afgeleid.
- Extra T.A.O.-autobusdiensten werden gedurende het schooljaar ingelegd voor het vervoer van schoolkinderen naar de zwemdokken van de Nerviërsstraat en Lange Gasthuisstraat. Dit vervoer werd voor de eerste maal met T.A.O. bussen verzekerd op 15/5/54.
- Op 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 8 en 9 Juni 1954, werden talrijke extra-diensten met tramwagens en autobussen ingelegd ter gelegenheid van de herhalingen voor het

« Feest der Katholieke Scholen » (Feest der 20.000) op het Antwerp Stadion en op 12 Juni, de dag van het feest, verzekerde T.A.O. het vervoer der toeschouwers, terwijl het vervoer van de deelnemende schoolkinderen aan de verschillende autobusexploitanten werd verpacht.

- Met het oog op het massavervoer naar de begraafplaatsen Schoonselhof en Silsburg werd met « Allerheiligen » de lijn 24 versterkt en de lijnen 2 en 12 werden zoals vorige jaren naar het Schoonselhof afgeleid.
- Ter gelegenheid van Kerstmis en Nieuwjaar werden nachtdiensten met tramwagens en ook autobussen op de lijnen 1 - 2 - 3 - 10 - 11 - 15 - 23 en 24 ingelegd.
- Vanaf 2 December werd tussen de Gemæentestraat en de Kruisschans, op de weekdagen een extra T.A.O.-autobusdienst (heen en terugrit) ingelegd voor het vervoer der werklieden van de firma « Revisma » gevestigd te Schoten.
- In de loop van 1954 werden, door verpachting aan autobusexploitanten, verschillende extra-busdiensten op het net ingelegd (voor het vervoer van werklieden en schoolgaande kinderen) mits vergoeding aan T.A.O.

Dépannages :

Gedurende het jaar 1954 is de kraanwagen 121 maal uitgerukt voor depannages op het net (tram-, trolleybus- en autobusdiensten) met een gemiddelde werktijd ter plaatse van 14 minuten.

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

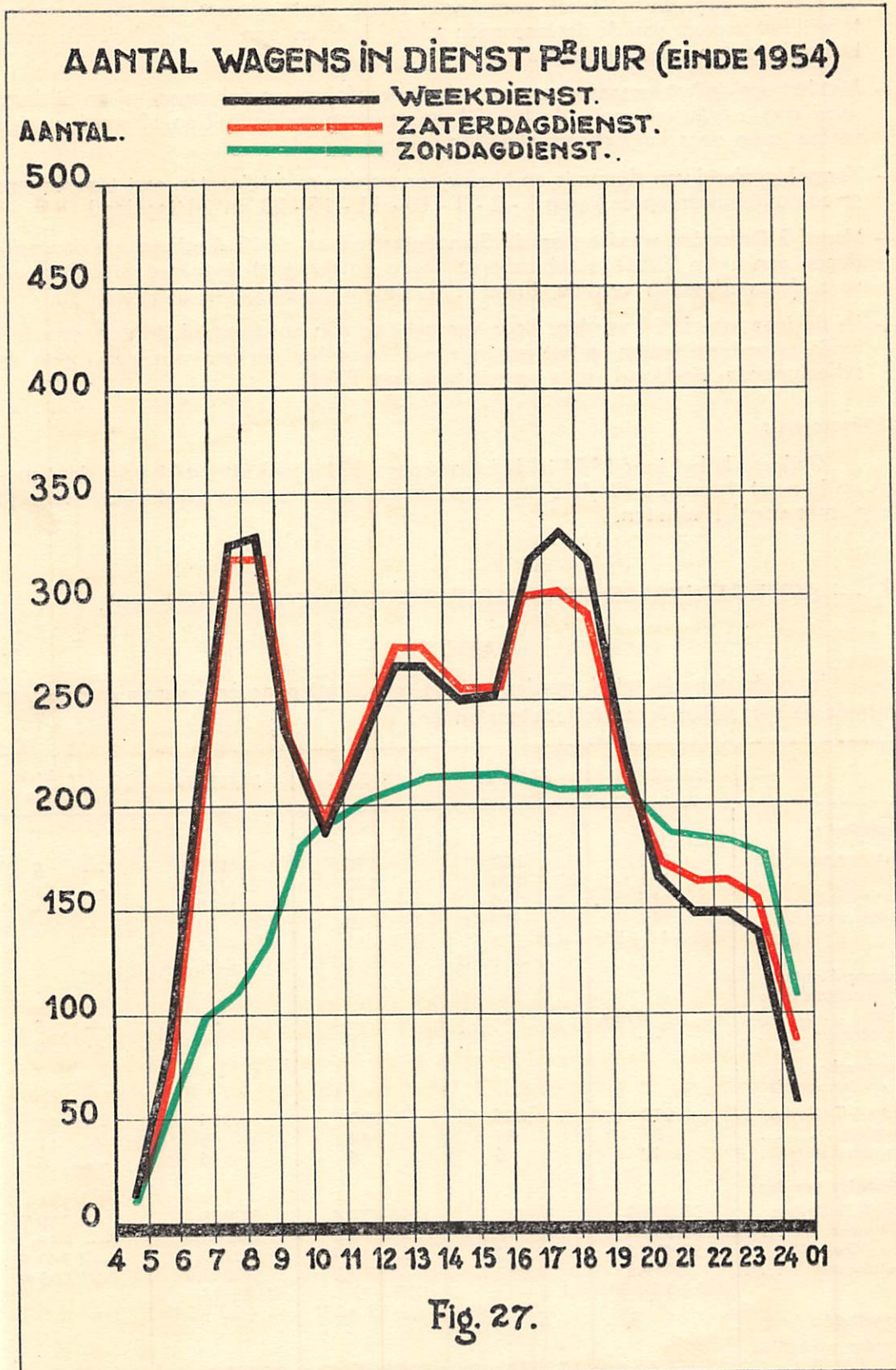
TABEL IV.

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

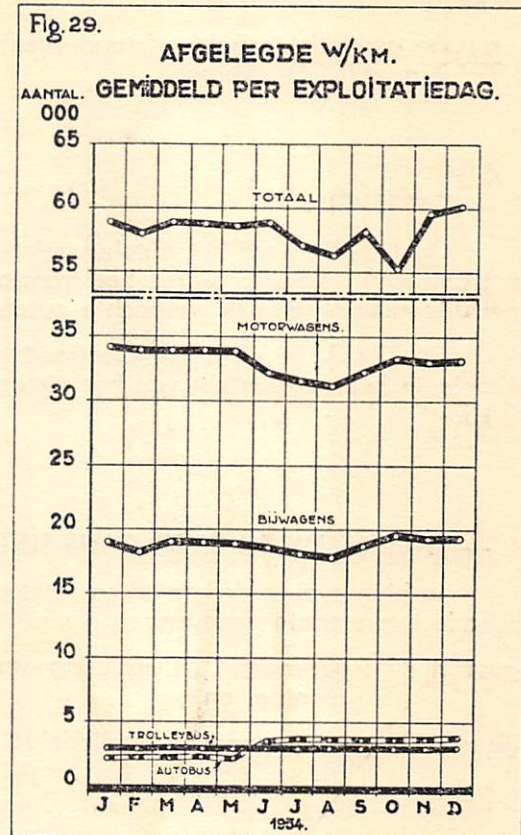
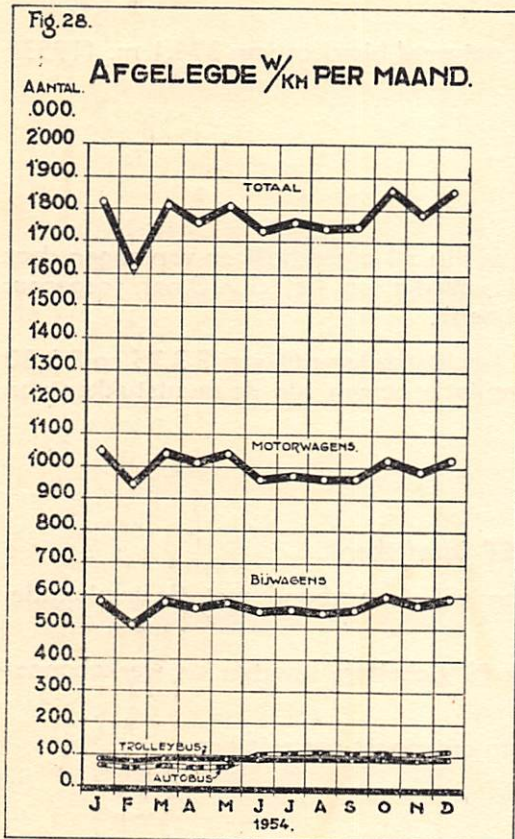
	31/12/53	23/6/54	16/9/54	31/12/54	+ of — t.o.v. 31/12/53
Materieel :					
Motorwagens . . .	182	160	176	177	— 5
Bijwagens	121	100	120	120	— 1
Trolleybussen . . .	16	16	16	16	—
Autobussen	13 (L.9+13+34)	19 (1) (L.9+13 +23+34)	19 (L.9+13 +23+34)	20 (L.9+13 +23+34)	+ 7
Rangeerdiensten (nachtdienst) :					
Tram	6 Mw.	—	—	—	— 6
Autobussen	—	6 (2)	6	6	+ 6
Personeel : (zonder verlof)					
Tram + Trolleybus .	973	866	930	935	— 38
Autobus	34	44	44	45	+ 11
Rangeerdiensten . .	12	6	6	6	— 6
Kilometer per dag:					
Mw. + Trolleybus . .	38.098,8	35.211,2	36.852,4	36.899,3	—1.199,5
Bijwagens	20.304,8	18.512,5	20.293,2	20.260,8	— 44
Mw + Bw + TB . . .	58.403,6	53.723,7	57.145,6	57.160,1	—1.243,5
Autobussen	2.419,8 (L.9+13+34)	3.932,7 (L.9+13 +23+34)	3.950,2 (L.9+13 +23+34)	4.023,4 (L.9+13 +23+34)	+1.603,6
Rijsnelheid : (zonder wachttijd)					
TA + TB + Aut. . .	15,464 Km/u.	15,702 Km/u.	15,554 Km/u.	15,586 Km/u.	+0,122 Km/u.

(1) Tramlijn 23 omgebouwd tot autobuslijn op 1/6/54.

(2) De rangeerdiensten met tramwagens werden vervangen door autobussen op 13/2/54. Het gemiddeld aantal wagens in dienst per uur, voor week-, Zaterdag- en Zondagdienst wordt weergegeven in figuur n° 27.



Het aantal afgelegde wagenkm. wordt per maand en per vervoermiddel voorgesteld in figuur n° 28 terwijl in figuur n° 29 het maandgemiddelde van voornoemde cijfers per exploitatiedag wordt voorgesteld.



B. — KARAKTERISTIEKEN.

I. — RIJSNELHEID.

In vergelijking met 1953 is de gemiddelde rijsnelheid zonder wachttijd gestegen van 15,464 Km/u. (tram + trolleybus + autobus) tot 15,586 Km/u., niettegenstaande de steeds toenemende verkeersmoeilijkheden in de binnenstad en de toepassing van de éénmanbediening op de autobuslijn 23 (voorheen tramlijn) en autobuslijn 9 (voorheen gemengde één- en tweemanbediening).

Hierna volgen enkele 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.
	Tram/TB + Autobus
1953 : » » » » »	15,464 Km/u.
1954 : » » » » »	15,586 Km/u.

II. — HALTEN EN HALTE-AFSTANDEN.

Het aantal halten (gemeenschappelijke baanvakken inbegrepen) : Tram + trolleybus + autobus vermeerderde van 771 in 1953 tot 779 in 1954.
Reden : vervanging van tramlijn 23 door een autobuslijn met trajectwijzigingen in de binnenstad en de verlenging tot Bostonstraat (Luchtbal), waardoor de halten moesten gewijzigd en bijgevoegd worden.

De gemiddelde halte-afstand over het net werd hierdoor van 374,1 m. (1953) op 374,2 m. (1954) gebracht.

III. — TARIEVEN.

Op 1/1/54 werd het autobustarief op de lijn 34 afgeschaft en vervangen door het tramtarief. Hierdoor wordt het tramtarief volledig op het T.A.O.net toegepast (met uitzondering van de verpachte autobuslijnen).

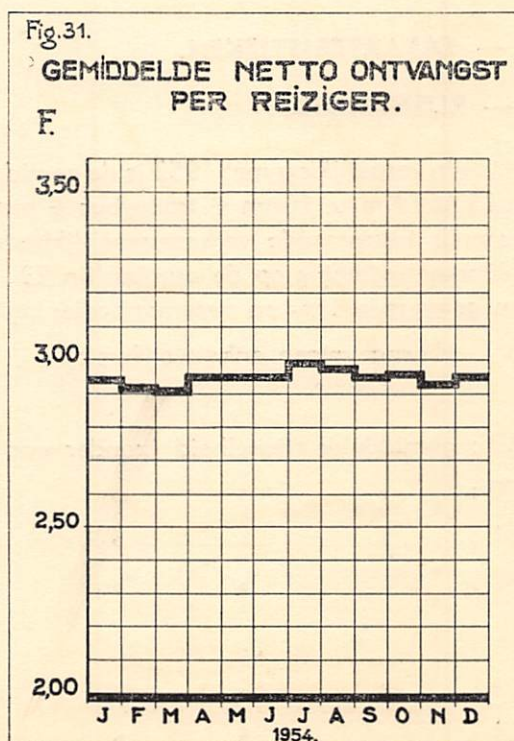
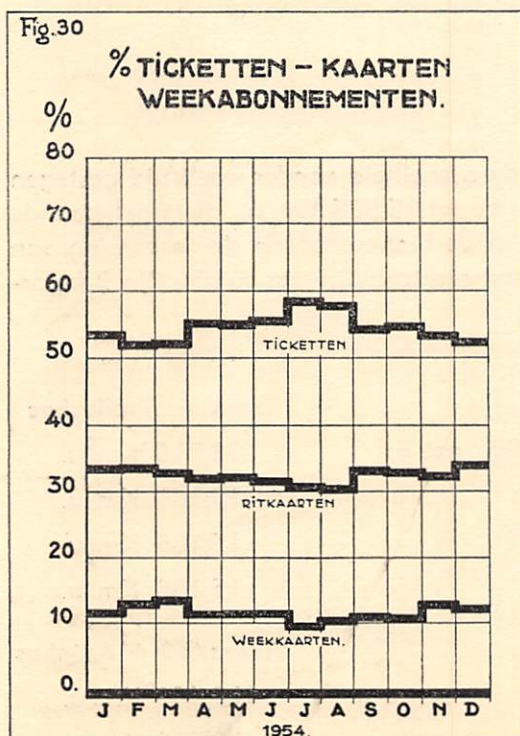
Op 29/11/54 werd het kaartjes-tarief (rechtstreekse rit) van F 3,25 op F 3,30 gebracht in het vooruitzicht van het uit de circulatie nemen van de muntstukken van F 0,25 - F 0,10 - F 0,05.

IV. — INLICHTINGEN OVER GANS HET NET (grafieken).

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

Figuur n° 30 : per maand, de verdeling van de % ticketten, kaarten en werkabbonementen, en

Figuur n° 31 : per maand de gemiddelde netto ontvangst per reiziger.

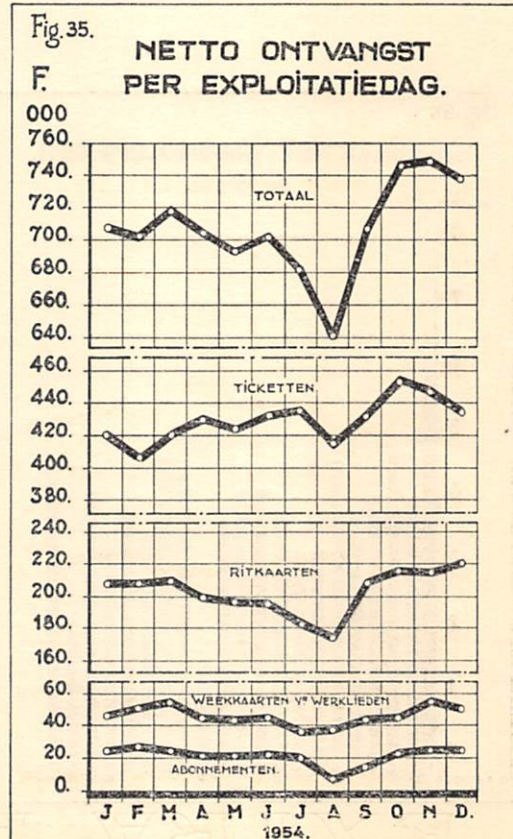
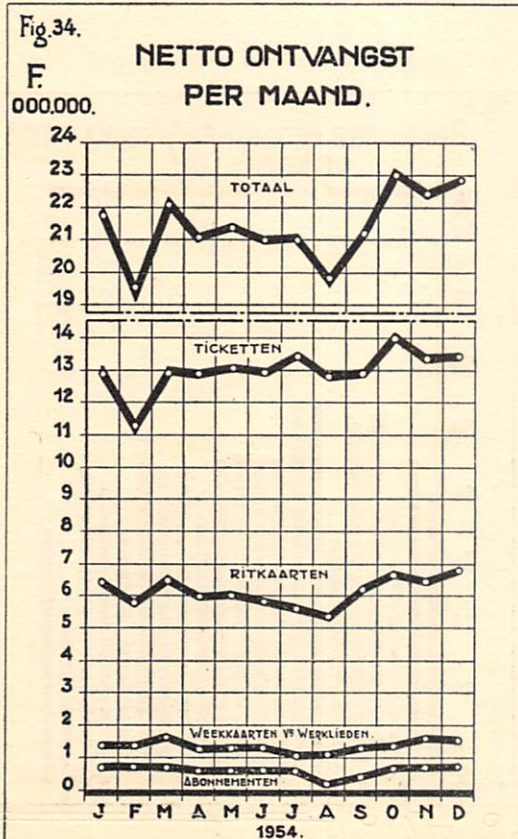
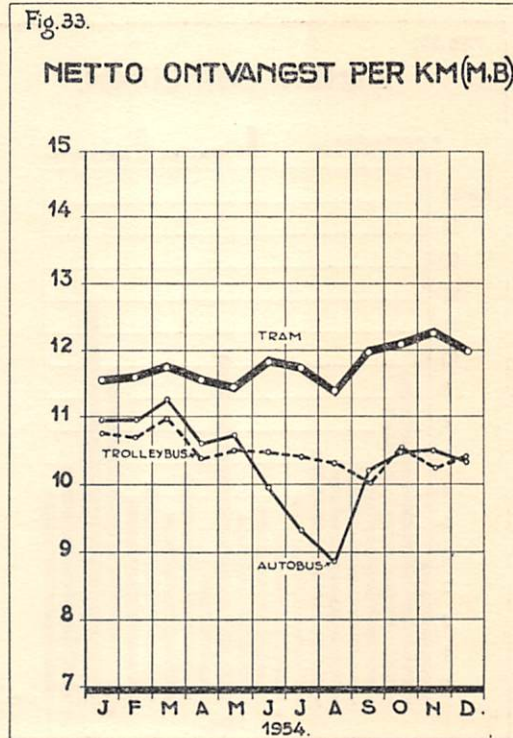
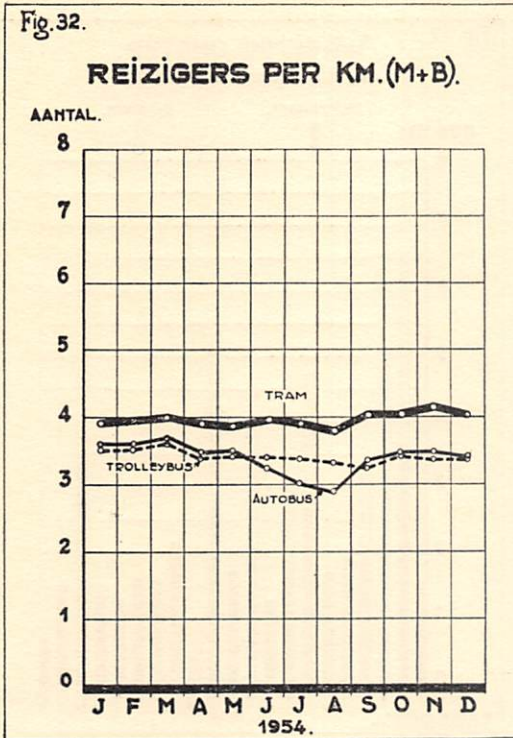


Figuur n° 32 : per maand de gemiddelde reizigers per Km. (Mw + Bw) afzonderlijk voor tram-, trolleybus en autobus.

Figuur n° 33 : per maand de netto ontvangst per Km. (Mw + Bw) afzonderlijk voor tram-, trolleybus en autobus.

Figuur n° 34 : de netto ontvangsten per maand met de verdeling ervan.

Figuur n° 35 : de netto-ontvangsten, gemiddeld per exploitatiedag per maand met de verdeling ervan.

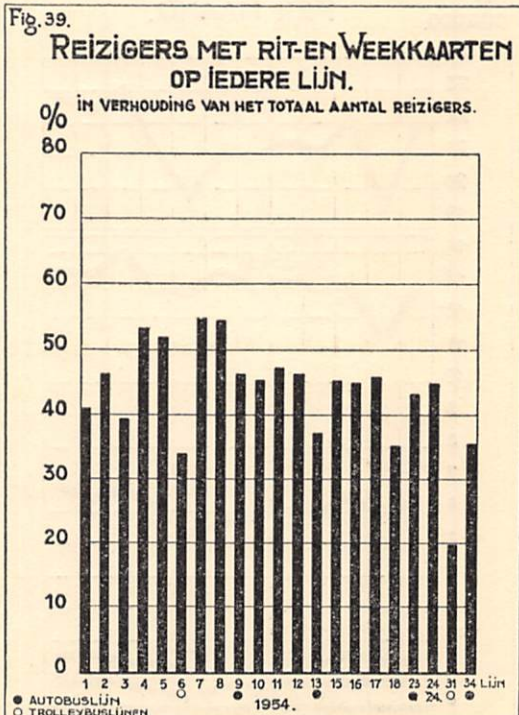
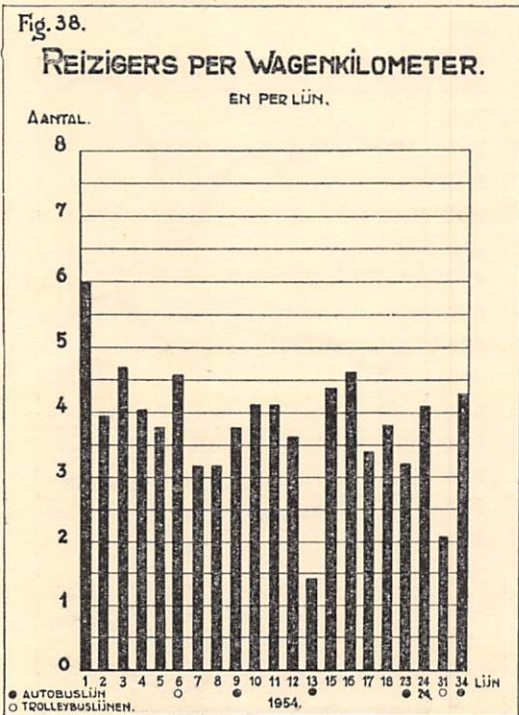
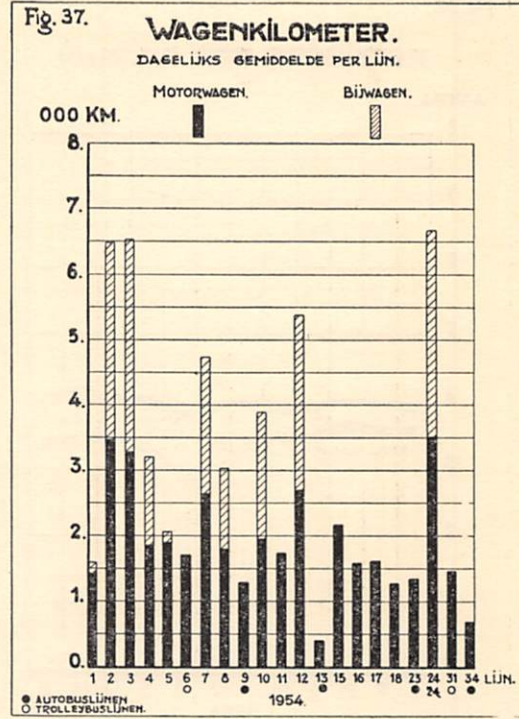
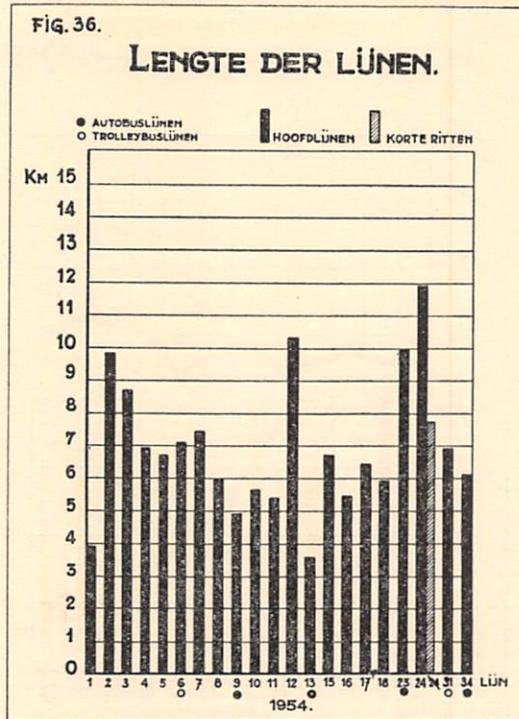


Figuur n° 36 : de lengte der lijnen.

Figuur n° 37 : de dagelijkse gemiddelde wagenkm. per lijn.

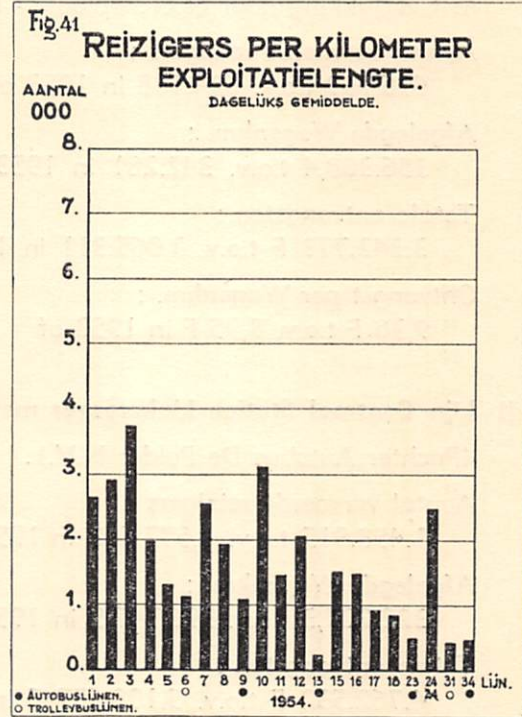
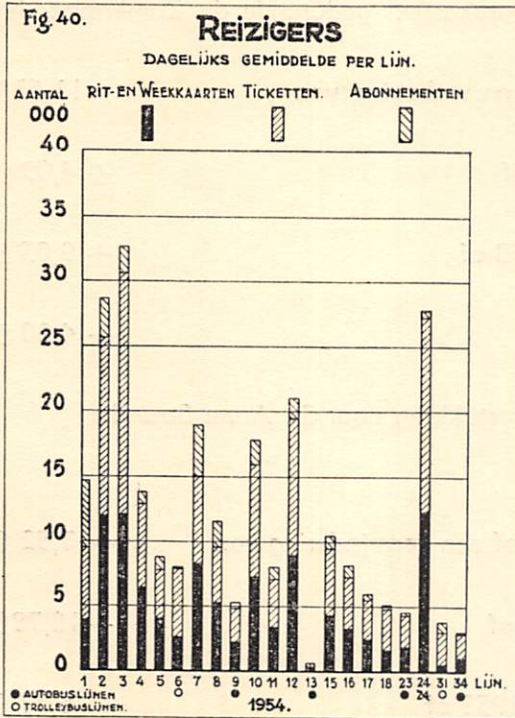
Figuur n° 38 : het gemiddelde aantal reizigers per W/Km. en per lijn.

Figuur n° 39 : het % van de reizigers met rit- en weekkaarten op ieder lijn.



Figuur n° 40 : de verdeling per lijn van het dagelijks gemiddelde aantal kaarten, ticketten en abonnementen.

Figuur n° 41 : lijn per lijn, het dagelijks gemiddelde aantal reizigers per Km. exploitatielengte.



C. — VERPACHTE AUTOBUSLIJNEN.

a) Lijn Centraal Station - Elsdonk n° 32 (pachter N.V. Autobus De Polder).

Aantal vervoerde reizigers :
 2.717.926 t.o.v. 2.733.387 in 1953 of een vermindering van — 0,56 %
 Afgelegde Wagenkm. :
 497.351,- t.o.v. 519.427,9 in 1953 of — 4,25 %
 Totale ontvangsten :
 8.512.409 F t.o.v. 8.433.331 F in 1953 of + 0,93 %
 Ontvangst per Wagenkm.
 17,11 F t.o.v. 16,23 F in 1953 of + 5,42 %

b) Ringlijn Hoboken-Merksem n° 33 (pachter N.V. « ADAR » in vereffening).

Op 7/7/54 werd het eindpunt van de Korte Bremstraat verplaatst naar het Lindeboomplein.

Aantal vervoerde reizigers :
 1.273.249 t.o.v. 1.248.680 in 1953 of een verhoging van + 1,96 %
 Afgelegde Wagenkm. :
 333.991,5 t.o.v. 332.873,5 in 1953 of + 0,33 %
 Totale ontvangsten :
 4.343.984 F t.o.v. 4.336.625,5 F in 1953 of + 0,17 %
 Ontvangst per Wagenkm. :
 13,006 F t.o.v. 13,03 F in 1953 of — 0,18 %

c) **Lijn der 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.

Aantal vervoerde reizigers :

696.783 t.o.v. 624.188 in 1953 of een verhoging van +11,63%

Afgelegde Wagenkm. :

356.308,4 t.o.v. 342.281 in 1953 of + 4,09 %

Totale ontvangsten :

3.342.773 F t.o.v. 3.065.311 in 1953 of + 9,05 %

Ontvangst per Wagenkm. :

9,38 F t.o.v. 8,95 F in 1953 of + 4,80 %

d) **Lijn Centraal Station-Linkeroever** met vertakking naar St. Anna Strand.

(Pachter Autobus De Polder N.V.).

Aantal vervoerde reizigers :

1.458.915 t.o.v. 1.577.698 in 1953 of een vermindering van — 7,52 %

Afgelegde Wagenkm. :

322.207,3 t.o.v. 396.747,5 in 1953 of —18,78%

Totale ontvangsten :

4.762.532 F t.o.v. 5.108.657 F in 1953 of — 6,77 %

Ontvangst per Wagenkm. :

14,08 F t.o.v. 12,88 F in 1953 of + 9,31 %

FIG. 42.

GEWONE BEDRIJFSUITGAVEN.

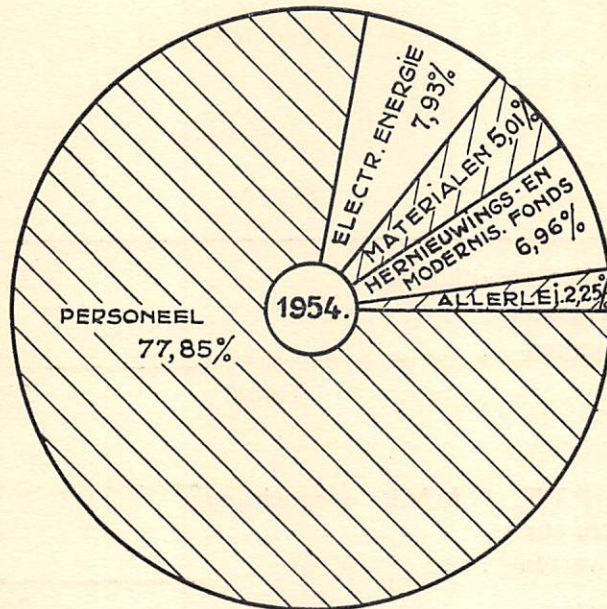
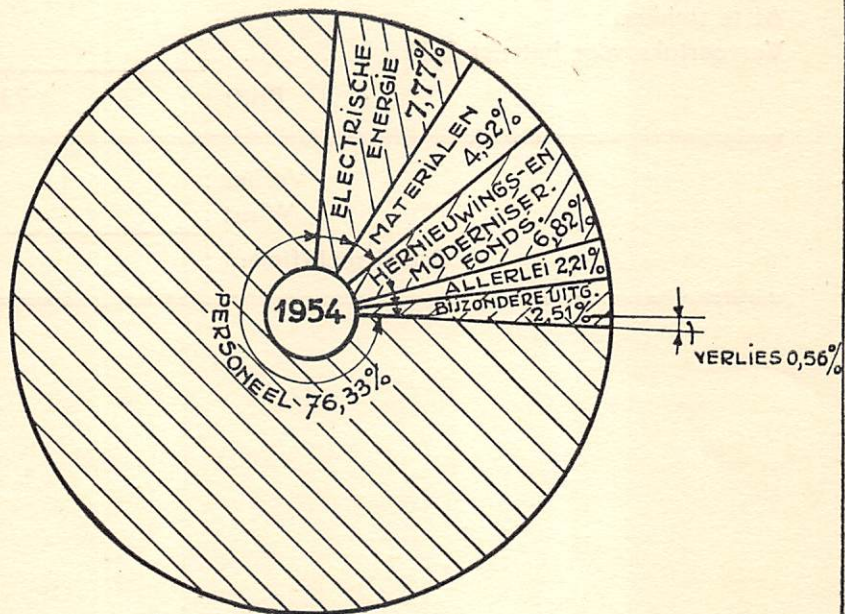


FIG. 43.

BESTEMMING DER ONTVANGSTEN.



H O O F D
E X P L O I T A T I E

De exploitatieontvangsten van

	Tramlijnen
Ticketten, kaartjes en ritkaarten	231.444.644,55
Gewone abonnementen	3.632.055,—
Schoolabonnementen	4.723.860,—
Totaal :	239.800.559,55
Publiciteit	1.061.875,50
Allerlei (vergoeding P.T.T., N.M.V.B., verpachting autobuslijnen, enz.)	3.056.278,71
Intresten en diversen	309.047,45
Totale ontvangsten	244.227.761,21
Af te trekken :	
Vervoertaks voor het net 2,25 %	5.283.263,—
Blijft :	238.944.498,21
<hr style="border-top: 3px double #000;"/>	
Uitgaven	244.237.406,27
Af te trekken :	
Vervoertaks voor het net 2,25 %	5.283.263,—
Blijft :	238.954.143,27
<hr style="border-top: 3px double #000;"/>	
Verlies :	9.645,06
Winst :	—
Bedrijfscoëfficiënt :	100,004 %
<hr style="border-top: 3px double #000;"/>	

STUK VII

UITSLAGEN

954 worden verdeeld als volgt :

Trolleybuslijnen	Autobuslijnen	Totaal
12.418.731,55	12.390.374,45	256.253.750,55
34.504,—	111.065,—	3.777.624,—
69.017,—	194.603,50	4.987.480,50
12.522.252,55	12.696.042,95	265.018.855,05
—	5.035,—	1.066.910,50
11.074,10	11.280,15	3.078.632,96
—	34.900,—	343.947,45
12.533.326,65	12.747.258,10	269.508.345,96
275.418,—	279.999,—	5.838.680,—
12.257.908,65	12.467.259,10	263.669.665,96
15.559.807,79	11.196.565,75	270.993.779,81
275.418,—	279.999,—	5.838.680,—
15.284.389,79	10.916.566,75	265.155.099,81
3.026.481,14	—	1.485.433,85
—	1.550.692,35	—
124,69 %	87,56 %	100,56 %

BEDRIJFSONTVANGSTEN.

De gemiddelde netto ontvangst per reiziger (door ticketten en ritkaarten) bedraagt F 2,9584 d.i. 3,25 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.

De wanverhouding wordt nog slechts in geringe mate gecompenseerd door de verhoging van het aantal reizigers (en ritkaarten) dat 84.709.640 bedraagt tegenover 83.083.766 in 1938 wat overeenstemt met een verhogingscoëfficiënt van 1,02.

De netto ontvangsten door ticketten en ritkaarten bedragen F 250.600.000 tegen F 75.500.000 in 1938. Dit geeft een verhouding van 3,32 die, zoals hierna zal aangetoond worden, ruim onvoldoende is voor een evenwichtige exploitatie.

BEDRIJFSUITGAVEN.

Verdeling der bedrijfsuitgaven 1954.

Gewone uitgaven :

	Bedragen	% van het totaal der gewone uitga- ven (zie fig. 42)	% van de netto ontvangsten (zie fig. 43)
Personeel	201.254.503,36	77,85	76,33
Electrische energie	20.490.542,72	7,93	7,77
Materialen	12.962.866,11	5,01	4,92
Hernieuwings- en Moderniseringsfonds	17.986.186,40	6,96	6,82
Allerlei	5.827.906,22	2,25	2,21
	258.522.004,81	100,—	98,05

Bijzondere uitgaven :

Voorschot op huurgelden aan A.T. en Electrafina voor gebruik van goe- den hun eigendom geble- van na 31/12/1945	6.633.095,—	2,57	2,51
Totaal uitgaven (vervoer- taks niet inbegrepen)	265.155.099,81	102,57	100,56
Totaal netto ontvangsten	263.669.665,96		100,—
Totaal uitgaven	265.155.099,81		100,56
Verlies :	1.485.433,85		0,56

PERSONEEL.

De wedden en lonen bedragen 132.310.308,04

De verplichte sociale lasten belopen : 33.485.464,—
of 25,31 % van de wedden en lonen

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
- 4 % van de daglonen voor het wettelijk pensioen der
werklieden.

19.549.872,75

— 6,5 % van de lonen, waarvan 5 % voor het jaarlijks verlof en 1,5 % voor het ancienniteitsverlof	8.171.627,80
— 1/4 van een maand bezoldiging voor de weddetrekkenden als dubbele verlofbetaling	515.562,—
— De premie voor voorziening tegen werkongevallen	1.508.338,65
— De 10 betaalde wettelijke feestdagen	3.735.997,80
— Het Voorzorgsfonds voor Beroepsziekten	4.065,—
	<hr/>
	33.485.464,—
	<hr/>
De andere uitgaven ten bate van het personeel bedragen : of 26,80 % van de wedden en lonen.	35.458.731,32
Zij omvatten :	
— 26 betaalde rustdagen	10.056.576,30
— toeslag van F 700,— voor verlof aan weddetrekkenden	168.814,—
— kledingvergoeding	2.216.295,52
— aanvullende rustgelden	15.349.949,—
— aanvullende ziektegelden en aanvullende vergoeding bij werkongevallen	2.990.426,—
— conventionele eindejaarspremie	2.596.799,—
— eindejaarspremie van F 200,—	432.777,—
— budget sociale dienst, premies, viering gedecoreerden en oprustgestelden en dergelijke	1.647.094,50
	<hr/>
	35.458.731,32
	<hr/>

Het totaal der bijkomende kosten op wedden en lonen bereikt dus:
25,31 % + 26,80 % = 52,11 %.

Het zuiver baremaloon van het personeel van de Verkeersdienst is in 1954 bij 5 jaar dienst 3,73 en bij 25 jaar 3,88 maal hoger dan in 1938 (zie fig. 44).

De globale patroonslast per uur effectieve arbeid (alle vergoedingen, aanvullende rust- en ziektegelden, sociale lasten, enz. inbegrepen) is 5,21 maal hoger dan in 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. (1948-50 saldo)	28.208.897,—	
Achterstallige rekeningen, Electriciteitsmaat- schappij der Schelde	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,—
		<hr/>

UITSLAG.

Het boekjaar 1954 sluit met een tekort van F 1.485.433,85.

De vermeerdering der ontvangsten bedraagt 5,58 % tegenover 1953.

De netto ontvangsten stegen van F 249.736.976,92 in 1953 tot F 263.669.665,96 in 1954, hetgeen grotendeels het gevolg van de staking van Januari/Februari 1953 is.

De exploitatiekosten stegen van F 263.472.946,47 in 1953 tot F 265.155.099,81 in 1954.

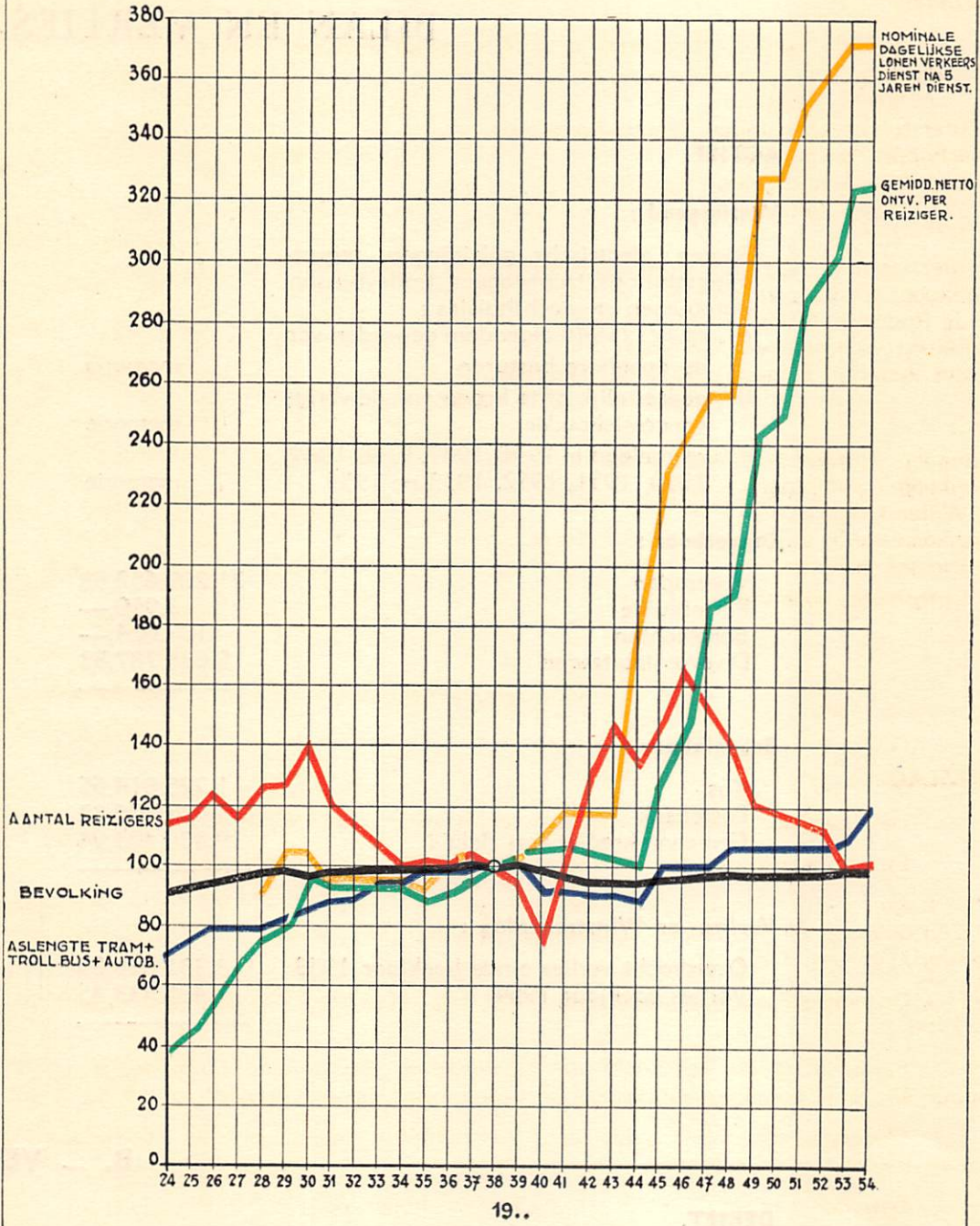
Figuur 42 geeft een beeld van de verdeling der gewone bedrijfsuitgaven en figuur 43 geeft een voorstelling van de bestemming der ontvangsten in het jaar 1954.

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

Gemiddeld tarief	3,25	maal	hoger	dan	in	1938
Ontvangsten	3,32	»	»	»	»	»
Electrische energie	2,74	»	»	»	»	»
Bijzondere materialen	4,25	»	»	»	»	»
Personeel	5,21	»	»	»	»	» (zie blz. 42/43).

Fig. 44.

% TEN OPZICHTE VAN 1938.



T U K V I I I
REKENING OP 31 DECEMBER 1954

A N

PASSIEF.

Tegenover Openbare Besturen		memorie
Hernieuwings- en Moderniseringsfonds		84.206.867,93
Voorzieningsfonds voor ongevallen aan derden		2.910.987,15
Tegenover derden :		
Diverse crediteuren	26.707.966,84	
Ministerie van Financiën : — zijn thesaurievoorschot	<u>50.000.000,—</u>	
		76.707.966,84

163.825.821,92

REKENING VAN 1954:

CREDIET.

Ontvangsten	269.199.298,51
Intresten en diversen	309.047,45
Verlies	114.816.482,10
	<u>384.324.828,06</u>

Beschikbaar :

Kas : F 1.725.814,65.

Deze som omvat het geld in kas, alsmede dit in de geldkoffers van de loodsen, en de ontvangst van 30 en 31 December 1954 in de geldzakken van de ontvangers.

Postcheckrekening : F 437.706,82.

Gemeentekrediet van België : F 19.806.403,94.

PASSIEF.

Tegenover Openbare Besturen : memorie.

Dit is de tegenpost van die, eveneens voor memorie vermeld, in het actief, betrekking hebbend 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 84.206.867,93.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31/12/1954; op 31/12/1953 bedroeg dit saldo F 77.347.154,90. In de loop van 1954 werd F 17.986.184,40 in dit fonds gestort, doch anderzijds werden voor F 11.126.473,37 hernieuwings- en moderniseringswerken uitgevoerd.

Voorzieningsfonds voor ongevallen aan derden : F 2.910.987,15.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31/12/1954. In de loop van 1954 werd in dit fonds F 1.592.465,85 gestort, doch anderzijds werden voor een totaal bedrag van F 1.457.535,54 vergoedingen wegens ongevallen in de loop van het jaar uitbetaald.

Tegenover derden :

Diverse crediteuren : 26.707.966,84.

Deze post omvat o.a. :

Nog te betalen rekeningen aan leveranciers — stroomlevering voor de maand December 1954 — saldo van bijdrage aan de Rijkskas voor Maatschappelijke Zekerheid voor het 4de kwartaal 1954 — provisie voor aandeel in ritkaarten, abonnementen en publiciteit bij eventuele overname — het aandeel in de ontvangsten van 1954 voor abonnementen geldig in 1955 — verzekeringspremie voor personeel 4de kwartaal 1954 — 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 vernieuwing en modernisering te doen.

B. — VERLIES- EN WINSTREKENING.

Verlies : F 114.816.482,10

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

Het werkelijk resultaat van het dienstjaar 1954 geeft een verlies van F 1.485.433,85. Hierbij dient gevoegd het verliessaldo op einde 1953 (jaren 1946 tot en met 1953).

Evenals vorig jaar werd in 1954 geen cijns aan de gemeenten betaald.



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