

VOORLOPIG BEHEERSCOMITE

VOOR DE

TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN

EN OMGEVING

VERSLAG

OVER DE BEDRIJVIGHEID TIJDENS HET JAAR

1957

INHOUDSTABEL

| | | | | |
|-----------|-------|---|-----|-------|
| Hoofdstuk | I. | Stichting en samenstelling van het Voorlopig Beheerscomité | Blz | 5 |
| » | II. | Wijzigingen aan het net | Blz | 7 |
| » | III. | Personeel | Blz | 9 |
| » | IV. | Vast materieel | Blz | 16 |
| » | V. | Rollend materieel | Blz | 23 |
| » | VI. | Exploitatie | Blz | 26 |
| » | VII. | Exploitatie-uitslagen | Blz | 38/39 |
| » | VIII. | Bilan en Verlies- en Winstrekening | Blz | 44/45 |

HOOFDSTUK I.

STICHTING EN SAMENSTELLING VAN HET VOORLOPIG BEHEERSCOMITE.

Het Voorlopig Beheerscomité werd aangesteld voor het Beheer van de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving bij overeenkomst gesloten tussen de Staat en de Provincie Antwerpen op 26 en 31 december 1945.

Dit Comité zette op 1 januari 1957 zijn twaalfde werkingsjaar in. Tijdens dit jaar werden er 34 zittingen gehouden.

SAMENSTELLING

De samenstelling van het Voorlopig Beheerscomité bleef dezelfde als in het jaar 1956, nl. :

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

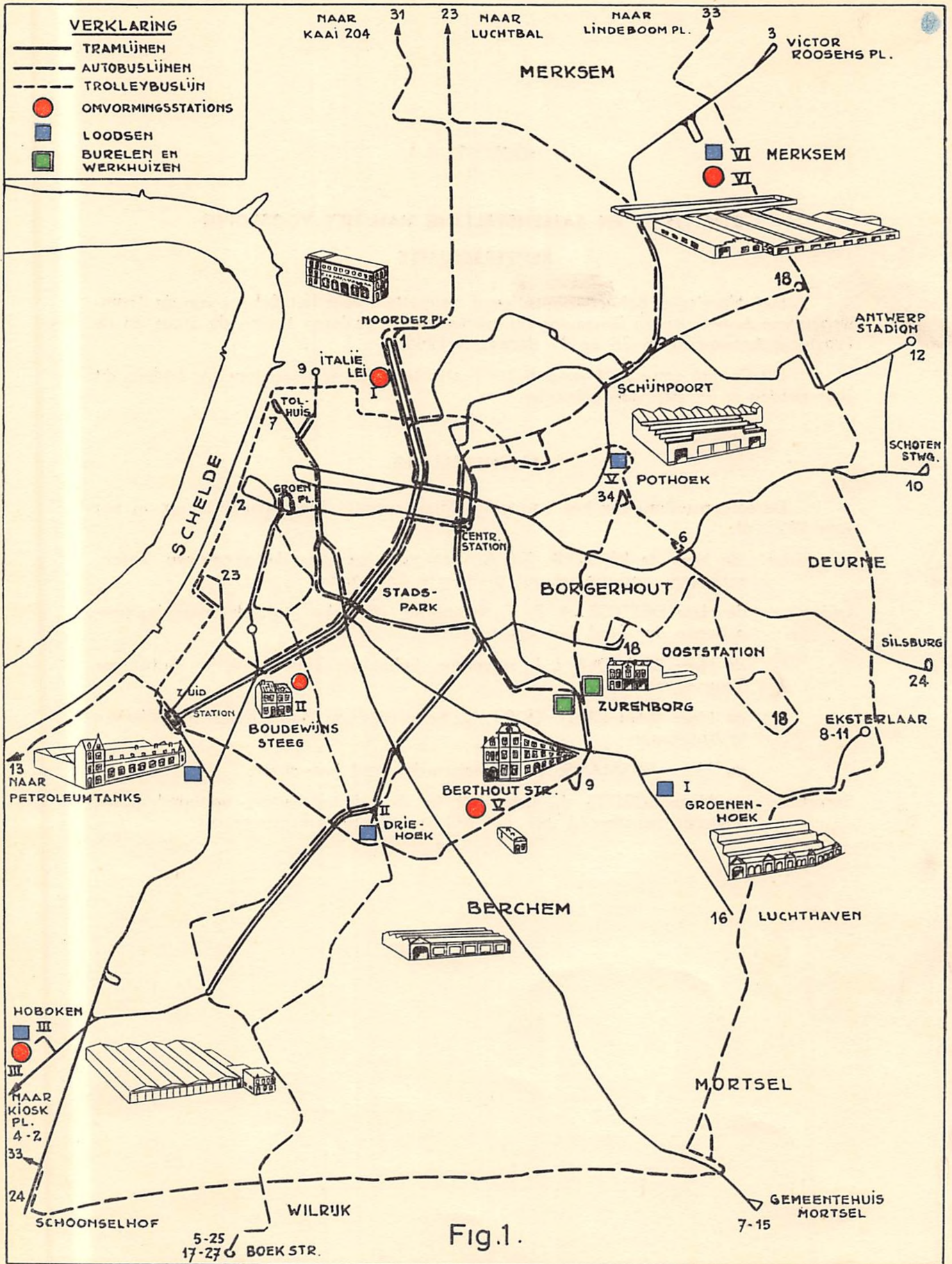
Leden : de Heer DETIEGE, A. F. T., licentiaat in de handelwetenschappen, Schepen der Stad Antwerpen ;

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.

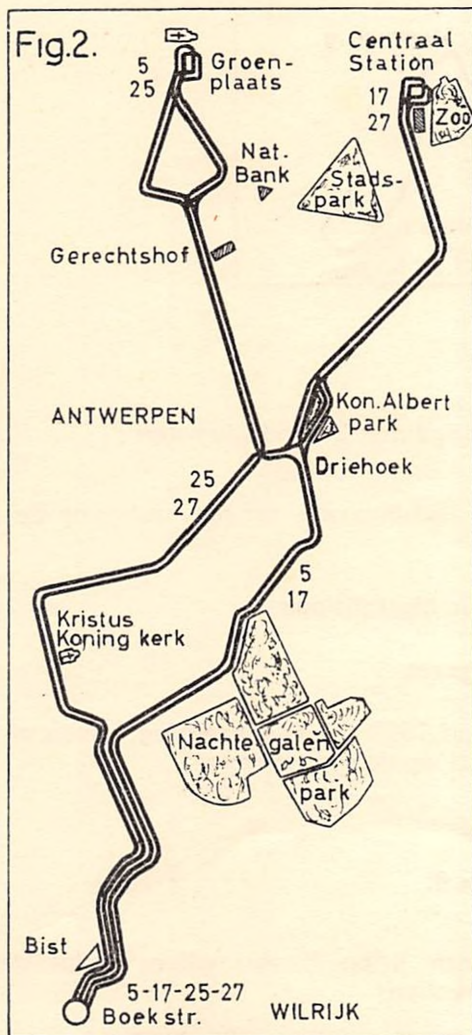
Secretaris : de Heer GORDTS, J., licentiaat in de administratieve wetenschappen, adviseur-diensthooft bij het Ministerie van Verkeerswezen.



HOOFDSTUK II.

WIJZIGINGEN AAN HET NET.

1) VERVANGING VAN DE TRAMLIJNEN 5 en 17 DOOR AUTOBUSLIJNEN.



Sinds 1 januari 1957 werden de tramlijnen 5 (Groenplaats-Fr. Nagelsplein) en 17 (Centraal Station-Fr. Nagelsplein) afgeschaft en vervangen door de autobuslijnen 5 + 25 en 17 + 27.

Op deze autobuslijnen wordt de éénmansbediening toegepast.

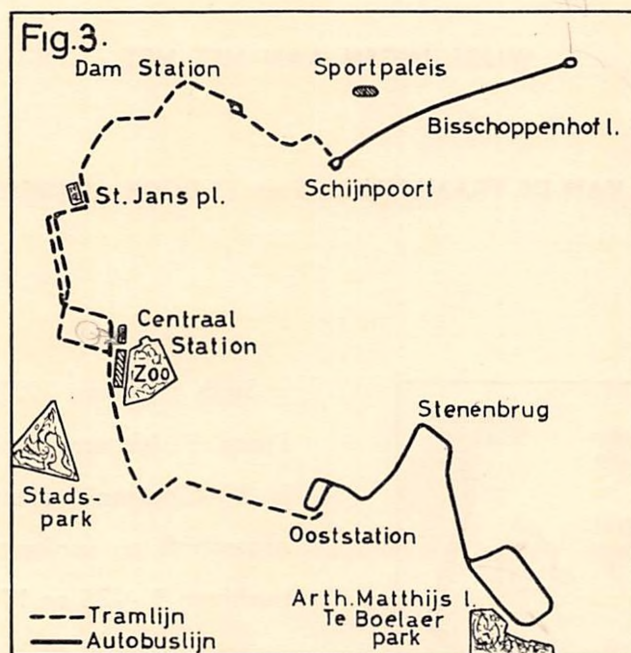
De autobuslijnen 5 en 17 volgen het oorspronkelijk tramtraject en werden tevens verlengd tot de Boekstraat (Wilrijk).

De autobuslijnen 25 en 27 volgen gedeeltelijk het oorspronkelijk tramtraject en bedienen tevens de nieuwe woonwijk nabij de Jan de Voslei.

De beide eindpunten der buslijnen 25 en 27 zijn dezelfde als deze van de buslijnen 5 en 17.

Op de figuur 2 wordt de reisweg der lijnen 5-25 en 17-27 schematisch voorgesteld.

2) **AUTOBUSPENDELDIENSTEN OP LIJN 18** (Fig. 3).



Vanaf 1 juni 1957 werd tramlijn 18 verlengd met 2 pendeldiensten :

- a) enerzijds vanaf het eindpunt Eendrachtstraat (Schijnpoort) tot het kruispunt Bisschoppenhoflaan-Merksemsteenweg, en
- b) anderzijds vanaf het Ooststation tot de Arthur Matthijslaan.

Op iedere pendeldienst werd 1 autobus ingezet.

Deze pendeldiensten zullen in de loop van 1958 bij de vervanging van tramlijn 18 tot buslijn in het buslijntraject van lijn 18 worden opgenomen.

3) **VERSMELTING VAN DE TRAMLIJNEN 4 en 8.**

Sinds 1 december 1957 werden de tramlijnen 4 en 8 versmolten, zodat de beide onnodige rondritten om de Groenplaats vervallen.

Een gemeenschappelijk eindpunt werd aan de Groenplaats (Postkantoor) ingesteld.

HOOFDSTUK III.

PERSONEEL.

INDELING EN WIJZIGING VAN HET EFFECTIEF.

In het verlopen jaar gingen 50 agenten op rust en 34 verlieten de maatschappij. Het overlijden van 15 leden van het personeel viel te betreuren.

Daarentegen werden 93 personen aangeworven, zodat het effectief onzer maatschappij slechts met 6 eenheden vermindérde.

Op figuur nr 4 wordt, maand per maand, het personeel per dienst en het totaal aangegeven, terwijl figuur nr 5 de personeelwisseling, eveneens maand per maand, voorstelt.

AFWEZIGEN.

Een lichte daling van het gemiddelde percent der afwezigheidsdagen werd vastgesteld. In 1956 bedroeg dit 5,97 % en in 1957 5,53 %.

Dit percent kan als volgt worden ingedeeld nl. 5,15% ziektegevallen en 0,38% arbeidsongevallen.

In grafiek nr 5 wordt dit gemiddelde maand per maand weergegeven.

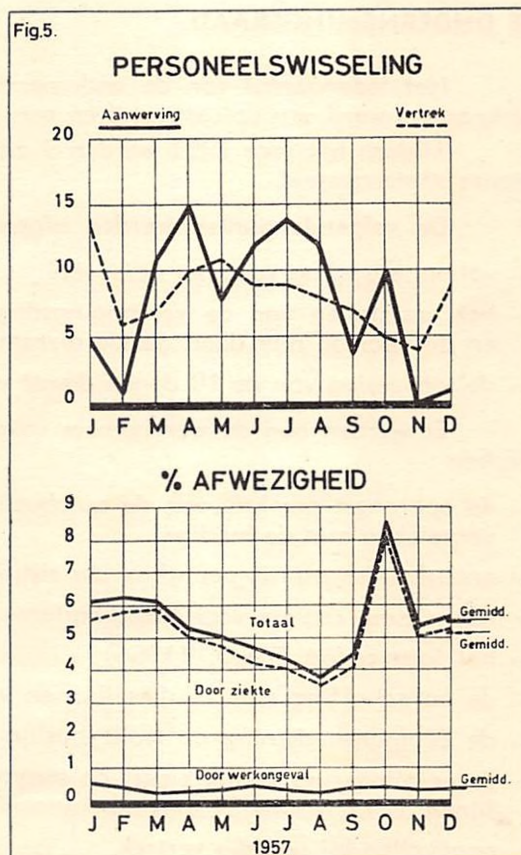
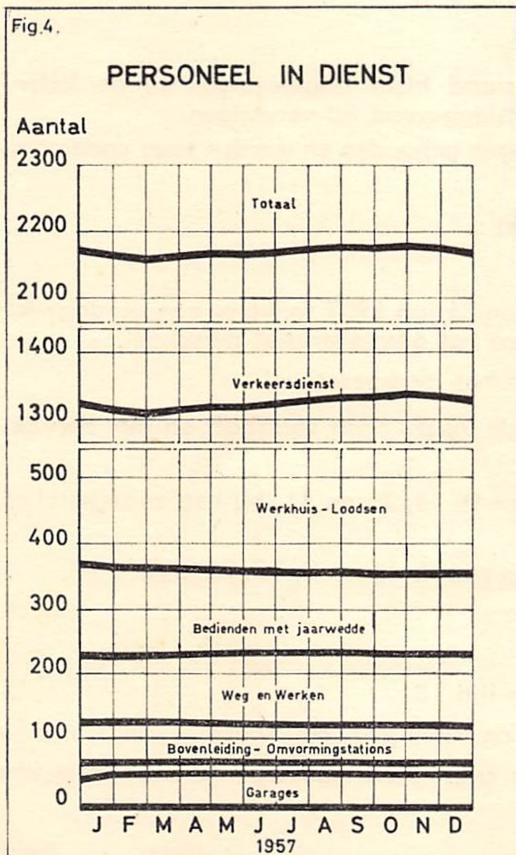


TABLEAU (Indeling en wijziging van het personeel).

| | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 | 1957 | + of — t.o.v. 1946 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------|
| Verkeersdienst . . . | 1642 | 1511 | 1510 | 1450 | 1412 | 1389 | 1389 | 1342 | 1298 | 1318 | 1329 | 1334 | — 308 of — 18,7 % |
| Werkhuizen | 258 | 263 | 258 | 245 | 251 | 245 | 244 | 242 | 229 | 224 | 216 | 214 | — 44 of — 17,0 % |
| Loodsen | 260 | 276 | 288 | 271 | 247 | 243 | 201 | 189 | 182 | 164 | 158 | 146 | — 59 of — 22,7 % |
| Garage Pothoek . . | | | | | | | 34 | 34 | 34 | 40 | 47 | 55 | — 7 of — 9,7 % |
| Bovenleiding en Omvormingsstations | 72 | 74 | 71 | 70 | 70 | 68 | 70 | 69 | 69 | 69 | 66 | 65 | — 7 of — 9,7 % |
| Weg en Werken . . | 156 | 165 | 165 | 161 | 154 | 153 | 149 | 147 | 138 | 131 | 129 | 123 | — 33 of — 21,1 % |
| Personeel op maandwedde | 262 | 262 | 259 | 257 | 254 | 251 | 249 | 243 | 243 | 239 | 233 | 235 | — 27 of — 10,3 % |
| TOTAAL | 2650 | 2551 | 2551 | 2454 | 2388 | 2349 | 2336 | 2266 | 2193 | 2185 | 2178 | 2172 | — 478 of — 18,0 % |

PARITAIRE COMITES.

Op 29 januari 1957 zijn op het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg afgevaardigden van werkgevers en van werknemers bijeengekomen om o.m. een oplossing te vinden voor de loonkwestie, in verband met de stijging van het indexcijfer.

In feite zijn in ons bedrijf de Paritaire Comités voor bedienden en voor loontrekkenden, zowel op nationaal als op gewestelijk plan, voorlopig niet meer in staat om te zetelen, omdat de mandaten van de leden vervallen zijn en de nieuwe samenstelling nog niet werd bekend gemaakt.

Dringende aangelegenheden werden door beperkte comités afgehandeld inzake kledingsfonds (2 zittingen) en onderzoek van tuchtstraffen (3 zittingen).

DE ONDERNEMINGSRAAD.

Het ledenaantal van de ondernemingsraad bleef ongewijzigd. Bij de ledenwerknemers werd een oprustgaand en een ontslaggevend lid vervangen.

Tijdens het jaar 1957 werden 9 zittingen gehouden en werden twee ondercommissies samengesteld.

De volgende punten werden afgewerkt :

- vakantieregeling voor het personeel,
- het vaststellen van de vervangingsdag van 21 juli 1957 welke op een zondag viel, en dit voor de niet doorlopende diensten en het administratief personeel.
- de toepassing van de 19 dagen dienst voor het loodspersoneel.

Er werden aan de werknemers volgende inlichtingen verschaft en met hen besproken :

- de opbrengst per km. van de autobuslijnen 9, 13, 23 en 31, bij het invoegstellen vergeleken met de huidige.
- onderhoudskostprijs per wkm. der rijtuigen van de lijnen 9, 13, 23 en 31.
- het nieuwe regime voor weekkaartenverkoop.
- het jaarverslag T.A.O. (1956).
- de aanschaffing van 11 dieselbussen voor lijn 18.
- de éénmansbediening op trolleybuslijn 6 en tramlijn 7, na 20 uur.
- de vermindering van reizigers op sommige tramlijnen ingevolge de exploitatie van lijnen 5, 17, 25 en 27 met autobussen.
- ongevallen bij ontijdig vertrek.
- aanwerving technisch personeel (garages autobussen) en onderzoek der mogelijkheden tot omscholing van bestand technisch personeel (werkhuizen).

- wijziging eindpunten lijnen 11 en 15.
- optreden van politie bij het personeel ingevolge het opnemen van meerdere reizigers dan het voorziene aantal op de autobussen.
- verzekering dienst op autobuslijn 9 op 4 april 1957.
- vervoer van reizigers tijdens de zomerperiode naar het Nachtegalenpark.
- verbetering zitgelegenheid voor de bestuurders op de wagens met verlengd balkon.
- overplaatsing van lijnen van de ene loods naar de andere.
- brief Ministerie over de bevoegdheid van de O.R.
- geldig maken van de vrijverkeerkaart van het personeel op de verpachte autobuslijnen.
- toekenning van vrijverkeer aan de echtgenote en de kinderen van het personeel op de verlofdagen.
- treffen van de nodige maatregelen voor vervoer van het publiek bij bijzondere gelegenheden (bv. voetbalwedstrijden, Feest der 30.000, enz.).
- ombouw rijtuigen.

DE SOCIALE RAAD.

De Sociale Raad vergaderde 8 maal in 1957 en behandelde de volgende punten :

- 27 aanvragen voor verlenging van ziektebeuren,
- 26 aanvragen voor aangepaste diensten,
- 5 studies van principiële en materiële aard.

Bovendien besprak de Raad :

- 1 persoonlijk geval.
- het budget van de « Sociale Dienst ».
- de begroting van C.C.T.A.O.
- de premie aan de gedecoreerden.
- de strafmaatregelen.
- de werking van de « Sociale Dienst ».

De leden brachten een bezoek aan het vakantiehuis te Knokke.

De werking van de Sociale Raad werd gekenmerkt door een brede geest en een zo vlug mogelijke afwerking van de hem voorgelegde vraagstukken.

DE DIENST VOOR VEILIGHEID, GEZONDHEID en VERFRAAIING.

Door de vier subcomités werden in het afgelopen jaar 12 zittingen gehouden, onderverdeeld als volgt :

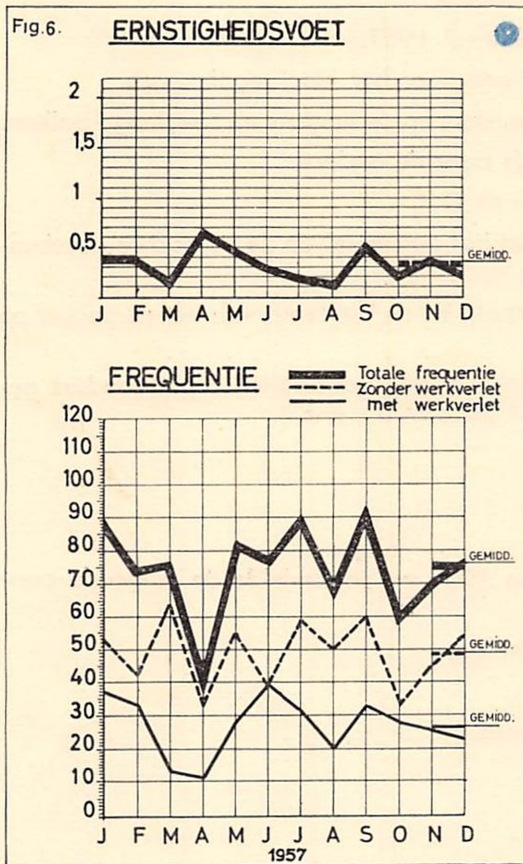
- | | |
|---|--------------|
| — Verkeersdienst, Garage Trolley- en Autobussen | 4 zittingen. |
| — Werkhuizen en Loodsen | 6 zittingen. |
| — Weg en Werken, Bovenleiding, Omvormingsstations, Garage | 2 zittingen. |
| — Weddetrekkenden | - zittingen. |

Tijdens deze vergaderingen werden 89 voorstellen besproken. Deze behelzen in 41 gevallen de veiligheid, in 34 gevallen de gezondheid en in 14 gevallen de verfraaiing.

Van deze voorstellen werden er 79 aangenomen ; 38 ervan werden reeds uitgevoerd, 18 zijn in uitvoering en 23 liggen nog ter studie.

Wat de arbeidsongevallen betreft ligt het frequentiegetal iets hoger dan in 1956, nl. 27 tegenover 23 ; daarentegen is de ernstigheidsvoet een weinig gedaald, nl. 0,36 tegenover 0,38.

Op de onderstaande figuur nr. 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).

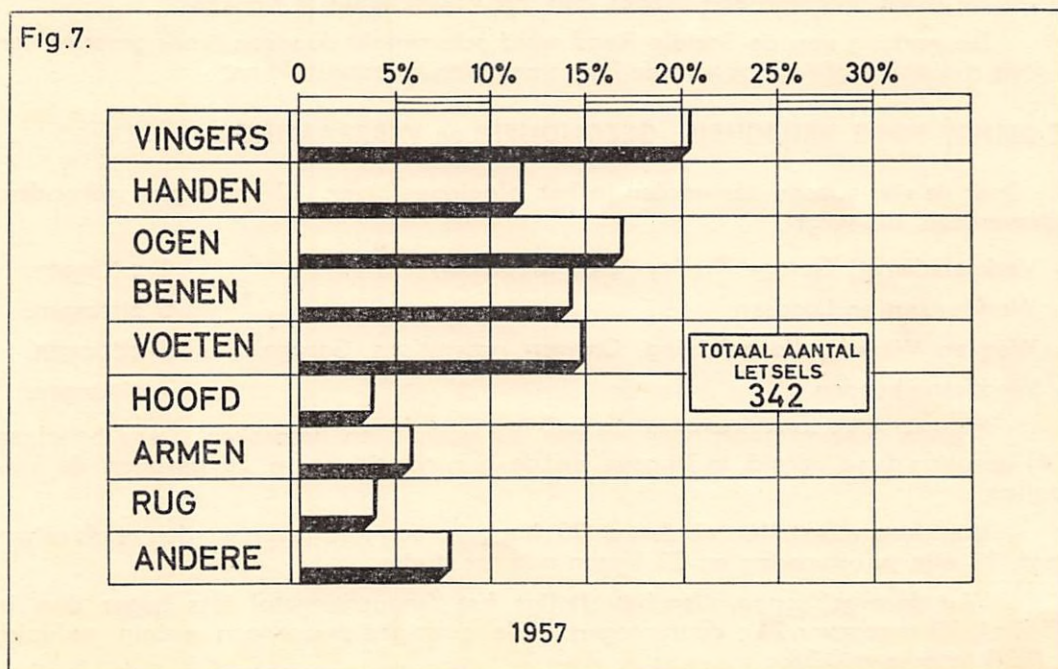
(Ernst = aantal verloren werkdagen op een tijdspanne van blootstelling aan het risico van 1.000 uren).

**VERGELIJKINGSTABEL
DER ONGEVALLEN**

| Jaar | Frequentie | Ernst |
|------|------------|-------|
| 1952 | 22 | 0,51 |
| 1953 | 23 | 0,40 |
| 1954 | 20 | 0,34 |
| 1955 | 21 | 0,35 |
| 1956 | 25 | 0,38 |
| 1957 | 27 | 0,36 |

Het maandelijks gemiddelde der verloren dagen bedroeg 137 in 1957 tegenover 149 in 1956, 138 in 1955, 134 in 1954, 161 in 1953 en 222 in 1952.

Op figuur n^o 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. :

- herstellen van vloer in loods Merksem,
- verwarmen der lasplaats in de smidse der Centrale Werkplaats,
- afvoeren der dampen verwekt door afkookoven,
- ten titel van proef werden maatregelen getroffen om de werkkuilen in loods Hoboken droog te houden,
- plaatsen van een beschermingshek op houtzolder van Centrale Werkplaats,
- bouwen van een stortbadinrichting in loods Hoboken,
- herstellen der rolluiken in loods Merksem,
- herstellen der lekken in dak van loods Merksem,
- uitreiken van anti-dampvod aan autobusbestuurders,
- vernieuwen van overtrekken van versnellingshandel en handrem op autobussen type Brossel en Guy,
- verplaatsen van versnellingshandel op twee autobussen type Brossel,
- nazien der verwarmingsapparaten op autobussen type Brossel,
- aanschaffen van vloermatten voor autobusbestuurders,
- raam van eetzalen garage Pothoek en loods Merksem, voorzien van waaiër,
- herschilderen van de boorden der werkkuilen in garage Brusselstraat,
- herstellen van vloer in loods Groenenhoek,
- reinigen van koepel in ontvangstzaal van loods Merksem.

DE SOCIALE DIENST.

De werking van de Sociale Dienst blijft over vier afdelingen verdeeld.

a) de Medische Afdeling :

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

- 2.935 verzorgingen, inspuitingen en doktersonderzoeken in infirmerie.
- 819 huisbezoeken.
- 382 onderzoeken dispensarium.
- 261 vervoer van zieke agenten.
- 403 onderzoeken in verband met aangepaste diensten, langdurige ziekten en beroepsziekten
- 6.187 totale contacten.
- 1.065 verschillende agenten.

Het principe van voorzorgsmaatregelen bij epidemie wordt momenteel bestudeerd.

b) de Sociale Afdeling :

die de sociale problemen en de morele moeilijkheden waarmede de agent te kampen heeft, tracht te verhelpen, heeft dit jaar

- 2.640 contacten geboekt op bureel
- 978 besprekingen met derden gevoerd
- 756 huisbezoeken gedaan
- 933 verschillende agenten.

Door engere samenwerking met sociale instellingen werd meer hulp bekomen en vluggere oplossing der gevallen verkregen.

c) de Afdeling Arbeidsvraagstukken :

omvat hoofdzakelijk het sociaal onderzoek bij de aanwerving en de agent in zijn werkmidden.

- 633 contacten voor aangepaste diensten en langdurige ziekten.
- 412 huis- en loodsbezoeken.
- 1.014 contacten op bureel.
- 414 verschillende agenten.

d) de Opvoedkundige Afdeling :

deze afdeling omvat een intense werking om het familiaal leven van de agent aangenamer te maken. Zij heeft zich, in het verlopen jaar, beziggehouden met :

- de club der vrouwen (T.A.V.). Voor deze actieve groep werden 42 vergaderingen en bezoeken georganiseerd. 2.004 aanwezigheden op 42 manifestaties genoteerd.
- in verband met opvoeding en ontspanning der agenten werden
 - 1.236 contacten op bureel geboekt,
 - 1.311 besprekingen met derden gevoerd,
 - 408 manifestaties bijgewoond.
- het vakantiehuis te Knokke aan Zee : er werd een groter vakantiehuis gehuurd door het feit dat er zowel de ouders als de kinderen konden ondergebracht worden.

Zo werden voor het verlopen jaar 6.337 overnachtingen geboekt tegenover 2.655 in 1956, nl. van 165 vakantiegangers en 63 « weekenders ».

Het afzonderlijk kindervakantiehuis « A.T.J. » werd opgeheven. Ten einde aan de ouders een maximum van vrijheid te geven tijdens de dag, hielden de oudleiders van A.T.J. en maatschappelijke assistenten zich met de kinderen bezig. Dit werk bleek noodzakelijk en goed te zijn.

Bij de besprekingen van de werkzaamheden blijkt dat de agenten groeiende belangstelling koesteren voor hun gezondheidstoestand en voor een aangepaste verzorging.

De agent betoont eveneens meer begrip voor de sociale wetgeving en haar praktische toepassingen.

HET COORDINATIECOMITE DER ONTSPANNINGSKRINGEN.

Met doelmatigheid wordt door dit comité het streven voortgezet om de onderlinge verstandhouding en samenwerking der verschillende aangesloten kringen te verstevigen.

Zo werd, op maandag 26 augustus 1957, ter gelegenheid van de viering der 50-jarige stadstramverbinding Antwerpen — Merksem, met medewerking van het gemeentebestuur van Merksem, een geslaagde tentoonstelling ingericht van het tramarchief.

De onlangs gestichte Kunstgilde T.A.O. was zo bereidwillig met enkele mooie schilderwerken deze tentoonstelling op te frissen.

Ten gemeentehuize werd tevens door de gemeentelijke overheid een passende hulde gebracht aan onze personeelsleden, die 50 jaar geleden, deze stadstramverbinding verzekerden.

Eveneens werd, in samenwerking met de dienst van het rollend materieel, een tramrijtuig van voor 50 jaar aan de inwoners dezer gemeente getoond. Dit initiatief genoot veel bijval bij het publiek.

Op aanvraag van de Sociale Dienst werden, door de leden van de Kunstgilde T.A.O. enkele schilderwerken afgestaan om het vakantiehuis te Knokke te versieren.

Zoals ieder jaar werd ook de organisatie en de uitwerking van het feest der Gedecoreerden en Oprustgestelden op woensdag 16 oktober 1957 opgedragen aan het Coördinatiecomité. De gepensioneerde agenten werden in groep gefotografeerd en aan hun dames werden bloemen aangeboden. Deze viering had plaats in de stadsfeestzaal Harmonie.

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 bevredigend.

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

NIJVERHEIDSERETEKENS.

Op woensdag 16 oktober 1957 werden op het feest der Gedecoreerden en Gepensioneerden aan leden van het personeel de volgende nijverheidseretekens uitgereikt :

1 Gouden Medaille der Kroonorde met F 5.000 als beloning voor 40 jaar dienst.
50 Nijverheidseretekens 1ste klas met F 1.500 of F 1.250 als beloning voor 35 jaar dienst.

8 Nijverheidseretekens 1ste klas met F 2.000, F 1.500 of F 1.250 als beloning voor 30 jaar dienst.

15 Nijverheidseretekens 2de klas met F 1.000 of F 750 als beloning voor 25 jaar dienst.

HOOFDSTUK IV.

VAST MATERIEEL.

DE SPOREN :

In het verlopen jaar werd op het net een totale lengte van 4.685,80 m spoor vernieuwd.

De dubbele afwijking Schijnpoortweg — Pothoekstraat werd eveneens vernieuwd. Bij deze gelegenheid werd het tracé aangepast om de exploitatie met grote wagens mogelijk te maken.

Daarenboven werden nog 9 wissels vernieuwd terwijl de overgangswissel gelegen in de Brusselstraat werd weggenomen daar die aldaar, door het ombouwen van de loods leperstraat in autobusgarage van geen nut meer was.

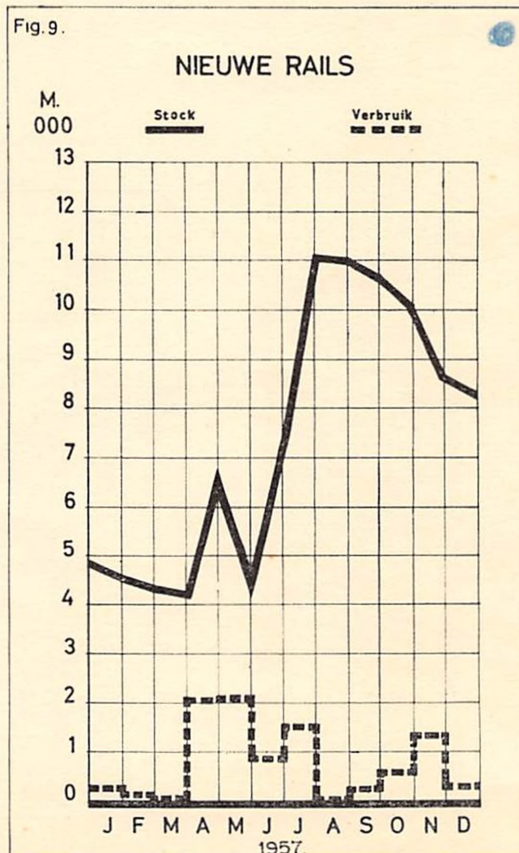
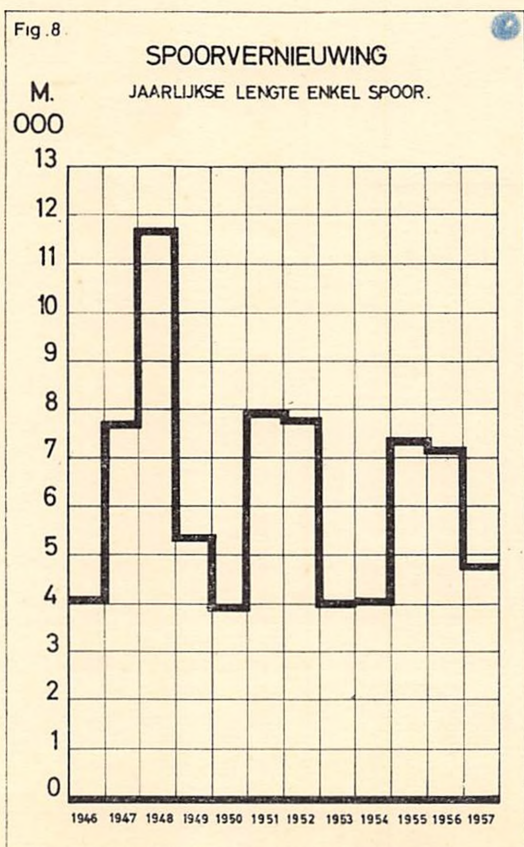
De reeds aangevatte uitbraak der sporen en spoortoestellen op de omgebouwde tramlijn 9 werd voortgezet en wel tussen het gedeelte Berchem Station en de Cogels-Osylei (Borsbeeksepoort).

569 meter spoor werden aldaar weggenomen evenals 1 kruising en 3 wissels.

Er werd tevens een aanvang gemaakt met het uitbreken der sporen en spoortoestellen op de omgebouwde tramlijn 5 tussen het Vleminckxveld (Klein Markt) en de Britselei. In totaal werden hier 1.058,60 meter spoor weggenomen evenals 1 kruising en 2 wissels.

Wegens het inkorten van tramlijn 18 en verder als veiligheidsmaatregel, werd de wissel gelegen aan het Ooststation, verplaatst.

De uitgevoerde vernieuwingen op het net worden van 1946 af jaar per jaar op figuur nr 8 voorgesteld. De stocks en het verbruik der rails worden maand per maand op figuur nr. 9 afgebeeld.



Een kleine bestelwagen Thames werd in de dienst der Weg en Werken aangeschaft voor de rationalisatie van het werk der wisselherstellers. Daar waar deze vroeger steeds hun zwaar gereedschap zelf te dragen hadden en zich moesten verplaatsen per tram, geschiedt dit thans met voornoemde wagen.

Door deze aanpassing wordt niet alleen een verbetering gebracht aan de werkomstandigheden van het personeel doch worden er tevens meer effectieve arbeidsuren geleverd.

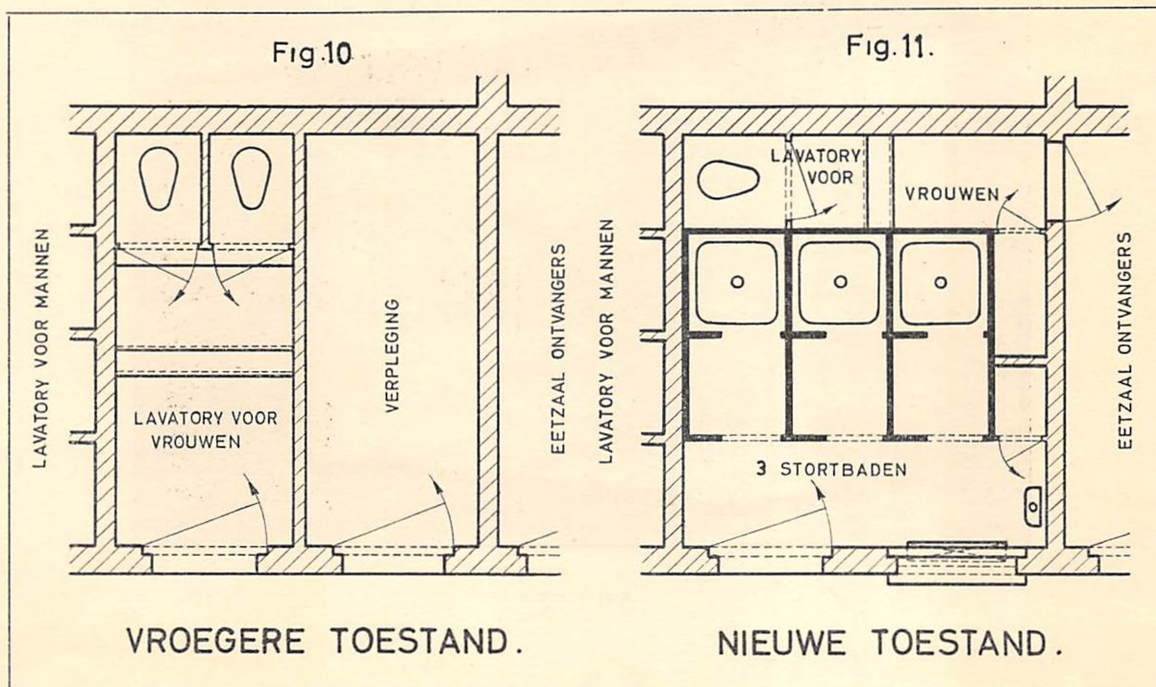
Ook wordt door deze maatregel het totale werk uitgevoerd door twee personen tegenover vier personen vroeger.

Een autovoertuig Chevrolet, type bestelwagen, werd aangekocht bestemd voor een derde lasgroep. Deze nieuwe uitrusting werd aangekocht daar de spoorverbindingen meer en meer uitgevoerd worden met de elektrische vlambooglas in de plaats van met de thermietlas.

GEBOUWEN.

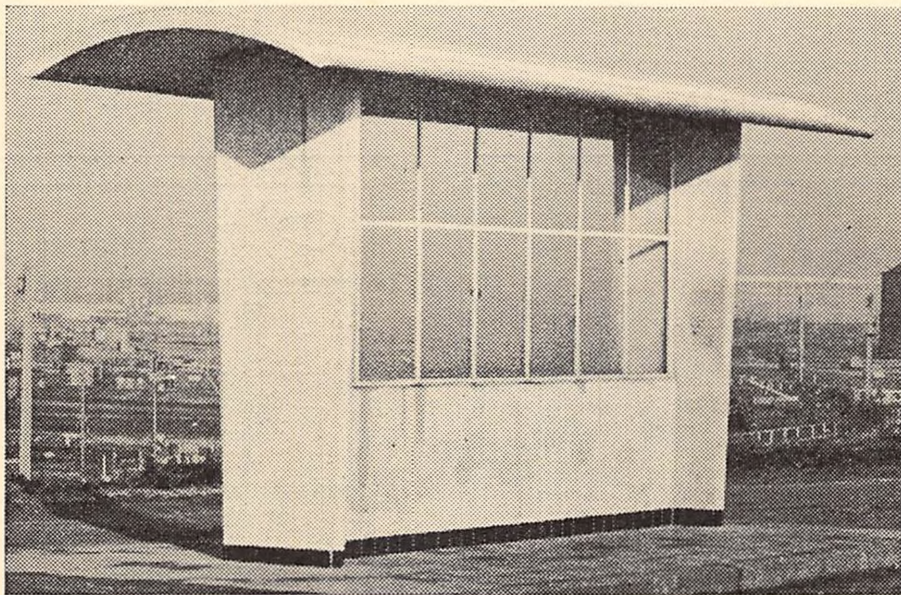
Volgende werken werden uitgevoerd :

- in de loods Groenenhoek werd de warmwaterboiler voor de stortbaden vernieuwd en werden er aan de voorgevel herstellings- en schilderwerken uitgevoerd.
- in de loods Driehoek werd het koepelglas, kant Generaal Lemanstraat, gedeeltelijk vernieuwd. Insgelijks werden zink- en schilderwerken uitgevoerd. Boven de werkkuilen werd een aanvang gemaakt met de vernieuwing der sporen.
- in de loods Hoboken werd overgegaan tot het plaatsen van een stortbadinrichting bestaande uit 3 badcellen met kledcel in granito en voorzien van aluminiumdeuren. Op schetsen nrs. 10 en 11 wordt de vroegere en de huidige toestand weergegeven.



In dezelfde loods werden verbeteringswerken uitgevoerd aan het zaaltje bestemd voor de verplegingsdienst evenals herstellingswerken aan het eternit dak.

- in de garage Brusselstraat werden ingevolge de ombouw tot autobusgarage enkele verdere veranderingswerken doorgevoerd, ondermeer aan de eetzaal voor ontvangers.
- in de garage Pothoek werden 4 poorten hersteld en geschilderd, ook de schildering van ramen en kroonlijsten aan voor- en achtergevel werd, met voorafgaande herstellingswerken, uitgevoerd. Tenslotte werden de liggende afloopbuizen vernieuwd, een kasgoot gemaakt tegen het dakgebint en de voor-, zij- en achtergevel van het woonhuis van de garageoverste opgevoegd.
- in de loods Merksem werd de riolering tegen het woonhuis en het bureel van de loodsoverste aan een grondig nazicht onderworpen wegens inzippeling van water in oliekelder. Eveneens werd het zink van de dakgoot volledig vernieuwd.
- in de loods Zurenborg werd de stopverf van het koepelglas geschilderd; in de centrale werkplaats de luchtkokers eveneens. Op het dak van de burelen Grote Hondstraat werd de zinken kiezelrand vernieuwd.
- in het omvormingsstation Italiëlei werden de afloopbuizen vernieuwd.
- op de Noorderlaan, ter hoogte van het Straatsburgerdok werd, ten behoeve van de reizigers die aan deze halte niet de minste beschutting vinden tegen regen en wind, in gemeenschap met de N.M.V.B. een schuilhuisje opgericht van hetzelfde type als dat in 1956 geplaatst aan St. Bernardsesteenweg (zie afbeelding nr. 12).



Afb. 12

DE BOVENLEIDING.

De volgende materialen werden in het verlopen jaar aangewend voor de onderhoudswerken bij het bovenleidingsnet :

— 13,3 km rijdraad. Dit omvat :

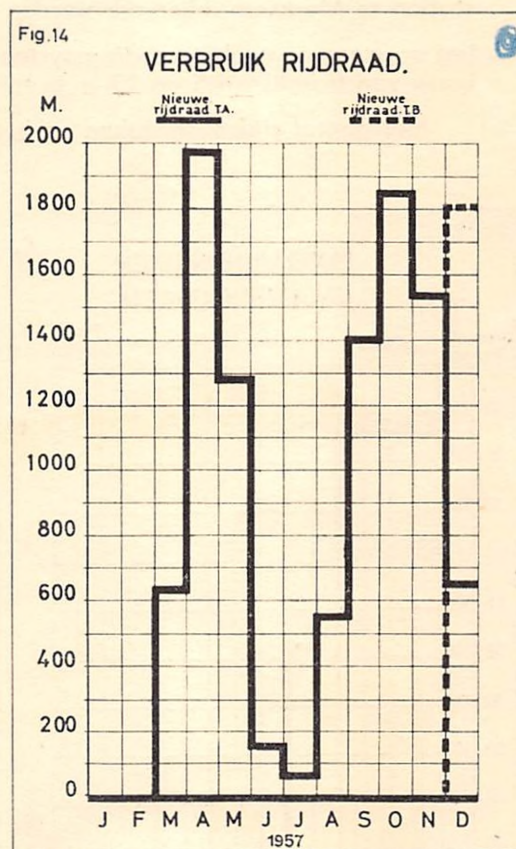
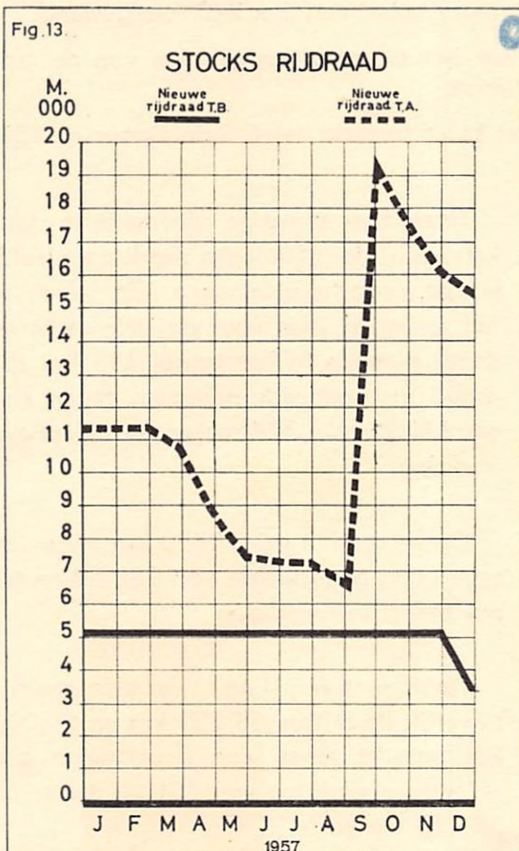
12 km nieuwe rijdraad, hoofdzakelijk electrolytisch koper. Op de meest drukke lijngedeelten werd echter cadmiumdraad geplaatst, die beter bestand is tegen slijtage en mechanische «vermoeienis», maar anderzijds een grotere elektrische weerstand heeft.

1,3 km herbruikbare rijdraad. Deze electrolytische draad is afkomstig van de afbraak der trolleybuslijn 31 en werd geplaatst op de netgedeelten met normaal verkeer. De recuperatie van deze rijdraad werd in de loop van het jaar verbruikt.

— 250 meter fosforbronsdraad als beschermdraad en

— 3.000 mgr staaldraad van 5 mm en van 6mm doormeter.

De stocks en het verbruik van rijdraad worden, maand per maand, aangegeven op figuren nr. 13 en nr. 14.



Verder werden nog vervangen :

— 2 meter ondergrondse en 289 meter bovengrondse voedingskabel.

Hier moet vermeld dat het groot verbruik aan bovengrondse voedingskabel te wijten is aan de ombouw der tramlijn 5 in autobus-exploitatie welke enkele wijzigingen in de voedingspunten van het bovenleidingsnet noodzaakte.

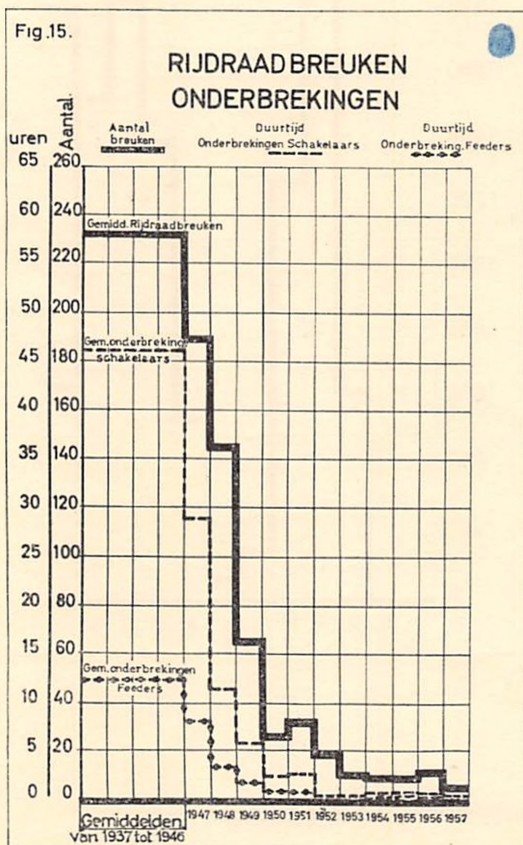
— 20 meter ondergrondse en 43,50 meter bovengrondse kabel voor elektrische wissels.

In het totaal werden 12 palen en 63 muurverankeringen geplaatst. Daarentegen werden er 27 palen weggenomen.

Als bijzondere werken kunnen wij vermelden :

- het voorlopig verplaatsen der rijdraden lijn 6 TB. op de Jordaenskaai, wegens herstellingen aan de trappen van het Noorderterras,
- de aanpassing van het netwerk Plantin en Moretuslei, Mercatorstraat,
- het plaatsen van haltepaaltjes op de autobuslijnen 5 - 17 - 25 en 27,
- de gedeeltelijke afbraak der verlichting in het magazijn « Weg en Werken » te Merksem,
- het plaatsen van voorlopige halteplaten voor pendel-autobusdienst der lijn 18,
- het plaatsen van haltepaaltjes voor autobuslijn op Linkeroever,
- het herstellen en schilderen der L.S. kabelbeschermbakken op Viadukt Merksem,
- het verdere afbreken der lijn 9 ter hoogte der Uitbreidingstraat, wegnemen van rijdraad, netwerk en 10 palen.
- het vervangen der kabels, van gelijkrichter naar transformator, in het omvormingsstation te Merksem. Hiervoor werden 59 meter kabel van 1 x 240° aangewend.
- het aanpassen van het voedingssysteem van het tramnet ten gevolge van de ombouw van tramlijnen 5 en 17 in autobuslijnen.

Het aantal rijdraadbreuken op het net bleef beperkt tot 6 (zie figuur nr 15).

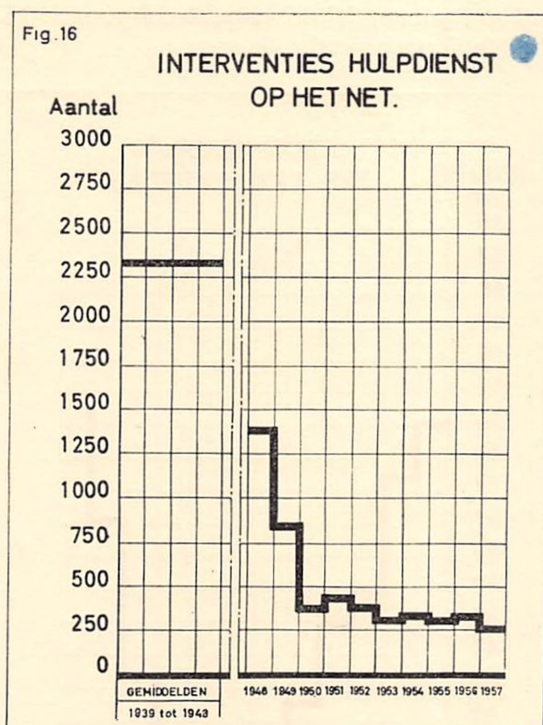


Deze zeer gunstige uitslag is te danken aan de efficiënte werkorganisatie bij de onderhoudsploegen. Zo werd, in het verlopen jaar voor de drie sectoren dezer ploegen in het totaal 195 km rijdraad met netwerk nagezien tegen een gemiddelde van 376 meter per effectieve werkdag.

Op sector I werd 67,350 km nagezien tegen een gemiddelde van 383,50 meter per effectieve werkdag.

Op de sectoren II en III werden respectievelijk de cijfers 63,650 km en 64,000 km bereikt tegen een gemiddelde per effectieve werkdag van 361,50 meter en 383,40 meter.

De stroomonderbrekingen zijn eveneens op figuur n° 15 afgebeeld. Ze bedragen in het verlopen jaar voor de feeders slechts 3' en voor de schakelaars 27'.



Het aantal interventies van de hulpdienst op het net daalde tot 263 tegenover 345 in 1956 (zie nevenstaande figuur n° 16).

DE OMVORMINGSSTATIONS.

Buiten het gewoon onderhoud aan de installaties, werden, met het oog op een grondige revisie, twee gelijkrichters geopend, nl. :

- in omvormingsstation III, loods Hoboken, gelijkrichter n° 1,
- in omvormingsstation V, Berthoutstraat, gelijkrichter n° 3.

Daarenboven werd in het omvormingsstation IV, te Merksem, de olievergaa-bak van transformator vervangen, evenals de 6 anodekabels van de gelijkrichter.

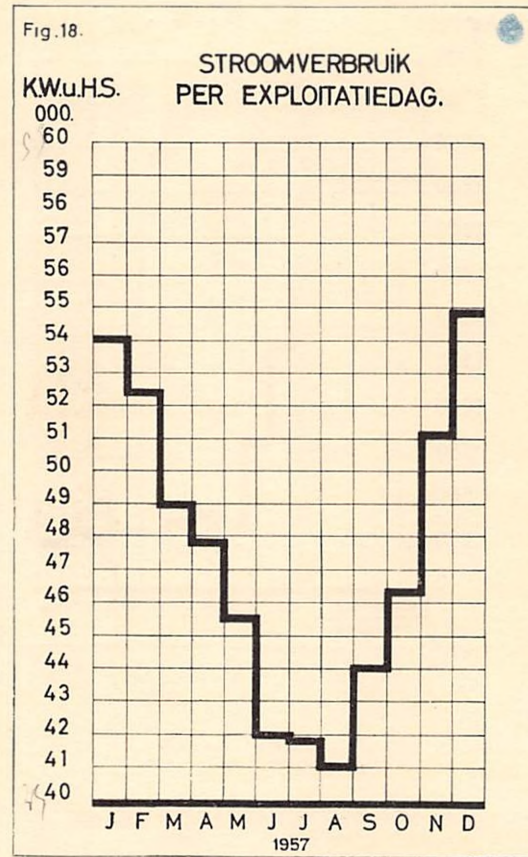
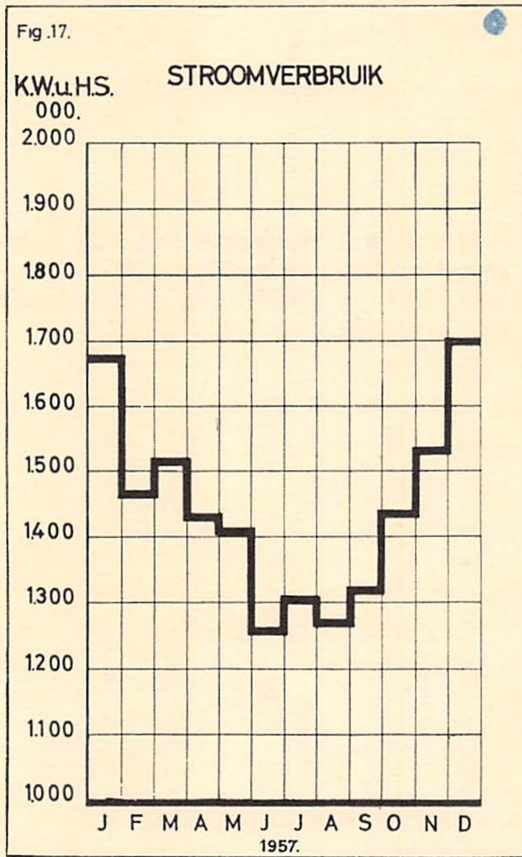
In hetzelfde omvormingsstation werd de H.S. transformator, wegens abnormale uitschakelingen, gedurende een zekere tijd van dichtbij gevolgd en geregeld.

Op aanvraag der Antwerpse Waterwerken werden, in de 5 omvormingsstations, op de waterleiding nieuwe driewegkranen en « Ocean » keerkleppen geplaatst, om te beletten dat er water van onze installatie terug in het distributienet der A.W.W. zou kunnen stromen.

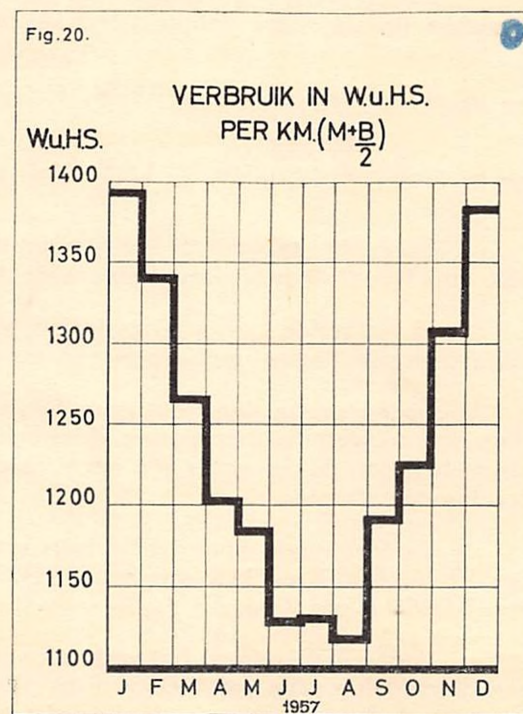
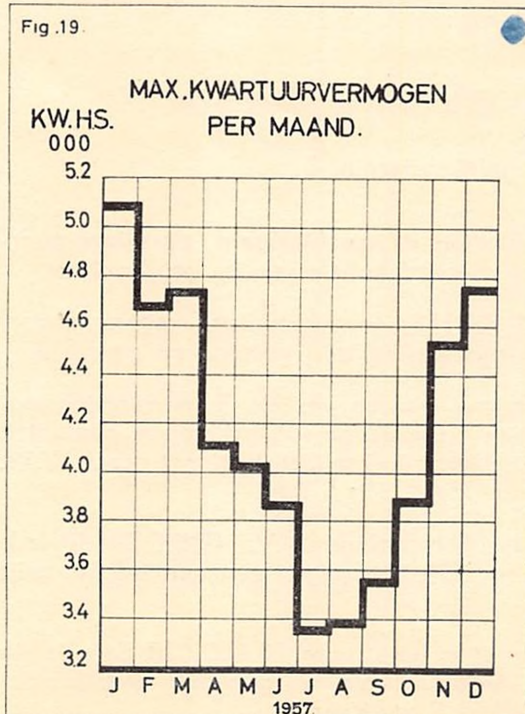
De Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland N.V. (E.B.E.S.) leverde ons 17.365.906 Kwu. H.S. stroom (15.000 en 6.600 V.), tegen een gemiddelde prijs van 1,0861 F per Kwu.

Voor 1956 bedroeg het verbruik van elektrische stroom 18.809.628 Kwu tegen een gemiddelde prijs van 1,0568 F per Kwu, welke echter, na gunstige onderhandelingen met de producent, herleid werd tot 1,0164 F per Kwu.

Het stroomverbruik wordt per maand op figuur n° 17 aangegeven. Figuur n° 18 stelt per exploitatiedag het maandelijks gemiddeld stroomverbruik voor.



Het maximum kwartuurverbruik per maand wordt weergegeven op figuur n° 19, terwijl figuur n° 20 het maandelijks gemiddeld verbruik aanduidt per rijtuig km. $M + B/2$.



HOOFDSTUK V.

ROLLEND MATERIEEL.

A. — NIEUW MATERIEEL.

Autobussen.

In de loop van de maand november 1957 werden 11 nieuwe Dieselautobussen (Büssing-Van Hool) besteld van hetzelfde type als de 25 Büssing-bussen welke geleverd werden op het einde van 1956.

Deze autobussen zijn uitgerust met een motor onder de vloer, servo stuurinrichting, centraalsmering en verwarmingsapparaten « Webasto ».

Zij zijn bestemd voor de ombouw van tramlijn 18 en de pendeldiensten van lijn 18 in buslijnen.

Overig rollend materieel.

In 1957 werd, in de Dienst Weg en Werken, een bestelwagen Ford-Thames aangeschaft voor de rationalisatie van het werk der wisselherstellers en een bestelwagen Chevrolet aangekocht voor het in dienst stellen van een derde lasgroep.

B. — ONDERHOUD BESTAANDE MATERIEEL.

I. NORMAAL ONDERHOUD.

1) Trammaterieel.

Dit onderhoud bestaat uit :

- a) 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.
- b) de herstelling van allerhande mechanische of elektrische defecten en van schade veroorzaakt door aanrijdingen.

Deze werkzaamheden worden voor het verlopen jaar als volgt samengevat :

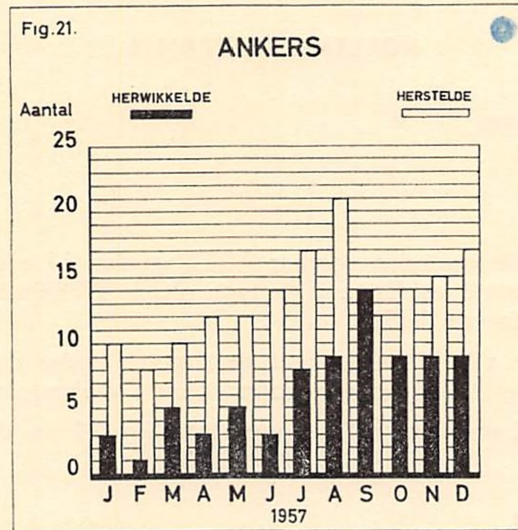
| | |
|--|----------------------------------|
| — Grote revisie onder- en bovenstel met grondige herschildering | 53 motorwagens 22 bijwagens |
| — Revisie onderstel en motoren met herstellingen aan koetswerk en herschildering | 165 motorwagens 96 bijwagens |
| — Herprofilering van wielbanden | 198 motorwagens 103 bijwagens |
| — Herstelling van schade veroorzaakt door aanrijdingen | 133 motorwagens 35 bijwagens |
| — Herstelling van allerhande defecten | 575 motorwagens 95 bijwagens |

Het onderhoud der motoren :

Ingevolge de aftakeling en verkoop van 23 motorwagens verminderde het aantal in omloop zijnde ankers met 47, zodat het totaal van het verlopen dienstjaar daalde tot 545.

Hiervan werden er 78 volledig herwikkeld en 162 hersteld.

De verdeling dezer werken wordt per maand weergegeven op grafiek n^o 21.



2) Trolleybussen en autobussen.

Van 3 trolleybussen FN werd het koetswerk volledig nagezien en vernieuwd. Ingevolge aanrijdingen werden er belangrijke herstellingen uitgevoerd aan 1 trolleybus en 9 autobussen.

Het onderhoud der autobussen is weergegeven in onderstaande tabel :

| Wagentype | Revisie motor | Revisie mech. gedeelte | Revisie koetswerk |
|---------------|---------------|------------------------|-------------------|
| Kraanwagen | 1 | - | - |
| Bestelwagen | 1 | 1 | - |
| Studebaker | 1 | - | - |
| Guy | 4 | 2 | 4 |
| Brossel I | 15 | 3 | 7 |
| Brossel II | 4 | 4 | 1 |
| Totaal | 26 | 10 | 12 |

II. BUITENGEWOON ONDERHOUD.

1) Trammaterieel.

De ombouw van de motorwagen type 522 werd stelselmatig voortgezet. Deze ombouw omvat de verlenging der balkons met aanpassing van stalen windschermen en overhoeks geplaatste pneumatische deuren, spiegelruiten in « Securit », verplaatsbare zitplaats voor ontvanger en vloerbedekking in rubber. Nieuwe elektrische uitrusting met schakelbord op elk balkon. Tijdens het verlopen dienstjaar werden acht motorwagens uitgerust, zodat het totaal op einde 1957 opgevoerd werd tot tien.

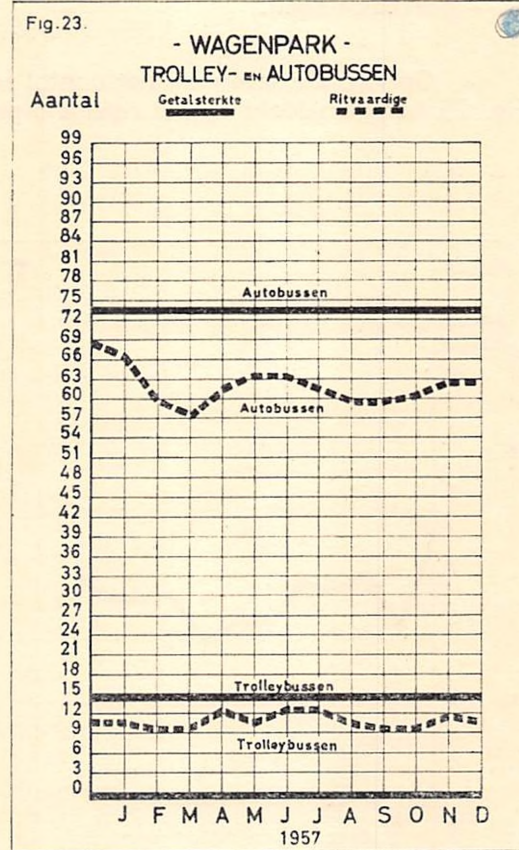
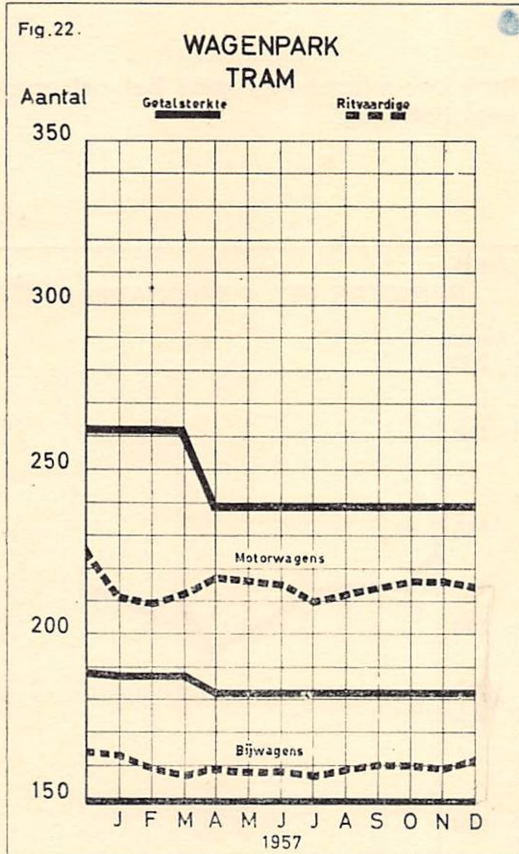
Ook de ombouw der bijwagens van het type 600, dubbele richting met gesloten balkons en schuifdeuren, werd tijdens het jaar 1957 doorgevoerd, waardoor het effectief van dit type met zes eenheden verhoogde, zodat het totaal op einde 1957 opliep tot 26.

De uitrusting der wagens met zitplaats voor de ontvanger werd in 1957 uitgevoerd op 8 motorwagens en 6 bijwagens, waardoor de effectieven werden opgevoerd respectievelijk tot 153 en 108.

Tijdens het verlopen dienstjaar werden 55 motorwagens uitgerust met speciaal tochtscherm in plexiglas voor de voerder. Tien dezer wagens werden insgelijks voorzien van een opklapbare stoel voor voerder.

Een bijwagen werd uit dienst genomen en 23 motorwagens evenals 5 bijwagens werden eerst afgetakeld en daarna verkocht.

Figuur n° 22 geeft een grafische voorstelling van het wagenpark en het aantal beschikbare rijtuigen, terwijl figuur n° 23 het wagenpark en het aantal beschikbare trolley- en autobussen weergeeft.



2) Trolleybussen en autobussen.

Van de trolleybussen FN werden 6 ankers herwikkeld en 3 motorhuizen volledig nagezien en gereviseerd.

Van de autobussen Brossel A 75 DAR werden 4 versnellingsbakken omgebouwd van 5 naar 4 versnellingen.

3) Overige rollend materieel.

Drie rolloodsen voor de dienst Weg en Werken werden hersteld en herschilderd.

STAAT VAN HET MATERIEEL

| MATERIEEL | op 31 - 12 - 1956 | | | | | op 31 - 12 - 1957 | | | | |
|-----------------------|-------------------|------------|---------------------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------------------|----------------|------------|
| | In gebruik | Reserve | In herstelling of revisie | Buiten gebruik | Totaal | In gebruik | Reserve | In herstelling of revisie | Buiten gebruik | Totaal |
| Motorwagens | 177 | 48 | 32 | 6 | 263 | 158 | 55 | 23 | 4 | 240 |
| Bijwagens | 122 | 43 | 13 | 11 | 189 | 115 | 46 | 11 | 11 | 183 |
| Trolleybussen | 8 | 2 | 5 | — | 15 | 8 | 4 | 3 | — | 15 |
| Autobussen | 35 | 31 | 8 | — | 74 | 57 | 5 | 12 | — | 74 |
| TOTAAL | 332 | 134 | 58 | 17 | 541 | 338 | 110 | 49 | 15 | 512 |

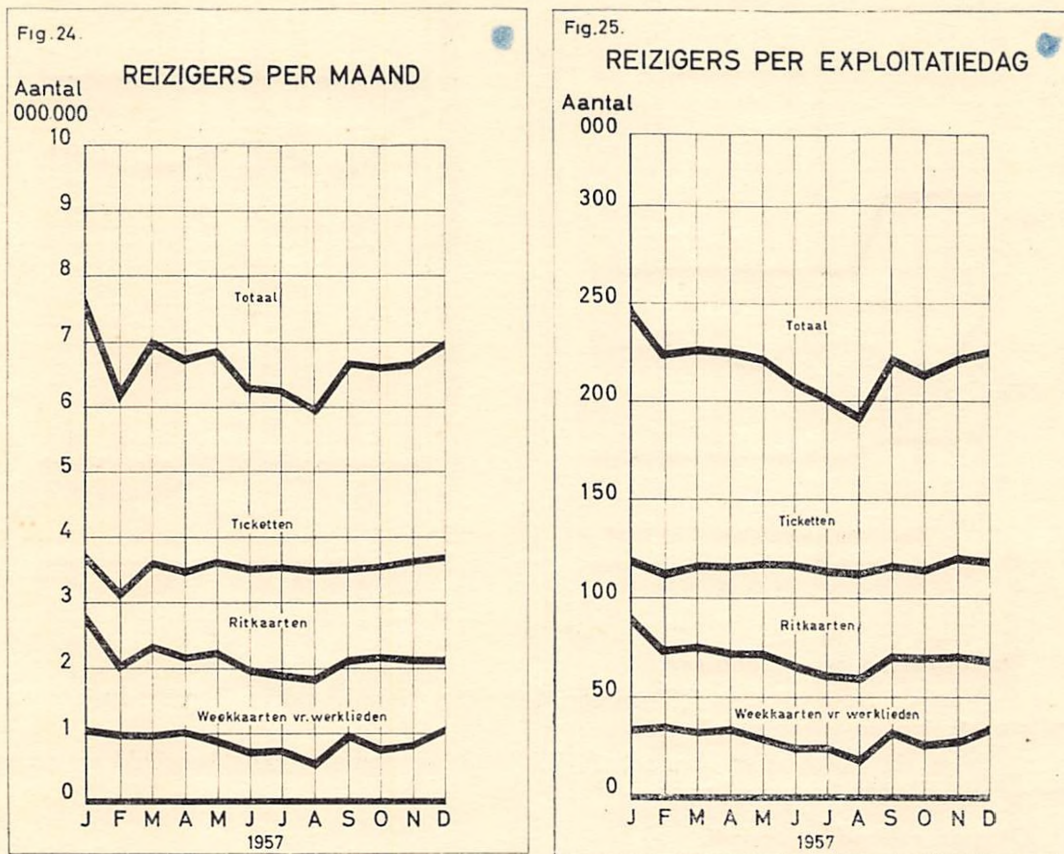
HOOFDSTUK VI.

EXPLOITATIE.

A. — OVERZICHT VAN DE BEDRIJVIGHEID.

I. — Beschouwingen.

Op Fig. 24 geven wij het aantal reizigers per maand voor gans het net en op Fig. 25 het gemiddeld aantal reizigers per exploitatiedag.



Het aantal reizigers (tram + trolley + autobus) - (lijn 33 niet inbegrepen) is t.o.v. 1956 gedaald van 85.327.776 tot 79.232.276 (abonnementen niet inbegrepen).

Dit betekent een vermindering van 6.095.500 reizigers of — 7,14 % te wijten o.a. aan de tariefverhoging van 1 februari 1957 en allerlei bijkomende factoren. Dit blijkt uit tabel I, welke een vergelijkend overzicht geeft van het reizigersvervoer per maand over 1957 t.o.v. 1956. Inderdaad noteren wij in januari 1957 een lichte stijging van 0,57 % t.o.v. 1956 maar vanaf 1 februari '57 stellen wij iedere maand een gevoelige vermindering vast die schommelt van — 4,36 % tot — 13,24 %. Er dient nochtans opgemerkt dat de maand februari in 1956 29 dagen telde en in 1957 slechts 28.

TABEL I.

Aantal vervoerde reizigers per maand 1957 t.o.v. 1956

(Tram + Trolleybus + Autobus)

(Abonnementen en autobuslijn 33 niet inbegrepen)

| | Reizigers 1956 | Reizigers 1957 | ± in 1957 t.o.v. 1956 | % ± in 1957 t.o.v. 1956 |
|-----------|-------------------|-------------------|--------------------------|----------------------------|
| januari | 7.526.740 | 7.570.151 | + 43.411 | + 0,57 |
| februari | 6.857.076 (x) | 6.197.696 (x) | — 659.380 | — 9,61 |
| maart | 7.367.669 | 6.946.380 | — 421.289 | — 5,71 |
| april | 7.068.635 | 6.684.028 | — 384.607 | — 5,44 |
| mei | 7.199.597 | 6.798.078 | — 401.519 | — 5,57 |
| juni | 6.881.655 | 6.237.550 | — 644.105 | — 9,36 |
| juli | 6.822.297 | 6.213.451 | — 608.846 | — 8,92 |
| augustus | 6.336.559 | 5.916.347 | — 420.212 | — 6,63 |
| september | 6.919.062 | 6.617.205 | — 301.857 | — 4,36 |
| october | 7.549.342 | 6.549.513 | — 999.829 | — 13,24 |
| november | 7.146.234 | 6.592.917 | — 553.317 | — 7,74 |
| december | 7.652.910 | 6.908.960 | — 743.950 | — 9,72 |
| J a a r | 85.327.776 | 79.232.276 | — 6.095.500 | — 7,14 |

(x) De maand februari telde 29 dagen in 1956 tegen 28 in 1957.

Wanneer wij de vermindering nagaan volgens de aard van de plaatsbewijzen, dan stellen wij vast dat :

| | |
|--|---------|
| — het aantal reizigers met een rechtstreeks kaartje (A) verminderd is met | 5,59 % |
| — het aantal reizigers met een aansluiting kaartje (B) verminderd is met | 11,57 % |
| — het aantal reizigers met een rittenkaart (A) verminderd is met | 11,06 % |
| — het aantal reizigers met een weekkaart F (rechtstreekse rit) echter vermeerderd is met | 1,06 % |
| — het aantal reizigers met een weekkaart C (aansluiting) verminderd is met | 1,16 % |

Hieruit blijkt dat het aantal plaatsbewijzen waarvan het tarief verhoogd werd (kaartjes A en B en rittenkaart A) gevoelig verminderd zijn en dat het aantal plaatsbewijzen waarvan het tarief ongewijzigd is gebleven (weekkaarten F en C), praktisch constant bleef.

In tabel II wordt een vergelijkend overzicht gegeven van het aantal afgelegde Km. M+B per maand 1957 t.o.v. 1956.

TABEL II
Aantal afgelegde Km. M+B per maand 1957 t.o.v. 1956
Tram + Trolleybus + Autobus)
(Autobuslijn 33 niet inbegrepen)

| | Km. Mw. + Bw. + Aut. + TB 1956 | Km. Mw. + Bw. + Aut. + TB 1957 | ± in 1957 t.o.v. 1956 | ± % in 1957 t.o.v. 1956 |
|-------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| januari | 1.891.653,1 | 1.853.221,8 | — 38.431,3 | — 2,03 |
| februari | 1.754.361,2 | 1.695.433,4 | — 58.927,8 | — 3,36 |
| maart | 1.893.131,5 | 1.858.281,- | — 34.850,5 | — 1,84 |
| april | 1.813.223,- | 1.847.087,7 | + 14.632,5 | + 0,81 |
| mei | 1.846.853,8 | 1.798.590,5 | + 233,9 | + 0,01 |
| juni | 1.718.607,4 | 1.761.902,6 | + 43.295,2 | + 2,52 |
| juli | 1.753.419,8 | 1.820.430,9 | + 67.011,1 | + 3,82 |
| augustus | 1.752.637,8 | 1.807.758,4 | + 55.120,6 | + 3,14 |
| september | 1.716.717,8 | 1.756.089,4 | + 39.371,6 | + 2,29 |
| october | 1.848.389,6 | 1.852.756,2 | + 4.166,6 | + 0,23 |
| november | 1.800.181,- | 1.835.068,5 | + 34.887,5 | + 1,94 |
| december | 1.826.587,5 | 1.925.086,8 | + 98.499,3 | + 5,39 |
| Jaar | 21.615.963,5 | 21.811.707,2 | + 195.743,7 | + 0,91 |

In tabel III is voor de jaren 1956-1957, lijn per lijn, een vergelijkend overzicht gegeven van het reizigersvervoer (zonder abonnementen).

TABEL III.
Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer per lijn over de jaren 1956-1957
(Abonnementen en autobuslijn 33 niet inbegrepen)

| Lijnen | Reizigers 1956 | Reizigers 1957 | Méer in 1957 | Minder in 1957 | % + of — in ver- gelijking met 1956 |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|--|-------------------|--|
| 1 | 3.211.393 | 2.885.939 | — | 325.454 | — 10,13 |
| 2 | 9.604.665 | 8.543.918 | — | 1.060.747 | — 11,04 |
| 3 | 11.067.992 | 10.057.093 | — | 1.010.899 | — 9,13 |
| 4 | 4.750.956 | 4.324.406 | — | 426.550 | — 8,98 |
| 5+25 | 2.754.689 | 2.959.455 | 204.766 | — | + 7,43 |
| 6 | 2.792.896 | 2.579.341 | — | 213.555 | — 7,65 |
| 7 | 5.544.341 | 5.125.600 | — | 418.741 | — 7,55 |
| 8 | 3.571.954 | 3.300.361 | — | 271.593 | — 7,60 |
| 9 | 1.727.890 | 1.588.522 | — | 139.368 | — 8,07 |
| 10 | 5.795.399 | 5.289.172 | — | 506.227 | — 8,73 |
| 11 | 2.635.400 | 2.424.050 | — | 211.350 | — 8,02 |
| 12 | 7.019.259 | 6.428.743 | — | 590.516 | — 8,41 |
| 13 | 197.136 | 165.097 | — | 32.039 | — 16,25 |
| 15 | 3.483.845 | 3.224.284 | — | 259.561 | — 7,45 |
| 16 | 2.650.091 | 2.404.305 | — | 245.786 | — 9,27 |
| 17+27 | 1.949.225 | 2.491.397 | 542.172 | — | + 27,81 |
| 18 | 1.723.789 | 1.681.120 | — | 42.669 | — 2,47 |
| 23 | 2.042.819 | 1.952.436 | — | 90.383 | — 4,42 |
| 24 | 9.882.557 | 9.038.511 | — | 844.046 | — 8,54 |
| 31 | 1.709.310 | 1.653.644 | — | 55.666 | — 3,26 |
| 34 | 1.092.258 | 1.022.480 | — | 69.778 | — 6,39 |
| Extra- autobus- diensten | 119.912 | 92.402 | — | 27.510 | — 22,94 |
| Totaal | 85.327.776 | 79.232.276 | Totale vermindering 6.095.500 | | — 7,14 |

Hieruit blijkt dat op de meeste lijnen deze vermindering ingevolge de tariefverhoging, gemiddeld 8 % bedraagt, b.v. op de lijnen 3-4-6-7-8-9-10-11-12-15-16-24.

De lijnen 1-2 en 13 vertonen echter een grotere vermindering, nl :

Lijn 1 : 10,13 % - Deze lijn is gekenmerkt door het groot aantal korte rittenreizigers. Bij een tariefverhoging vallen dezen het eerst weg.

Lijn 2 : 11,04 % door de concurrentie van de eigen buslijnen 25 en 27, welke thans de nieuwe woonwijken J. De Voslaan rechtstreeks bedienen.

Lijn 13 : 16,25 % - voor dezelfde redenen als voor lijn 1.

De lijnen 18-23-31 en 34 vertonen echter een daling die kleiner is dan de gemiddelde vermindering van 8 %, nl :

Lijn 18 : slechts 2,47 % ingevolge de reizigersaanwinst door de pendeldiensten.

Lijn 23 : slechts 4,42 % daar de woonwijk « Luchtbal » nog steeds uitbreiding neemt en waardoor nieuwe reizigers worden gewonnen.

Lijn 31 : slechts 3,26 % idem als voor lijn 23.

De lijnen 5 + 25 en 17 + 27 vertonen een toeneming van reizigers van respectievelijk 7,43 % en 27,81 % ingevolge de ombouw van tram- tot autobuslijn en het volgen van een andere reisweg door de lijnen 25 en 27.

AUTOBUSLIJN 33 (Hoboken-Merksem).

Vermits de herstellingswerken aan de brug « Bal », over het Albertkanaal nog steeds niet beëindigd zijn, werd de lijn 33, net zoals in 1956, gedurende het ganse jaar omgeleid over de brug van Merksem (Sportpaleis).

| De Exploitatieresultaten. | 1956 | 1957 | t.o.v. 1956 |
|--|--------------|---------------|-------------|
| Aantal vervoerde reizigers (+ abonnementen) | 1.475.443 | 1.429.485 (x) | — 3,11% |
| Aantal afgelegde wagenkm. | 408.341,9 | 413.210,6 | + 1,19% |
| Ontvangsten | 5.009.455,95 | 5.485.726,60 | + 9,52% |
| Uitgaven | 4.905.547,79 | 5.265.556,92 | + 7,33% |
| Winst | 103.908,16 | 220.169,68 | + 111,88% |

(x) De reizigersvermindering is te wijten aan de tariefverhoging van 1/4 en 1/9/1957.

Deze exploitatieresultaten werden daarbij nog ongunstig beïnvloed door :

- 1) de omleiding (dus vergroting van het traject) over de brug Merksem,
- 2) de laattijdige tariefverhogingen (1/4 en 1/9/57) dan wanneer verschillende lasten (o.a. lonen) reeds van 1/1/57 aanzienlijk verhoogd waren.

II. — ENKELE BELANGRIJKE WIJZIGINGEN OMTRENT DE EXPLOITATIE.

— vanaf 1/1/57 werden de tramlijnen 5 en 17 afgeschafte en vervangen door de autobuslijnen 5 + 25 en 17 + 27.

— op 1, 2 en 3 januari had er een gedeeltelijke staking plaats met als doel : het bekomen van een loonsverhoging.

— vanaf 19/4/57 werd de tramloods « Berchem » definitief gesloten.

— vanaf 13/5/57 worden geen weekkaarten F of C meer op de rijtuigen verkocht. Deze worden slechts vóóraf verkocht in de loodsen, garages en bij vaste posten over het net verdeeld, alsmede in sommige grote bedrijven zelf.

— vanaf 23/5/57 werd de tramloods « Merksem » gedeeltelijk ontruimd door de overplaatsing van tramlijn 12 naar de loods Hoboken. Het aflospunt aan de Schijnpoort werd gehandhaafd. Wegens die overplaatsing werd een bijkomende nachtdienst ingelegd voor het vervoer van het personeel.

— vanaf 1/6/57 werd de tramlijn 18 aan beide eindpunten Noord (Deurne) en Oost (Borgerhout) verlengd met een pendel-autobusdienst respectievelijk tot Bisschoppenhoflaan (Lackborslei) en te Boelaerpark (Arthur Matthijslaan). Het traject van tramlijn 18 werd ingekort door de verplaatsing van het eindpunt (Oostkant) Lt. Naeyaertplein naar Ooststation.

- vanaf 18/7/57 werden de stortingen der ontvangsten (bij inkasseerders) in de loodsen Merksem en Driehoek afgeschaft.. Deze stortingen geschieden naar keuze in de lokalen van enkele bankagenschappen.
- vanaf 1/12/57 werden de tramlijnen 4 en 8, welke beide hun gemeenschappelijk eindpunt hadden aan de Groenplaats (Hoofdkerk) versmolten.
Hierdoor vervalt het tijdrovend en hinderend rondrijden van elke lijn op de Groenplaats, wat onder verkeerstechnisch opzicht grote voordelen biedt.

III. — EXTRA DIENSTEN.

- ter gelegenheid van de Zesdagenkoers (Sportpaleis) in de maand februari, werden extra-diensten ingelegd.
- extra T.A.O. tram- en autobusdiensten werden gedurende het schooljaar ingelegd voor het vervoer van schoolgaande kinderen.
- met het oog op het massa-vervoer naar de begraafplaatsen Schoonselhof en Silsburg, werden met Allerheiligen de lijnen 12, 24 en 33 versterkt en bovendien de lijn 12 eveneens naar het Schoonselhof afgeleid.
- ter gelegenheid van Kerstmis en Nieuwjaar werden nachtdiensten met tramwagens en autobussen op de lijnen 1-2-3-10-11-15-23 en 24 ingelegd.

Depannages.

Gedurende het jaar 1957 is de kraanwagen 205 maal voor depannages op het net uitgerukt met een gemiddelde werktijd ter plaatse van 18 minuten per geval.

IV. — ACHTEREENVOLGENDE EXPLOITATIE-TOESTANDEN PER DAG :

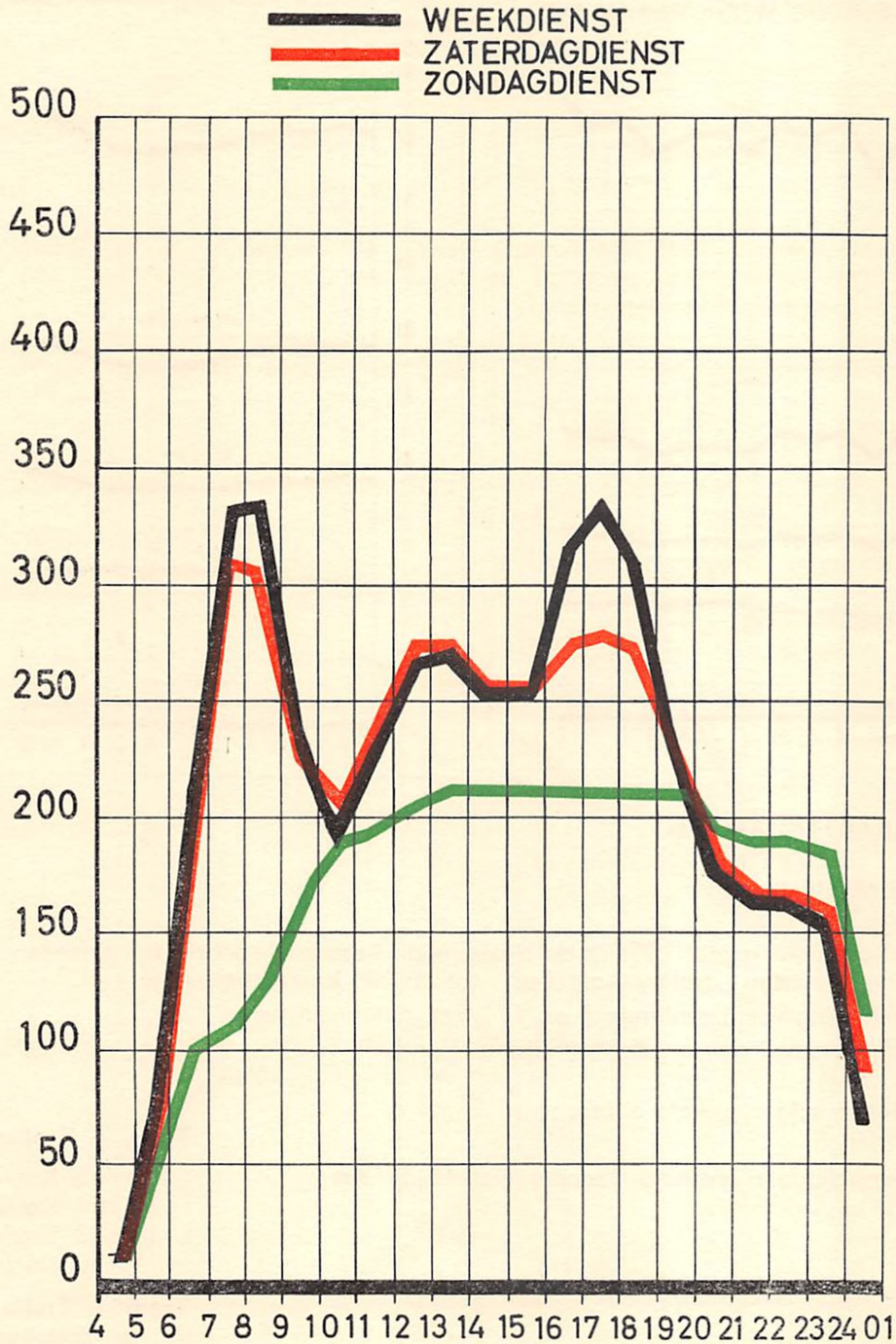
In onderstaande tabel worden enkele exploitatiegegevens vermeld (per dag) omtrent de verschillende exploitatie-toestanden.

| | 31/12/56 | 28/5/57 (Zomer- dienst) | 4/11/57 (Winter- dienst) | 31/12/57 | + of — t.o.v. 31/12/56 |
|--|----------|-------------------------------|--------------------------------|----------|---------------------------|
| Materieel : | | | | | |
| Motorwagens . . . | 177 | 144 | 160 | 158 (4) | — 19 |
| Bijwagens . . . | 122 | 100 | 117 | 115 (4) | — 7 |
| Trolleybussen . . . | 8 | 8 | 8 | 8 | — |
| Autobussen . . . | 35 | 55 (1) | 57 (2) | 57 | + 22 |
| Rangeerdiensten (nachtautob.) | 6 | 7 (3) | 7 | 7 | + 1 |
| Personeel : (zonder verlof) | | | | | |
| Tram | 878 | 746 | 808 | 804 | — 74 |
| Trolleybus . . . | 32 | 32 | 32 | 32 | — |
| Autobus | 73 | 118 | 124 | 124 | + 51 |
| Rangeerdiensten . | 6 | 7 | 7 | 7 | + 1 |
| Kilometer per dag : | | | | | |
| Motorwagens . . . | 33.531,1 | 28.488,2 | 30.137,7 | 30.190,3 | — 3.340,8 |
| Bijwagens | 20.984,8 | 19.343,5 | 20.794,9 | 20.838,1 | — 146,7 |
| Mw. + Bw. | 54.515,9 | 47.831,7 | 50.932,6 | 51.028,4 | — 3.487,5 |
| Trolleybussen . . . | 1.765,5 | 1.765,5 | 1.765,5 | 1.765,5 | — |
| Autobussen | 7.215,- | 7.215,- | 12.219,7 | 12.219,7 | + 5.004,7 |
| Rijsnelheid : (zonder wachttijd) | | | | | |
| Tram + Trolleyb. + Autob. : Km/u. | 15,861 | 16,229 | 16,100 | 16,200 | + 0,339 |

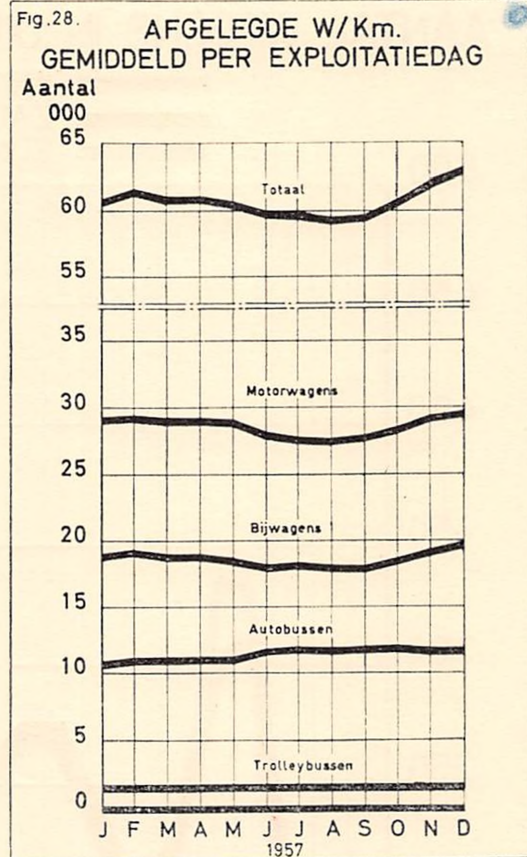
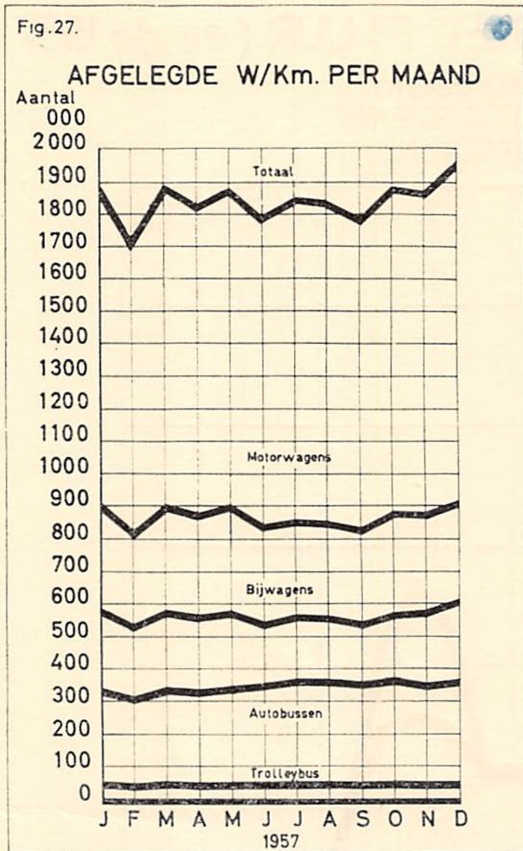
- (1) Op 1/1/57 tramlijnen 5 en 17 vervangen door autobuslijnen.
- (2) Op 1/6/57 werden 2 autobussen ingezet op pendeldiensten lijn 18.
- (3) Op 23/5/57 werd lijn 12 overgeplaatst naar de loods te Hoboken en werd 1 nachtdienst meer ingelegd.
- (4) Op 1/12/57 werden de lijnen 4 en 8 versmolten.

Fig. 26.

AANTAL WAGENS IN DIENST P^r UUR (einde 1957)



Het aantal afgelegde wagenkm. wordt per maand en per vervoermiddel voorgesteld in figuur n° 27, terwijl in figuur n° 28 het maandgemiddelde van voornoemde cijfers per exploitatiedag wordt voorgesteld.



B. — KARAKTERISTIEKEN.

I. — RIJSNELHEID.

In vergelijking met 1956 is de rijsnelheid (zonder wachttijd) gestegen van 15,861 km/u. (tram+trolley+autobus) tot 16,200 km/u. ingevolge :

- a) de vervanging van tramlijnen 5 en 17 door autobuslijnen ;
- b) door de versmelting van de tramlijnen 4 en 8.

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 + Trolleybus + Autobus |
| 1953 : » » » » | 15,464 Km/u. |
| 1954 : » » » » | 15,586 Km/u. |
| 1955 : » » » » | 15,861 Km/u. |
| | (autobuslijn 33 inbegrepen) |
| 1956 : » » » » | 15,861 Km/u. |
| 1957 : » » » » | 16,200 Km/u. |

II. — HALTEN EN HALTE-AFSTANDEN.

Het aantal halten (gemeenschappelijke baanvakken inbegrepen) tram + trolley- + autobus is toegenomen van 865 in 1956 tot 975 in 1957.

- Reden :** — vervanging van tramlijnen 5 en 17 door de autobuslijnen 5 + 25 en 17 + 27 met verlenging van het oorspronkelijk traject + omleiding langs de woonwijken J. De Voslaan (= + 88 halten t.o.v. tram).
- instellen van autobus-pendeldiensten lijn 18 (+ 23 halten).
- verplaatsing eindpunthalte Lt. Naeyaertplein naar Ooststation (— 1 halte).

De gemiddelde halte-afstand over het net werd hierdoor teruggebracht van 388,7 m. (in 1956) op 387,4 m. (in 1957).

III. — TARIEVEN :

1) Tramtarieven.

Op 1/2/57 werden de tramtarieven verhoogd als volgt :

a) Gewoon tarief :

- rechtstreekse rit : 4 F (voorheen 3,50 F)
- overstaprit : 6 F (» 5,— F)
- kaart voor 18 ritten : 60 F (» 50,— F)

b) Weekabonnementen aan gunsttarief : ongewijzigd, namelijk

- rechtstreekse rit (12 ritten) : 20 F.
- overstaprit (12 ») : 25 F.

c) Abonnements : de tarieven der school- en gewone abonnementen werden verhoogd met ongeveer 10 %.

2) Autobustarieven.

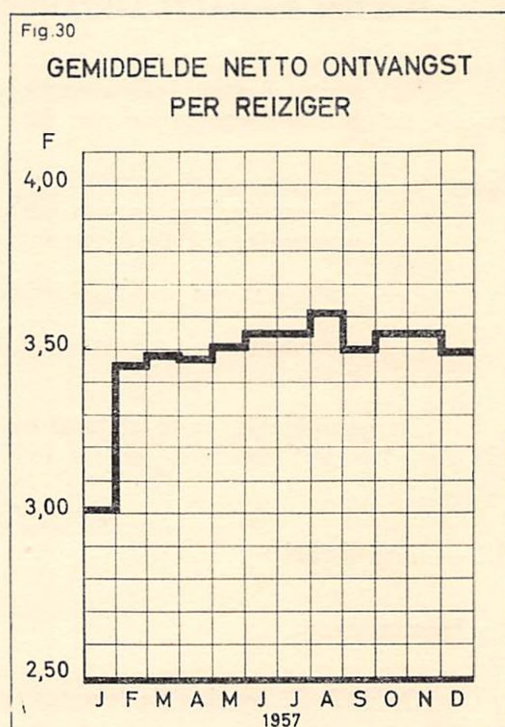
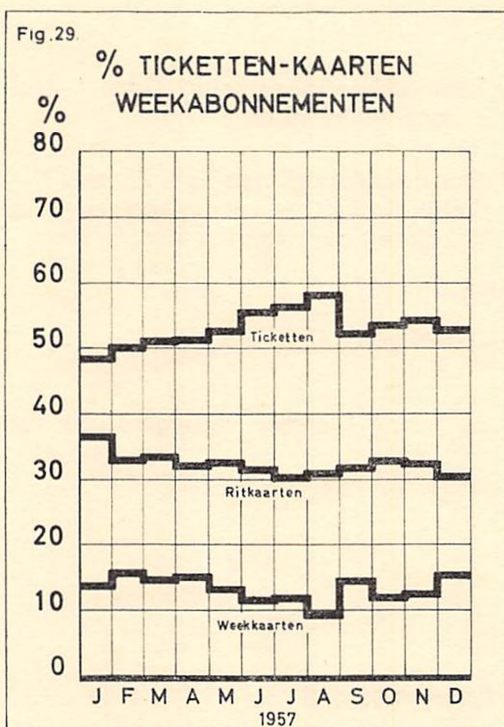
— op 1/4/57 werd het minimum tarief op de autobuslijn 33 (Hoboken-Merksem), alsook op de verpachte buslijnen van 3 F op 3,50 F gebracht en de rittenkaarten van 48 F op 56 F (minimumtarief).

— op 1/9/57 werd het basistarief op voornoemde lijnen éénvormig vastgesteld op 0,90 F/km.

Voorheen bedroeg het basistarief op deze lijnen 0,65 F/km. behalve voor de lijnen 35 - 35Bis en 37 waar het reeds 0,90 F/km. was sinds 1/4/57 (tevorens 0,80 F/km.)

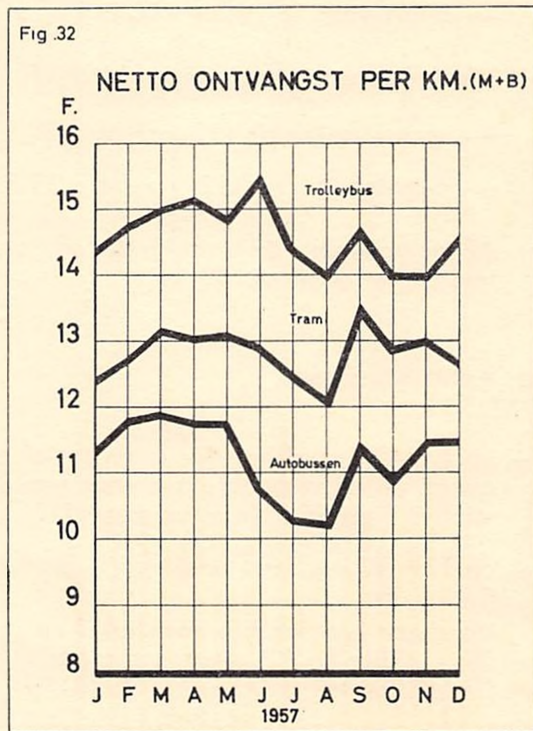
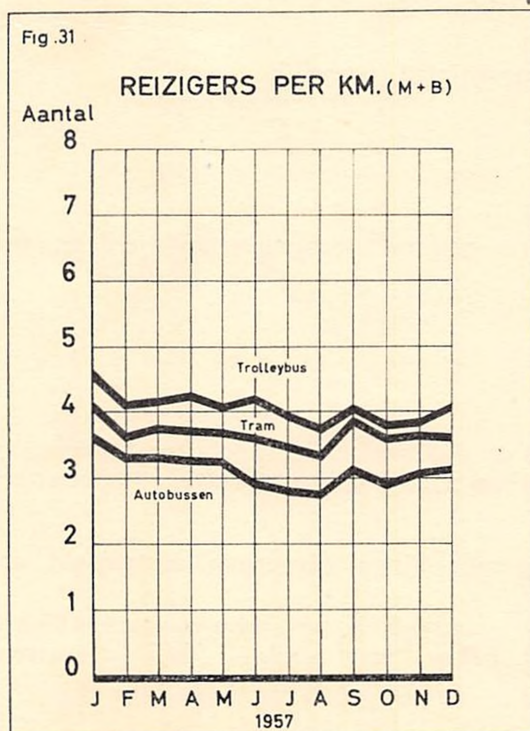
IV. — INLICHTINGEN OVER GANS HET NET (grafieken).

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



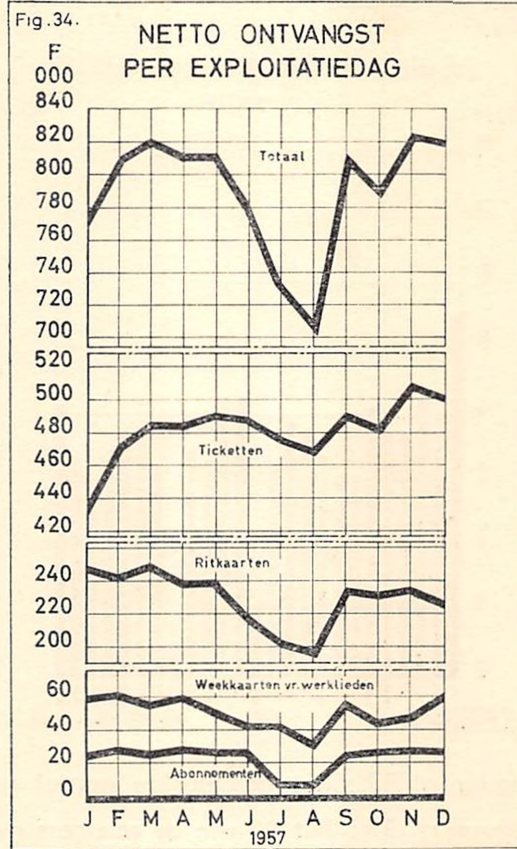
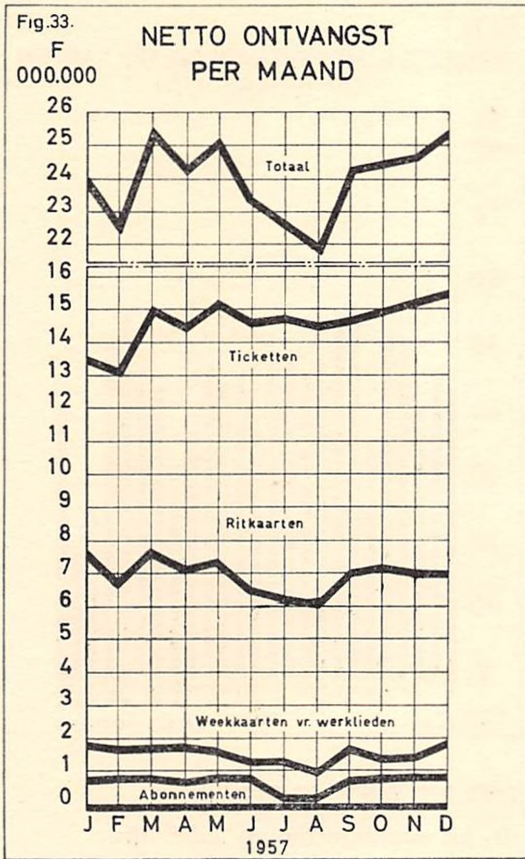
Figuur n° 29 : per maand, de verdeling van de % ticketten, kaarten en weekabonnemen-
 ten, en

Figuur n° 30 : per maand de gemiddelde netto ontvangst per reiziger.

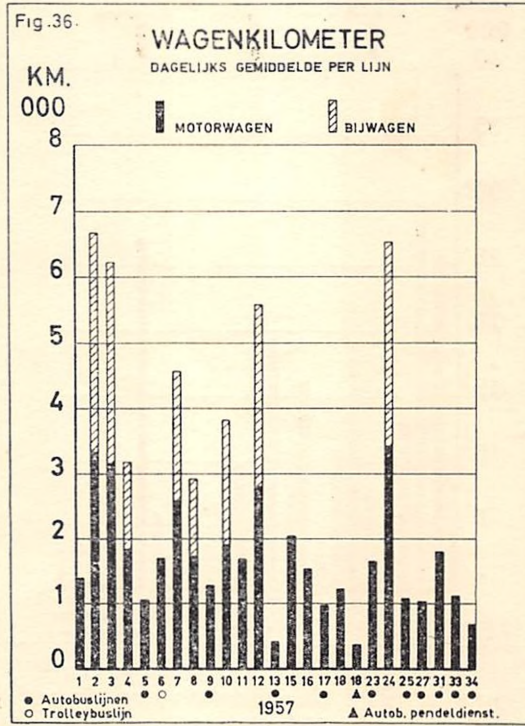
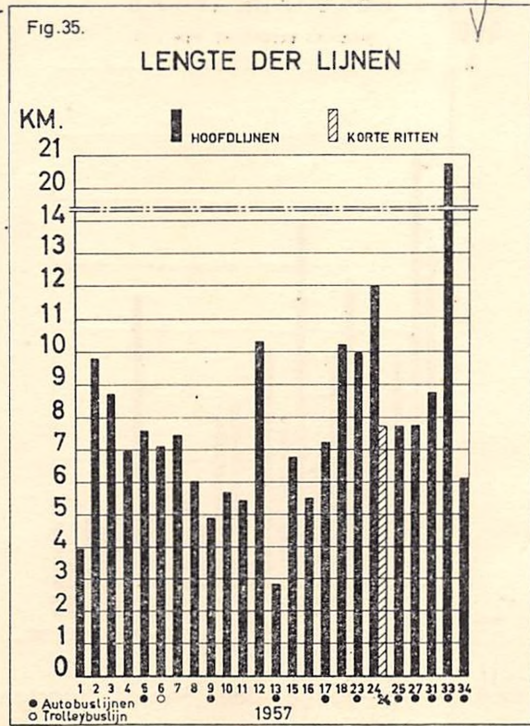


Figuur n° 31 : per maand de gemiddelde reizigers per km. (Mw + Bw) afzonder-
 lijk voor tram, trolleybus en autobus.

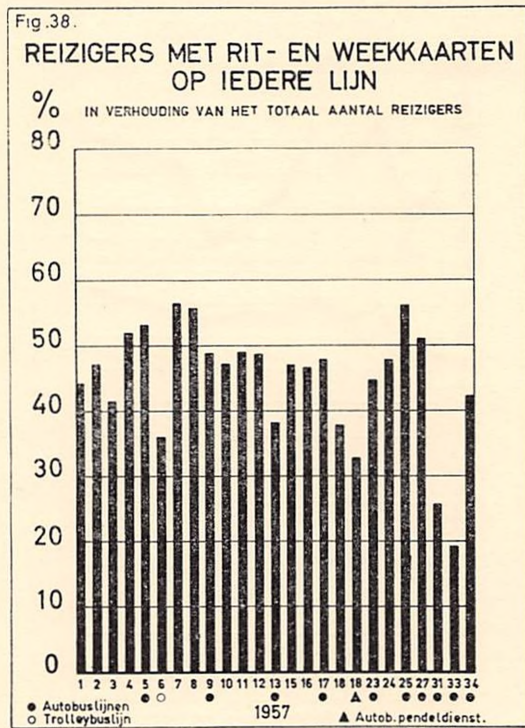
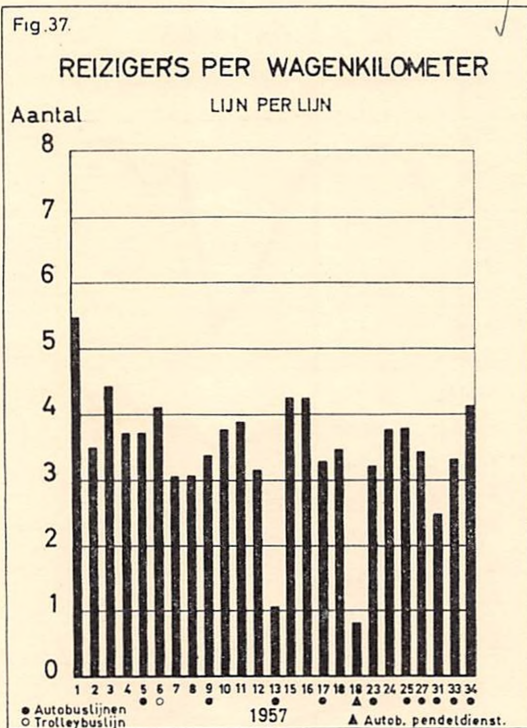
Figuur n° 32 : per maand de netto ontvangst per km. (Mw + Bw) afzonderlijk voor
 tram, trolleybus en autobus.



Figuur n° 33 : de netto-ontvangsten per maand met de verdeling ervan.
Figuur n° 34 : de netto-ontvangsten, gemiddeld per exploitatiedag per maand met de verdeling ervan.

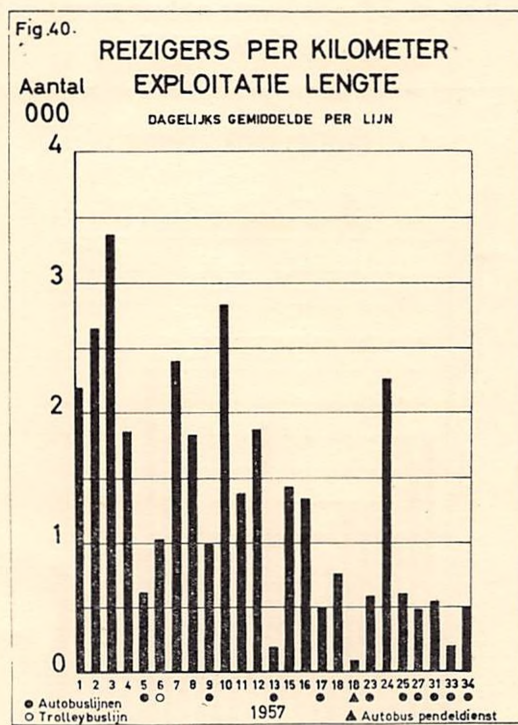
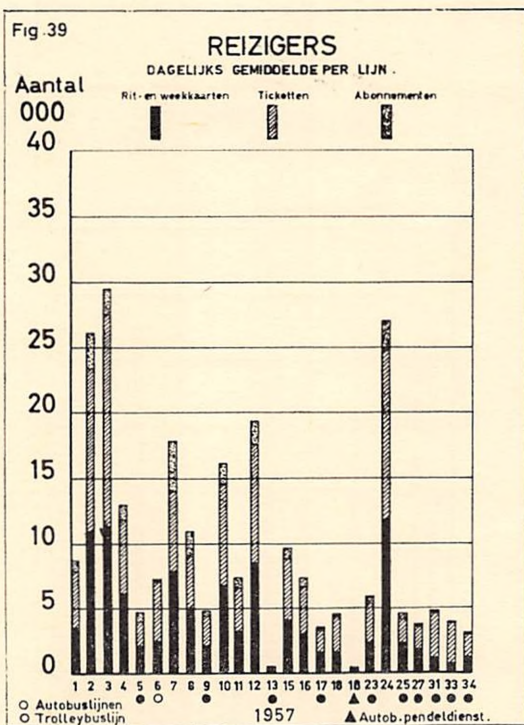


Figuur n° 35 : de lengte der lijnen.
Figuur n° 36 : de dagelijkse gemiddelde wagenkm. per lijn.



Figuur n^o 37 : het gemiddelde aantal reizigers per Wkm. en per lijn.

Figuur n^o 38 : het % van de reizigers met rit- en weekkaarten op ieder lijn.



Figuur n^o 39 : de verdeling per lijn van het dagelijks gemiddelde aantal kaarten, ticketten en abonnementen.

Figuur n^o 40 : lijn per lijn, het dagelijks gemiddelde aantal reizigers per Km. exploitatielengte.

C. — VERPACHTE AUTOBUSLIJNEN.

De vergoeding per gereden wagenkm. werd gewijzigd ingevolge het proces-verbaal van de contactcommissie van de openbare autobusdiensten (toepassing van de 45 u.-week in de autobusbedrijven en aanpassing van sommige termen van de vooraf-bepaalde km. prijs aan de prijsverhogingen, o.a. : gasoil, onderhoud, aanpassing van de lonen aan de index) en gebracht op gemiddeld ca. 10,90 F/km.

a) Lijn Centraal Station - Elsdonk (n° 32)

Pachter P.V.B.A. Autobus « De Polder ».

Vanaf 1/9/57 wordt deze lijn omgeleid langs St. Augustinuskliniek en dit tussen ca. 12 en 19 u. (bezoekuren kliniek).

Tevens werd de volledige éénmansbediening op deze buslijn ingesteld.

| | | |
|--------------------------------|--|-----------|
| — aantal vervoerde reizigers : | | |
| | 2.786.484 t.o.v. 2.848.435 in 1956 of een vermindering van | — 2,17 % |
| — afgelegde wagenkm. : | | |
| | 607.323,3 t.o.v. 587.188,8 in 1956 of | + 3,43 % |
| — totale ontvangsten : | | |
| | 10.077.601,50 F t.o.v. 9.098.994 F in 1956 of | + 10,75 % |
| — ontvangst per wagenkm. : | | |
| | 16,59 F t.o.v. 15,50 F in 1956 of | + 7,03 % |

b) Lijn der Dokken (Pachter P.V.B.A. « De Polder »)

Fr. Rooseveltplaats - Kaai 225/227 - n° 35.

Fr. Rooseveltplaats - Kaai 230/232 - n° 35 bis.

Fr. Rooseveltplaats - Kruisschans - n° 37.

met vertakking naar het Noordkasteel gedurende de zomermaanden.

| | | |
|--------------------------------|--|-----------|
| — aantal vervoerde reizigers : | | |
| | 728.436 t.o.v. 701.992 in 1956 of | + 3,76 % |
| — afgelegde wagenkm. : | | |
| | 341.030,5 t.o.v. 340.768,4 in 1956 of | + 0,07 % |
| — totale ontvangsten : | | |
| | 3.868.449,50 F t.o.v. 3.455.680 F in 1956 of | + 11,94 % |
| — ontvangst per wagenkm. : | | |
| | 11,34 F t.o.v. 10,14 F in 1956 of | + 11,83 % |

c) Lijn Centraal Station-Linkeroever (Pachter P.V.B.A. « De Polder »)

(met vertakking naar St. Anna-Strand — n° 36).

| | | |
|--------------------------------|--|-----------|
| — aantal vervoerde reizigers : | | |
| | 1.530.704 t.o.v. 1.606.364 in 1956 of | — 4,71 % |
| — afgelegde wagenkm. : | | |
| | 487.216,8 t.o.v. 439.978,4 in 1956 of | + 10,74 % |
| — totale ontvangsten : | | |
| | 5.505.232,50 F t.o.v. 5.222.776 F in 1956 of | + 5,41 % |
| — ontvangst per wagenkm. : | | |
| | 11,30 F t.o.v. 11,87 F of | — 4,80 % |

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

De exploitatieontvangsten

| | Tramlijnen |
|--|-------------------|
| Ticketten, kaartjes en ritkaarten | 229.075.028,— |
| Schoolabonnementen | 4.771.905,— |
| Gewone abonnementen | 3.160.487,50 |
| Totaal : | 237.007.420,50 |
| Publiciteit | 1.323.051,— |
| Allerlei : | |
| (vergoeding P.T.T. - N.M.V.B. - verpachting autobuslijnen, spoorbelemmeringen, enz) | 3.026.192,75 |
| Intresten en diversen | 208.978,73 |
| Totale ontvangsten | 241.565.642,98 |
| Af te trekken : | |
| Vervoertaks : net zonder autobuslijn 33 (2,5 % ; lijn 33 : 5 %) | 5.793.892,— |
| Blijft : | 235.771.750,98 |
| <hr style="border-top: 3px double #000;"/> | |
| Uitgaven : | 246.426.350,19 |
| Af te trekken : | |
| Vervoertaks : net zonder autobuslijn 33 (2,5 % ; lijn 33 : 5 %) | 5.793.892,— |
| Blijft : | 240.632.458,19 |
| <hr style="border-top: 3px double #000;"/> | |
| Verlies : | 4.860.707,21 |
| Winst : | — |
| Bedrijfscoëfficiënt : | 102,06 % |

T U K VII

ITSLAGEN

7 worden verdeeld als volgt :

| Trolleybussen | Autobussen | Totaal |
|---------------|---------------|----------------|
| 9.390.986,— | 48.998.215,— | 287.464.229,— |
| 57.977,50 | 893.117,50 | 5.723.000,— |
| 32.172,— | 279.181,50 | 3.471.841,— |
| 9.481.135,50 | 50.170.514,— | 296.659.070,— |
| — | — | 1.323.051,— |
| 5.727,30 | 93.810,70 | 3.125.730,75 |
| — | — | 208.978,73 |
| 9.486.862,80 | 50.264.324,70 | 301.316.830,48 |
| 231.166,— | 1.351.598,— | 7.376.656,— |
| 9.255.696,80 | 48.912.726,70 | 293.940.174,48 |
| 10.555.935,76 | 49.317.189,60 | 306.299.475,55 |
| 231.166,— | 1.351.598,— | 7.376.656,— |
| 10.324.769,76 | 47.965.591,60 | 298.922.819,55 |
| 1.069.072,96 | — | 4.982.645,07 |
| — | 947.135,10 | — |
| 111,55 % | 98,06 % | 101,70 % |

Fig.41. 58

GEWONE BEDRIJFSUITGAVEN

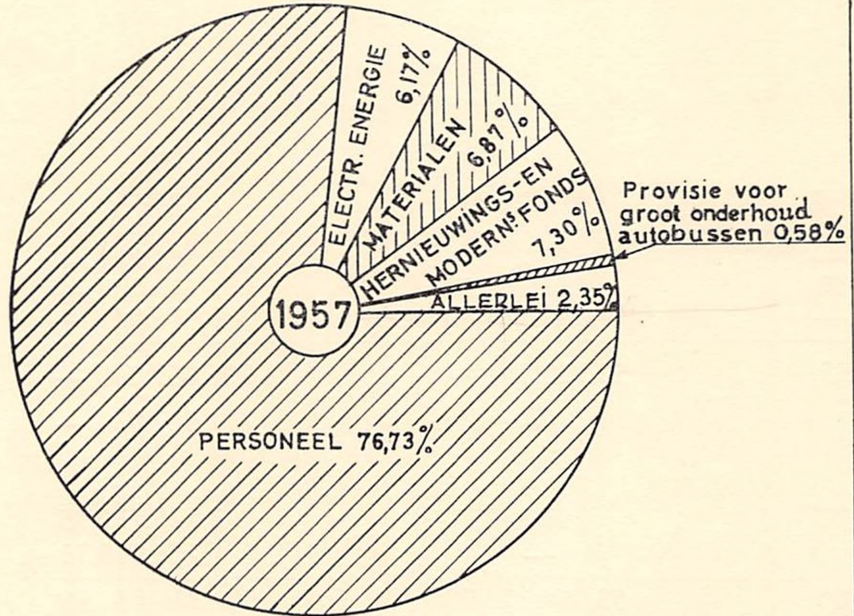
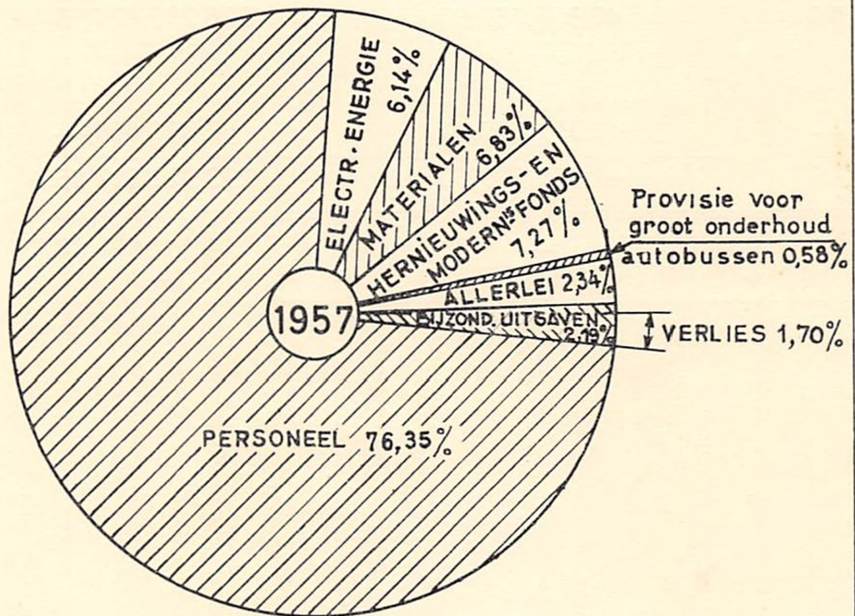


Fig.42. 39

BESTEMMING DER ONTVANGSTEN



BEDRIJFSONTVANGSTEN.

De gemiddelde netto ontvangst per reiziger (door ticketten en kaarten) bedraagt 3,4778 F d.i. 3,826 maal hoger dan deze bereikt in 1938 (laatste normaal jaar van de vooroorlogse periode, toen zij F 0,909 bedroeg. (zie fig. n° 43).

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

De wanverhouding wordt daarenboven nog ongunstiger door de vermindering van het aantal reizigers (ticketten en kaarten), dat 80.605.181 bedraagt tegen 83.083.766 in 1938, wat overeenstemt met een verlagingcoëfficiënt van 0,97 (zie fig. n° 43).

De netto ontvangsten door ticketten en kaarten bedragen F 280.300.000 tegen F 75.500.000 in 1938. Dit geeft een verhouding van 3,712 die, zoals hierna zal aangetoond worden, onvoldoende is voor een evenwichtige exploitatie.

BEDRIJFSUITGAVEN.

Verdeling der bedrijfsuitgaven 1957.

Gewone uitgaven :

| | Bedragen | % van het totaal der gewone uitga- ven (zie fig. 41) | % van de netto ontvangsten (zie fig. 42) |
|---|----------------|--|--|
| Personeel | 224.419.351,65 | 76,73 | 76,35 |
| Electrische energie | 18.047.098,— | 6,17 | 6,14 |
| Materialen | 20.081.567,51 | 6,87 | 6,83 |
| Hernieuwings- en Moderniseringsfonds | 21.363.201,30 | 7,30 | 7,27 |
| Provisie voor groot onderhoud autobussen | 1.691.777,90 | 0,58 | 0,58 |
| Allerlei | 6.867.792,19 | 2,35 | 2,34 |
| | 292.470.788,55 | 100,— | 99,51 |

Bijzondere uitgaven :

| | | | |
|---|----------------|--------|--------|
| Voorschotten op huurgel- den van A.T. en Elec- trafina voor gebruik van goederen hun eigendom gebleven na 31/12/1945 | 6.452.031,— | 2,21 | 2,19 |
| Totaal uitgaven (vervoertaks niet inbegrepen) | 298.922.819,55 | 102,21 | 101,70 |
| Totaal netto ontvangsten | 293.940.174,48 | | 100,— |
| Totaal uitgaven | 298.922.819,55 | | 101,70 |
| Verlies : | 4.982.645,07 | | 1,70 |

PERSONEEL.

| | |
|--|----------------|
| De wedden en lonen bedragen | 141.090.317,41 |
| De verplichte sociale lasten belopen of 28,96 % van de wedden en lonen. | 40.854.215,39 |

Zij omvatten :

| | | |
|---|---|----------------------|
| — 12 % van de daglonen tot 200 F voor het 1e kwartaal en 13 % van de daglonen tot 240 F voor de 2e, 3e en 4e kwarta- talen | } | 24.573.822,90 |
| 18,25 % van de maandwedden tot 5.000 F voor het 1e kwartaal. | | |
| 13,25 % van de maandwedden tot 6.000 F en 6 % van de maandwedden tot 5.000 F voor het 2e kwartaal. | | |
| 13,25 % van de maandwedden tot 6.000 F en 6 % van de maandwedden tot 8.000 F voor het 2e halfjaar. als patroonsbijdrage in de Maatschappelijke Zekerheid. | | |
| Deze bijdrage dekt : | | |
| — het wettelijk pensioen der werklieden en bedienden, | | |
| — de verzekering tegen ziekte en invaliditeit, | | |
| — de kinderbijslag, | | |
| — het gezinsverlofgeld. | | |
| — 6,5 % van de lonen, waarvan 5 % voor het jaarlijks verlof en 1,5 % voor het anciënniteitsverlof | | 8.851.359,40 |
| — 1/4 van het maandloon van de bedienden als dubbele verlof- bezoldiging | | 549.262,— |
| — de premie voor verzekering tegen werkongevallen | | 2.461.155,— |
| — de patroonsbijdrage in het verzorgingsfonds voor beroepsziekten | | 5.815,— |
| — de 10 betaalde wettelijke feestdagen | | 4.412.801,09 |
| | | <u>40.854.215,39</u> |

De andere uitgaven ten bate van het personeel bedragen : 42.474.818,85
of 30,10 % van de wedden en lonen.

Zij omvatten :

| | |
|--|----------------------|
| — 26 betaalde rustdagen en de conventionele verlofdagen | 12.404.307,85 |
| — toeslag van 700 F voor verlof weddetrekkenden | 161.700,— |
| — kledingvergoeding | 2.092.267,55 |
| — aanvullende rustgelden | 19.797.150,— |
| — aanvullende ziektegelden en aanvullende vergoeding bij werkongevallen | 3.128.360,— |
| — conventionele eindejaarspremie | 2.728.015,— |
| — eindejaarspremie van 200 F | 422.343,— |
| — budget sociale dienst, premies, viering gedecoreerden en op- rustgestelden, en dergelijke | 1.740.675,45 |
| | <u>42.474.818,85</u> |

Het totaal der bijkomende kosten op wedden en lonen bereikt dus 28,96 %
+ 30,10 % = 59,06 %.

Het zuivere baremaloon van het personeel van de verkeerdienst is in 1957, bij
5 jaar dienst 4,23 en bij 25 jaar dienst 4,40 maal hoger dan in 1938 (zie fig. n° 43).

De globale patroonslast per uur effectieve arbeid (alle vergoedingen, aan-
vullende rust- en ziektegelden, sociale lasten, enz. inbegrepen) is 6,24 maal hoger
dan in 1938.

UITSLAG.

Het boekjaar 1957 sluit met een tekort van F 4.982.645,07.

De vermeerdering der ontvangsten bedraagt 7,07% tegenover 1956. De netto ontvangsten stegen inderdaad van F 274.533.810,05 in 1956 tot F 293.940.174,48 in 1957.

De vermeerdering der exploitatiekosten bedraagt 7,66% tegenover 1956. Zij stegen inderdaad van F 277.644.499,30 in 1956 tot F 298.922.819,55 in 1957.

Wat betreft de uitslag voor het geheel der autobuslijnen, dient opgemerkt te worden dat het groot verschil van F 947.135,10 winst in 1957 tegenover F 1.671.535,64 verlies in 1956 grotendeels voortspruit uit de vervanging der tramlijnen 5 en 17 door autobuslijnen 5-17-25 en 27. Ingevolge de lage exploitatiekosten (eerste jaar in dienst en éénmansbediening) en het groot aantal reizigers voortspruitende uit de verandering van reisweg, gedeeltelijk ten nadele van tramlijn 2, werd een resultaat bereikt van F 2.597.330,— winst. Daarentegen werd een verlies van F 937.550,— geboekt ingevolge het inzetten van een pendeldienst met autobussen op lijn 18 sinds 1-6-57.

De overige autobuslijnen bereikten een gunstiger resultaat dan in 1956 ten bedrage van F 948.890,—

Aan te stippen valt dat de tariefverhoging van 1.2.57 geen gelijke tred gehouden heeft met de loonsverhogingen van 1.1.57 en 1.11.57 met de hieraan verbonden vermeerdering van aanvullende rust- en ziektegeden en verzekering van het personeel, alsook met de verschillende wijzigingen der bijdragen aan de R.M.Z. Globaal genomen werden de resultaten der tram- en trolleybuslijnen door deze meerderuitgaven ongunstiger beïnvloed dan deze der autobuslijnen (éénmansbediening).

Onderstaande tabel geeft een overzichtelijk beeld der wanverhoudingen tussen inkomsten en uitgaven :

| | | | | | | |
|-----------------------|-------|------|-------|-----|----|------|
| Gemiddeld tarief | 3,826 | maal | hoger | dan | in | 1938 |
| Ontvangsten | 3,712 | » | » | » | » | » |
| Bijzondere materialen | 4,62 | » | » | » | » | » |
| Personeel | 6,24 | » | » | » | » | » |

BILAN EN VERLIES- EN WINST

A. B I

ACTIEF.

Vastliggend :

Sporen, electriche geleidingen, omvormingsstations, tramwagens, trolleybussen, 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, 1953, 1954, 1955, 1956 en 1957 | memorie |

Omzetbaar :

| | |
|--------------------|---------------|
| Vorraden | 21.291.425,87 |
| Portefeuille | 3.950,— |
| Borgtochten | 192.824,— |
| Diverse debiteuren | 3.854.114,75 |

25.342.314,

Beschikbaar :

| | |
|----------------------------|--------------|
| Kas | 2.018.736,50 |
| Postcheck | 681.258,53 |
| Gemeentekrediet van België | 9.892.347,— |
| Diverse banken | 1.848.146,93 |

14.440.488,

Verlies- en Winstrekening :

| | |
|--|----------------|
| Overdracht verlies einde boekjaar 1956 | 117.650.293,57 |
| Verlies boekjaar 1957 | 4.982.645,07 |

122.632.938,

162.415.742,

B. — VERLIES- EN WINST

DEBET.

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Overdracht verlies | 117.650.293, |
| Algemene bedrijfsuitgaven (1) | 306.299.475, |

423.949.769,

- (1) Inbegrepen : toekenning Hernieuwings- en Moderniseringsfonds.
 Provisie voor groot onderhoud autobussen
 Vervoertaks (2,50 %) voor tram-trolley- en autobuslijnen, uitgezonderd autobuslijn 33
 Hoboken-Merksem (5%)

21.363.201,
 1.691.777,

7.376.656,

STUK VIII

REKENING OP 31 DECEMBER 1957

LAN

SSIEF.

| | | |
|---|---------------------|---------------|
| genover Openbare Besturen | | memorie |
| ernieuwings- en Moderniseringsfonds | | 79.815.804,97 |
| orzieningsfonds voor ongevallen aan derden | | 2.029.179,70 |
| ovisie voor groot onderhoud autobussen | | 946.022,68 |
| genover derden : | | |
| Diverse crediteuren | 29.624.734,87 | |
| Ministerie van Financiën : — zijn thesaurievoorschot | <u>50.000.000,—</u> | |
| | | 79.624.734,87 |

162.415.742,22

REKENING VAN 1957.

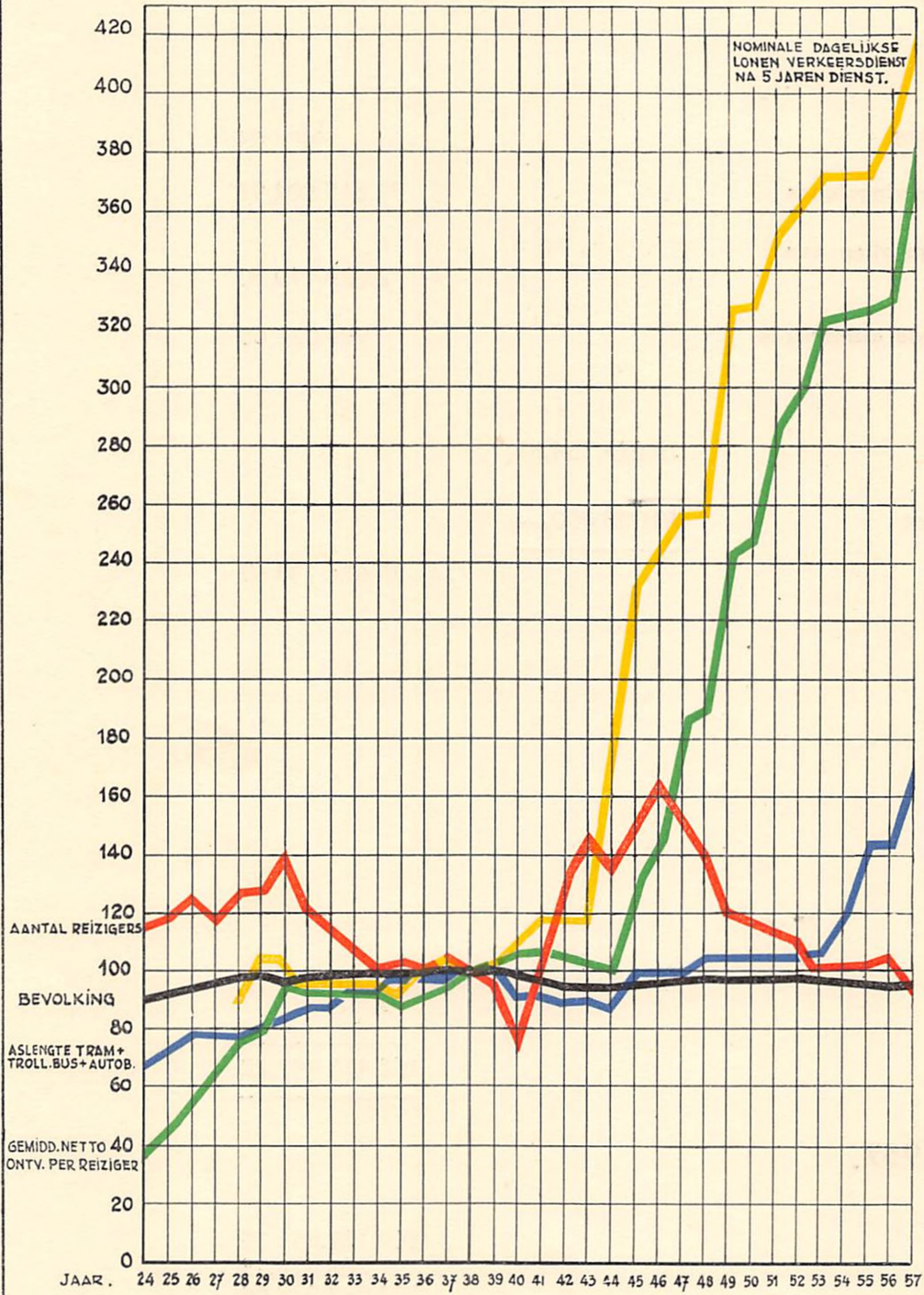
EDIET.

| | |
|----------------------|-----------------------|
| Ontvangsten | 301.107.851,75 |
| ntresten en diversen | 208.978,73 |
| Verlies | 122.632.938,64 |
| | <u>423.949.769,12</u> |

40

Fig. 43.

% TEN OPZICHTE VAN 1938.



A. — B I L A N.

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 is 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

Sinds 1946 werd werkelijk een bedrag van F 68.614.661,82 vastgelegd.

Dit bedrag werd afgenomen van het Hernieuwings- en Moderniseringsfonds en de vermeerdering van het actief voor memorie gebracht.

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 |
| » » » 1954 » | » | 4.839.803,81 |
| » » » 1955 » | » | 10.403.909,10 |
| » » » 1956 » | » | 23.479.333,62 |
| » » » 1957 » | » | 2.100.476,99 |

Dit laatste bestaat hoofdzakelijk uit de aankoop van 2 lichte vrachtwagens, gereedschap, mobilair, verbouwing van tramwagens en de beëindiging der verbouwing van een remise voor tramwagens in een garage voor autobussen.

Omzetbaar :

Vorraden : F. 21.291.425,87.

De aangroei welke vastgesteld wordt t.o.v. 1956 spruit hoofdzakelijk voort uit het feit dat in het vooruitzicht van belangrijke wegeniswerken een grote hoeveelheid sporen opgeslagen werd en anderzijds de uitbreiding van het autobussenpark een belangrijker voorraad aan onderdelen noodzakelijk maakt.

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 Electriche Inrichtingen in België ».

Borgtochten : F 192.824,—

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

Diverse debiteuren : F 3.854.114,75

Deze post omvat o.a. :

Leningen, netto wedden en ziektegeden voorafbetaald aan het personeel — waarde van de aangang zijnde werken ten laste van derden — oorlogsschade — vergoedingen verschuldigd door Openbare Besturen — vergoedingen te betalen door uitbaters van autobusdiensten voor vervoer van werklieden aan de dokken — voorschotten aan leveranciers op bestellingen.

Beschikbaar :

Kas : F 2.018.736,50.

Deze som omvat het geld in kas, alsmede dit in de geldkoffers van de loodsen en de ontvangst van 30 en 31 december 1957, nog in de geldzakken van de ontvangers.

Postcheckrekening : F 681.258,53.

Gemeentekrediet van België : F 9.892.347,—

Diverse banken : F 1.848.146,93.

Deze som omvat :

- a) het bedrag hetwelk bij de banken gestort is als ontvangst op de door ons verpachte autobuslijnen aan de P.V.B.A. Autobus « De Polder ».
- b) de door onze agenten gestorte ontvangsten bij diverse bankagentschappen wegens het afschaffen sinds 18 juli 1957 der stortingslokalen in de loodsen Driehoek en Merksem.

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 79.815.804,97.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31/12/57 ; op 31/12/56 bedroeg dit saldo F 66.602.854,63. In de loop van 1957 werd F 22.509.331,51 in dit fonds gestort, doch anderzijds werden voor F 9.296.381,17 hernieuwings- en moderniseringswerken uitgevoerd.

Voorzieningsfonds voor ongevallen aan derden : F 2.029.179,70.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31/12/57 ; op einde 1956 bedroeg het F 3.443.009,05. In de loop van 1957 werd in dit fonds F 1.782.305,80 gestort, doch anderzijds werden voor een totaal bedrag van F 3.196.135,15 vergoedingen wegens ongevallen in de loop van het jaar aan derden uitbetaald.

Provisie voor groot onderhoud autobussen : F 946.022,68.

Dit bedrag is het saldo van deze rekening op 31/12/57, hetwelk op 31/12/56 F 1.010.443,46 bedroeg. In 1957 werd F 1.691.777,90 gestort als provisie ; daarentegen werd een bedrag van F 1.756.198,68 afgetrokken wegens uitgevoerde werken van groot onderhoud aan de autobussen.

Tegenover derden :

Diverse crediteuren : F 29.624.734,87.

Deze post omvat o.a. :

Nog te betalen rekeningen aan leveranciers — stroomlevering voor de maand december 1957 — verzekeringspremie voor personeel 4de kwartaal 1957 — saldo van de netto lonen en ziektegelden der maand december 1957 — saldo der bijdragen aan de Rijkskas voor Maatschappelijke Zekerheid voor het 4de kwartaal 1957 — te betalen belastingen op wedden, lonen en premies december 1957 — saldo der rekeningen van het kledingsfonds — saldo taks op vervoer tramwegen, trolleybussen, autobussen en verpachte autobuslijnen voor de maand december 1957 — provisie voor aandeel in ritkaarten, abonnementen en publiciteit bij eventuele overname — het aandeel der ontvangsten van 1957 voor abonnementen en publiciteit geldig in 1958.

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 122.632.938,64

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

Het werkelijk resultaat van het dienstjaar 1957 geeft een verlies aan van F 4.982.645,07. Hierbij dient gevoegd het verliessaldo op einde 1956 (jaren 1946 tot en met 1956) hetwelk F 117.650.293,57 bedroeg.

Evenals vorig jaar werd in 1957 geen cijns aan de gemeenten uitbetaald.

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