

MAATSCHAPPIJ
voor het
INTERCOMMUNAAAL VERVOER
te
ANTWERPEN

VERSLAGEN
VAN DE RAAD VAN BEHEER
en
VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
aan de
ALGEMENE VERGADERING DER DEELGENOTEN
OP 27 MEI 1969

1 9 6 8

**MAATSCHAPPIJ VOOR HET
INTERCOMMUNAAL VERVOER
TE ANTWERPEN**

**VERSLAG
VAN DE RAAD VAN BEHEER
AAN DE ALGEMENE VERGADERING DER DEELGENOTEN
OP 27 MEI 1969**

Mijne Heren,

Wij hebben de eer U, ingevolge de bepalingen van artikel 31 der statuten, ons verslag over de werkzaamheden onzer maatschappij tijdens het jaar 1968, alsmede de balans en de verlies- en winstrekening per 31.12.1968, ter goedkeuring voor te leggen.

RAAD VAN BEHEER

DE VOCHT R., Bestendig Afgevaardigde van de Provincie Antwerpen, voorzitter.

JANSSENS DE VAREBEKE L., Doctor in de Rechten, ondervoorzitter.

VAN DER STRATEN L., Advocaat,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

DE FLEURQUIN E., Schepen van Borgerhout,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

DEKEYZER R., Senator,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

CHRISTIAENSSENS F., Volksvertegenwoordiger,
beheerder die de Staat vertegenwoordigt.

DE GRAEF R., Provinciaal raadslid van de Provincie Antwerpen,
beheerder die de Provincie vertegenwoordigt.

DE GROODT K., Advocaat,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.

VAN MONFORT C., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.

EGGERS L., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.

MUYS L., Gemeenteraadslid van de Gemeente Merksem,
beheerder die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigt.

WITTOCK M., Schepen van Wilrijk,
beheerder die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigt.

DE BROUWER A., Doctor in de Rechten,
beheerder die de N.V. Electrafina vertegenwoordigt.

HANSEN M., Ingenieur,
beheerder die de N.V. Electrafina vertegenwoordigt.

HARDIES H., Ingenieur,
beheerder die de N.V. Electrafina vertegenwoordigt.

HERBOSCH A., Beheerder van vennootschappen,
beheerder die de N.V. Electrafina vertegenwoordigt.

PIETERS L., Beheerder van vennootschappen,
beheerder die de N.V. Electrafina vertegenwoordigt.

RITS A., Ingenieur,
beheerder die de N.V. Electrafina vertegenwoordigt.

LAURET P., beheerder die het personeel vertegenwoordigt.

MERTENS E., beheerder die het personeel vertegenwoordigt.

COMMISSARIS VAN DE REGERING

GORDTS J., Licentiaat in de Administratieve Wetenschappen,
Directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen.

COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

GIELENS P., Bestuurssecretaris bij het Ministerie van Verkeerswezen,
door de deelhebbende openbare besturen aangewezen.

LAMBRECHTS J., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,
door de deelhebbende openbare besturen aangewezen.

PIRENNE T., Bedrijfsrevisor,
door de N.V. Electrafina aangewezen.

INHOUDSTABEL

Hoofdstuk	I — Raad van Beheer en College van Commissarissen	blz.	7
Hoofdstuk	II — Algemene beschouwingen	blz.	9
Hoofdstuk	III — Personeel	blz.	11
Hoofdstuk	IV — Vast Materieel	blz.	15
Hoofdstuk	V — Pre-metro	blz.	21
Hoofdstuk	VI — Rollend Materieel	blz.	23
Hoofdstuk	VII — Exploitatie	blz.	27
Hoofdstuk	VIII — Uitslagen van de exploitatierekening	blz.	36
Hoofdstuk	IX — Onderzoek van de balans op 31 december 1968 . .	blz.	41
	Verslag van het College van Commissarissen	blz.	45
	Balans en Verlies- en Winstrekening 1968	blz.	46

HOOFDSTUK I

RAAD VAN BEHEER

COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

In verband met zijn aanstelling tot Bestendig Afgevaardigde van de Provincie Antwerpen, diende de heer Cassiers, welke van bij de oprichting van M.I.V.A. de Stad Antwerpen vertegenwoordigde, op 21 juni 1968 zijn ontslag in.

Tot zijn vervanger benoemde een Koninklijk Besluit van 20 augustus 1968 de heer L. Eggers, gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen. Deze zal het mandaat van dhr. Cassiers voltooien.

Sedert hij zitting nam in de Raad heeft de uittredende beheerder immer het belang van het gemeenschappelijk vervoer behartigd bij elke instantie waar dit vraagstuk behandeld werd. Wij stellen er prijs op de heer Cassiers hier voor zijn bekwame medewerking hulde te brengen.

Behoudens deze wijziging bleef de samenstelling van de Raad onveranderd tegenover vorig dienstjaar.

* * *

De gewone algemene vergadering der aandeelhouders van 27 mei 1968 bevestigde de heren Gielens, Lambrechts en Pirenne in hun functies van commissarissen voor een nieuwe ambtsperiode van een jaar.

* * *

Als afgevaardigde van de Inspectie van Financiën bleef de heer Van de Sompel, Inspecteur-generaal van Financiën, zijn opdrachten bij onze maatschappij uitvoeren. Het regelmatige contact, dat hierdoor mogelijk wordt, tussen de besturen die meer rechtstreeks betrokken zijn bij de verkeerstechnische en bij de financiële aspecten der exploitatie, werkt zich in de huidige bedrijfssituatie beslist gunstig uit.

* * *

De Raad van Beheer werd regelmatig op de hoogte gehouden van het verloop van het reizigersvervoer en van de financiële toestand van het bedrijf. In het bijzonder wijdde hij zijn aandacht aan de personeelsproblemen die verbonden zijn met de verdere rationalisatie van het net en het doorvoeren der sociale programmatie, aan de geleidelijke vernieuwing van het rollend materieel en uiteraard aan de ontwerpen voor de pre-metro die, naarmate ze verwezenlijkt worden, het beeld der uitbating grondig zullen veranderen.

Alle belangrijke beslissingen inzake de bedrijfskwesties waarover in volgende hoofdstukken wordt gehandeld, werden door de Raad voorafgaandelijk onderzocht.

HOOFDSTUK II

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

In 1968 bleef het reizigersverlies beperkt tot ongeveer 1,70 %, wat een relatieve verbetering mag genoemd t.o.v. 1967, waar het tot ruim 4 % opliep.

In het verleden bracht elke verhoging der tarieven een zeer gevoelige daling mee aan tram- en busgebruikers. De weerslag der prijzenaanpassing van 1 oktober jl. kan evenwel niet worden afgemeten aan de resultaten van het dienstjaar. Immers, wegens bepaalde omstandigheden, ging een massale aankoop van rittenkaarten tegen het oude tarief aan die datum vooraf, kaarten die dan gedurende oktober/november, zelfs nog december, werden gebruikt. Globaal genomen heeft de tariefwijziging dan ook geen aanwijsbare invloed op de reizigersstatistiek over het ganse jaar. Er zal dienen gewacht op de eerste maanden van 1969 vooraleer we ons hierover kunnen uitspreken.

Te moeten vaststellen dat het « omzetcijfer » terugliep, zij het dan in mindere mate dan andere jaren, is nooit aangenaam voor enige maatschappij, ook voor M.I.V.A. niet.

Over de mogelijke oorzaken van die vlucht uit het gemeenschappelijk vervoer naar het individuele toe, is allerhande geschreven en menige veronderstelling geopperd.

Psychologen poneerden dat de massificatie, waaraan de mens in praktisch zijn hele bestaan onderworpen wordt, onafwendbaar een sterke reactie oproept naar individualisatie. Het persoonlijk vervoermiddel werd één der weinige middelen om zich tijdelijk los te maken uit de greep van de menigte. Hiervoor valt — of viel — iets te zeggen. Maar bij de oververzadiging van onze wegenscapaciteit wordt het van langsom meer de vraag of de ongebondenheid die gezocht werd in een eigen wagen, niet heeft plaatsgemaakt voor een zodanige afhankelijkheid van de andere individuele weggebruikers, dat men zich tenslotte lossert, rustiger én vrijer gaat voelen in een gemeenschappelijk vervoermiddel. Velen onder hen die tram en bus trouw bleven, en van achter de wagenvensters het onontwarbare kluwen van het algemeen verkeer gadeslaan, zijn blijkbaar tot zulke opvatting gekomen. Dit kan de strekking tot stabilisatie van ons reizigersaantal enigszins verklaren.

We menen nochtans hoger te mogen doelen en te wensen dat het stedelijk openbaar vervoer een gedeelte zou terugwinnen van wat ervoor verloren ging. Dit niet in de eerste plaats om de exploitatie zelf, die zich allicht kan aanpassen aan het kleinere reizigersvolume, en dit te gemakkelijker naarmate het ongeveer konstant zou worden. Maar veeleer omwille van het algemeen en economisch belang onzer agglomeratie, die niet gebaat is met de traditioneel wordende verkeersopstoppingen. En tevens om het persoonlijk belang van de duizenden die hun verplaatsingen haast uitsluitend binnen de door M.I.V.A. bediende zone afleggen.

De absolute voorwaarde daartoe, en hierover gaat elkeen akkoord, is, dat het gemeenschappelijk vervoer wint aan snelheid, maar allereerst aan regelmaat.

In afwachting dat grotere vakken van de pre-metro in bedrijf kunnen gesteld, wordt ernst gemaakt met het verbreden van rijwegen, met de aanleg van trams op eigen bedding of afgebakende stroken, waarvan sommige ook ontworpen worden voor autobusverkeer. Het valt dan zeer te betreuren dat deze verbeteringen, die de dienstregelmaat rechtstreeks in de hand moeten werken en waarvoor de openbare besturen en M.I.V.A. zich aanzienlijke investeringskosten opleggen, niet ten volle kunnen worden uitgebaat door onze moderne rijtuigen. Bij elke dwarsverbinding doorheen de voorbehouden rijvakken is het gevaar geenszins denkbeeldig dat een of andere weggebruiker zich zo dicht bij de sporen opstelt dat het openbaar vervoer er opgehouden wordt. Voor zulke handelwijze, overigens in flagrante overtreding met de politiereglementen, kan zelfs geen motief van eigenbelang worden ingeroepen. De automobilist wint géén seconde door het gemeenschappelijk personenvervoer te hinderen, maar tientallen onzer reizigers verliezen door hem vaak meerdere minuten. Nog niet op alle, maar op steeds meer weggedeelten wordt het mogelijk om,

mits een minimum aan verkeerstucht, de belemmeringen weg te nemen die het openbaar vervoer nu passief moet ondergaan.

Hierbij voegen zich de vertragingen die onze rijtuigen oplopen aan de talrijke verkeerslichten, die voorzeker onmisbaar zijn en het aantal aanrijdingen beperken maar even ontegensprekelijk storend werken op de vlotte en ongehinderde doorgang van het tramverkeer. Wellicht kon hier een verbetering worden overwogen door het instellen van een systeem waarbij de tram van op afstand de verkeerslichten brengt in de stand « groen voor tram » ? Hiervan zijn voorbeelden in meerdere buitenlandse steden.

Het ligt voor de hand dat M.I.V.A. wat dit betreft, slechts suggesties naar voren kan brengen en dat de principiële erkende voorrang voor het gemeenschappelijk personenvervoer enkel tot werkelijkheid kan worden mits op de energieke en voortdurende medewerking van de publieke lichamen én van de politie te kunnen rekenen.

In hoeverre streefde M.I.V.A. er inmiddels zelf actief naar om, van zodra al deze passieve belastingen verdwijnen, het hoogstwenselijke regelmatige vervoer in de beste voorwaarden te verzekeren ?

Zoals vermeld in het vorige jaarverslag werd de vermeerdering van het aantal moderne tramwagens onder het oog genomen. Hoewel de uitbreiding en de modernisering van de onderhoudswerkplaatsen nog niet kon verwezenlijkt worden, heeft de Raad van Beheer toch geoordeeld dat niet langer kon gewacht worden met een gedeeltelijke afwerking van dit programma, ten einde de rationalisatie van het bedrijf te kunnen voortzetten. Een bestelling van 25 P.C.C.-motorwagens werd geplaatst. De levering ervan is voorzien voor einde 1969/begin 1970.

Met genoegen kunnen we signaleren dat de overeenkomst inzake financiële tussenkomst van de Staat voor de bouw van een nieuw Centraal Werkhuis te Hoboken, gekoppeld aan de bestaande loods, door de bevoegde Ministers en door M.I.V.A. ondertekend werd.

Een reeks van 17 autobussen Fiat-Van Hool met grote capaciteit werd besteld en reeds gedeeltelijk in 1968 afgeleverd en in dienst gesteld.

Inzake de pre-metro werd een bescheiden aanvang gemaakt door de aanleg van 50 m. koker aan de Amerikalei/Montignystraat. De ontwerpen voor het kruisstation Teniers/Opera werden op punt gesteld en voor goedkeuring aan de hogere instanties voorgelegd. Er mag worden verhoopt dat 1969 een begin van uitvoering der werken aan dit belangrijk knooppunt zal kennen.

M.I.V.A. zelf had nooit dergelijk programma uit eigen middelen kunnen realiseren. Zonder de daadwerkelijke hulp van de Staat, tot het bekomen waarvan zich bijzonder de Heer Minister van Verkeerswezen inzette, kwam van dit alles niets terecht. Met dank benadrukken we hier andermaal de belangstelling die de Heer Minister steeds getoond heeft voor de sanering der verkeersproblemen in het Antwerpse, of ze nu de openbare of de privé-sector raken.

De medewerking van het personeel bij het doorvoeren der maatregelen waartoe elke verandering in exploitatiewijze aanleiding geeft, bleef in 1968 verworven.

Wij spreken de hoop uit dat voor de hele duur van de grote verbeteringswerken, die uiteraard een periode van vele jaren bestrijken, de steun van hogerhand en de opbouwende collaboratie van onze agenten en hun vertegenwoordigers bestendig mogen blijven, zodat uiteindelijk onze metropool over een wegen- en vervoersnet zal beschikken dat aangepast is aan de economische rol die ze in het nationale leven te vervullen heeft.

HOOFDSTUK III

PERSONEEL

INDELING EN WIJZIGING VAN HET EFFECTIEF

In het verlopen jaar gingen 49 agenten op pensioen en 34 verlieten de maatschappij.

Het overlijden van 10 leden van het personeel viel te betreuren.

Daarentegen konden slechts 45 personen aangeworven worden, zodat het effectief van onze maatschappij met 48 eenheden verminderde.

Op 31 december 1968 telde M.I.V.A. 790 gepensioneerde personeelsleden en 698 weduwen en wezen van agenten.

	31.12.67	31.12.68	+ of -	t.o.v. 31.12.67	
Verkeersdienst	751	709	- 42	of	- 5,59 %
Werkplaatsen	141	131	- 10	of	- 7,09 %
Loodsen	76	76	-	of	-
Garage	62	64	+ 2	of	+ 3,23 %
Bovenleiding en Onderstations	41	42	+ 1	of	+ 2,44 %
Weg en Werken	86	82	- 4	of	- 4,65 %
Personeel op maandwedde	150	155	+ 5	of	+ 3,33 %
TOTAAL	1.307	1.259	- 48	of	- 3,67 %

AFWEZIGEN

Er werd een verhoging van het gemiddeld percent der afwezigheidsdagen vastgesteld. In 1967 bedroeg dit 8,00 % en in 1968 werd het 8,05 %.

Dit percent kan als volgt ingedeeld : 7,58 % ziektegevallen en 0,47 % arbeidsongevallen.

VERHOOGDE UITGAVEN BETREFFENDE HET PERSONEEL IN 1968

a) Werkgeversbijdrage

1. — vanaf 1 januari 1968 :

— verhoging van plafond van 9.600, 10.075 en 13.200 fr. tot respectievelijk 9.800, 13.475 en 13.475 fr.

2. — vanaf 1 juli 1968 :

— met 0,40 % verhoogde bijdrage tot plafond 13.475 fr. voor de werkloosheidsverzekering.

3. — vanaf 1 oktober 1968 :

— met 0,05 % verhoogde bijdrage tot plafond 9.800 fr. voor ziekteverzekering (vergoedingen).

b) Lonen en voordelen aan het personeel.

1. — vanaf 1 januari 1968 :

- toekenning van een uitzonderlijke premie van 2.500 fr. aan arbeiders en bedienden en van 500 fr. aan gepensioneerde personeelsleden.
- dubbel vacatiegeld betreffende de 3de week vacantie 1968.
- herstructurering der loon- en weddeschalen (10 jaarlijkse en 10 tweejaarlijkse verhogingen).
- de bijdrage in het syndikaal fonds wordt van 550 fr. op 650 fr. per jaar gebracht.

2. — vanaf 15 mei 1968 :

- gemiddelde arbeidsduur wordt verminderd tot 44 uren per week, daar waar deze duur meer bedraagt.

3. — vanaf 1 september 1968 :

- verhoging der lonen en wedden met 2 % als aanpassing aan de levensduurte.

SOCIALE PROGRAMMATIE 1969

a) Loontrekkenden.

Door het Nationaal Paritair Comité werd op 7 februari 1969 de sociale programmatie 1969 voor het loontrekkend personeel als volgt vastgesteld :

1. — Premies voor een totaal bedrag van 2.500 fr. zullen op de volgende wijze worden uitbetaald :
800 fr. aan de werklieden, die deel uitmaken van het effectief op 31 januari ;
800 fr. aan de werklieden, die deel uitmaken van het effectief op 31 maart ;
900 fr. aan de werklieden, die deel uitmaken van het effectief op 30 juni.
2. — Een premie van 500 fr. zal op 1 april aan de gepensioneerde werklieden worden uitbetaald.
3. — Aan de begunstigten van de eindejaarspremie zal, volgens dezelfde toekeningsmodaliteiten, een toelage van 700 fr. worden uitbetaald.
4. — Van 1 januari 1969 af zullen de loonschalen met 2 % verhoogd worden.
5. — Met ingang van 1 april 1969 zal de gemiddelde arbeidsduur worden verminderd tot 43 u. per week, zonder dat de globale bezoldiging van de werklieden erdoor beïnvloed wordt.
6. — Van 1 januari 1969 af wordt het aantal bijkomende vacantiedagen wegens anciënniteit met 1 dag verhoogd voor alle loontrekkende personeelsleden die ten minste 5 jaar anciënniteit hebben.
7. — De bijdrage aan het syndikaal fonds wordt van 650 fr. op 700 fr. per jaar gebracht.

b) Weddetrekkenden.

De besprekingen over de sociale programmatie 1969 voor de weddetrekkenden leidden niet tijdig tot een overeenkomst om ze nog in dit verslag te kunnen opnemen.

De bepalingen ervan zullen in het jaarverslag 1969 worden gememoreerd.

PARITAIRE COMITES

Het Gewestelijk Paritair Comité voor het Intercommunale Vervoer te Antwerpen (loontrekkenden) werd niet bijeengeroepen in 1968.

De Onderzoeksraad voor Tuchtstraffen kreeg geen gevallen van beroep te behandelen.

Het Subcomité voor de Kleding kwam eenmaal bijeen.

Een K.B. van 12 juni 1968 hield oprichting van Gewestelijke Paritaire Comités voor de bedienden der stadstramwegen, -trolleybussen en -autobussen. De leden ervan werden nog niet benoemd, zodat het comité niet vergaderde.

DE ONDERNEMINGSRAAD.

Onder voorzitterschap van de heer A. Rits, beheerder-directeur-generaal, vergaderde de Ondernemingsraad tienmaal in 1968.

Besprekingen werden gewijd aan en adviezen uitgebracht over talrijke zaken die verband houden met de organisatie en modernisering van de verschillende diensten. Het Arbeidsreglement werd verder besproken en goedgekeurd.

Regelmatig werd de Ondernemingsraad ingelicht over de werking van het bedrijf en de geplande maatregelen tot verbetering van het gemeenschappelijk vervoer.

Hij heeft kennis genomen van het jaarverslag 1967 van M.I.V.A.

DE SOCIALE RAAD.

De Sociale Raad zette zijn werkzaamheden ten bate van het personeel (aangepaste diensten, ziektesteun, bijzondere individuele gevallen) in dezelfde geest als voorheen voort.

Buitendien werd hij ingelicht over de werking van de Sociale Dienst en de begroting van het Coördinatiecomité der Sport- en Ontspanningskringen.

Hij besprak de tekst van een nota over de werking van de Sociale Dienst die, in het kader van het onthaal van jonge werknemers, zal worden uitgereikt.

DE SOCIALE DIENST.

De Sociale Dienst zette zijn werking in zijn verschillende afdelingen intensief voort.

DE DIENST VOOR VEILIGHEID, GEZONDHEID EN VERFRAAIING.

In de loop van 1968 zetelde het Comité V.G.V. elf maal.

In totaal werden 66 voorstellen ingediend waarvan 38 de veiligheid, 25 de gezondheid en 3 de verfraaiing aangaan.

Het jaarverslag over de werking van de Dienst V.G.V. werd door het Comité besproken en goedgekeurd.

BEDRIJFSGENEESKUNDIGE DIENST.

Vanaf 1 juli 1968 werd bij M.I.V.A. een eigen bedrijfsgeneeskundige dienst ingesteld, in overeenstemming met de wettelijke voorschriften.

ERETEKENS VAN DE ARBEID.

De volgende eretekens van de arbeid werden uitgereikt tijdens het jaarlijks feest der gedecoreerden en oprustgestelden, waarvan de organisatie toevertrouwd werd aan het Coördinatiecomité der Ontspanningskringen :

- 1 Gouden Medaille der Kroonorde voor weddetrekkenden, met 4.000 fr. als beloning voor 45 jaar dienst bij meerdere werkgevers, doch met minstens 30 jaar dienst bij ons bedrijf.
 - 20 Gouden Medailles der Orde van Leopold II voor loontrekkenden, waarvan
6 agenten met 5.000 fr. als beloning voor 45 jaar dienst bij ons bedrijf,
14 agenten met 4.000 fr. als beloning voor 45 jaar dienst bij meerdere werkgevers,
doch met minstens 30 jaar dienst bij ons bedrijf.
 - 11 Eretekens van de Arbeid 1ste klasse, waarvan
 - a) voor weddetrekkenden :
2 agenten met 2.500 fr. als beloning voor 25 jaar dienst bij ons bedrijf,
 - b) voor loontrekkenden :
2 agenten met 1.500 fr. als beloning voor 35 jaar dienst bij ons bedrijf,
7 agenten met 1.250 fr. als beloning voor 35 jaar dienst bij meerdere werkgevers doch met minstens 10 jaar dienst bij ons bedrijf.
 - 15 Eretekens van de Arbeid 2de klasse, waarvan
 - 10 agenten met 1.000 fr. als beloning voor 25 jaar dienst bij ons bedrijf,
 - 5 agenten met 750 fr. als beloning voor 25 jaar dienst bij meerdere werkgevers doch met minstens 10 jaar dienst bij ons bedrijf.
-

HOOFDSTUK IV

VAST MATERIEEL

A. — GEBOUWEN.

1. — Garage.

Tijdens het dienstjaar 1968 werd de uitrusting van de nieuwe autobusgarage Tramplaats vervuld door aanschaffing van meerdere werktuigen :

- een op batterij aangedreven vorklift met een hefvermogen van 1000 kg op 1 m laadlengte.
- een stel van 4 hefbokken met bedieningslessenaar, waarmee een autobus kan opgetild worden en geplaatst op vaste steunen.
- een wielbalancer.
- een afstel- en regelapparaat voor koplampen.
- 36 autobussteunen.

Een schaftlokaal van het continudienstpersoneel werd speciaal ingericht.

2. — Wachthuisjes.

In overleg met een publiciteitsfirma werden andermaal enkele nieuwe wachthuisjes opgericht, nl. aan de Grote Steenweg te Berchem (Grens Mortsel) richting Stad ; Lange Leemstraat (St. Vincentiusstraat) richting Eksterlaar ; Collegelaan/Morckhovenlei te Borgerhout (richting Stad) ; Turnhoutsebaan/Schotensteenweg te Deurne (richting Stad) ; Italiëlei/Noorderplaats (richting Zuid) ; Mechelsesteenweg ter hoogte van de huizen 150-152 (richting Mortsel). Dit laatste wachthuisje werd opgericht in vervanging van het wachthuisje ter hoogte van de Gounodstraat, dat in 1967 diende afgebroken te worden wegens de verplaatsing der sporen op de middenberm.

Tenslotte werd het wachthuisje aan Schijnpoortweg, ter hoogte van het Sportpaleis (richting Stad) afgebroken, ingevolge de verplaatsing van onze sporen naar aanleiding van de E3-werken aldaar.

3. — Schaft- en personeelslokalen.

In de loods Groenenhoek werden ruimere en moderne kleerkastjes geplaatst ten behoeve van het personeel, dit in vervanging van de verouderde kastjes.

4. — Onderhoudsinstelling voor tramwagens.

De uitbreiding van het P.C.C.-tramwagenaanpak eist moderne en ruime werkplaatsen. De oude Centrale Werkplaats aan de Draakplaats is hiertoe ontoereikend en kan evenmin degelijk tot dit doel worden omgebouwd en aangepast.

De meest rationele oplossing bestaat in de bouw van een nieuwe Centrale Werkplaats, gekoppeld aan de grootste van beide bestaande tramloodsen, nl. Hoboken. Dit principe werd door de ministeriële diensten bijgetreden.

Op 10 januari 1969 werd de overeenkomst betreffende de financiële tussenkomst van de Staat bij de oprichting van een Centrale Werkplaats te Hoboken ondertekend.

B. — SPOOR, BOVENLEIDING, KABELS.

1. — Spoor.

In het afgelopen jaar werden op het net in totaal 6.818,40 m. spoor vernieuwd, evenals 12 wissels en 4 kruisingen. Daarentegen werden 3 wissels en 5 kruisingen uitbroken, zonder vervanging.

In 1968 werd nog 1 wissel uitgerust met elektrische bediening, zodat het totaal aantal elektrische wissels op 53 is gebracht.

Ten einde de goede werking van de wissels op het net te verzekeren in geval van sneeuw of ijs, werden in 1968 2 wissels uitgerust met elektrische verwarming. Dit brengt het totaal verwarmde wissels op 43.

Onder meer werden volgende grote vernieuwingswerken aan de sporen uitgevoerd :

- a) het vernieuwen van 256,45 m. spoor in de Halenstraat (richting Deurne) en 242,50 m. spoor (richting Stad),
- b) het vernieuwen van 153,55 m. spoor op het Stuivenbergplein (richting Deurne) en 204,60 m. spoor (richting Stad).

Volgende uitrustingen werden ter vernieuwing van bestaand materieel aangekocht : een railpers, een slijptoestel en een lastoestel.

2. — Bovenleiding.

In het jaar 1968 werden voor onderhouds- en vernieuwingswerken aan het bovenleidingsnet in totaal 19.061 m. rijdraad geplaatst.

Het verbruik van verkoperde staaldraad bedraagt voor 1968 : 5.620 kg. Er werd overgeschakeld op het gebruik van verkoperde staaldraad met een doormeter van 6 mm. i.p.v. 5 mm.

De belangrijkste onderhoudswerken waren de volgende :

- lijn 8
 - vanaf Eksterlaar tot kruispunt Leien, beide richtingen,
- lijn 12
 - vanaf Antwerp Stadion tot Centraal Station, beide richtingen,
- lijn 12-24
 - Leien, van Brederodestraat tot De Keyserlei, beide richtingen.

Verder kunnen wij nog vermelden :

- de toepassing, als proef, van een nieuw type ophanging van de rijdraad met een elektrisch tussenstuk, geplaatst op de lijn 12 (Ter Heidelaan) ;
- het in zig-zag plaatsen van de rijdraad op vermelde baanvakken voor verdere aanpassing van het net aan de pantograaf.

3. — Kabels.

In 1968 werden voor kabelwerken 796 m. HS en LS kabel geplaatst. Hiervan waren 750 m. kabel bestemd om het onderstation Museum te ontlasten.

Het onderhoud van de elektrisch uitgeruste wissels vergde het vernieuwen van 205 m. ondergrondse en 83 m. bovengrondse kabel.

Voor het doorvoeren van de verwarming der wissels werden 74 m. ondergrondse kabel geplaatst.

In het kader van het vernieuwingsprogramma der oude kabels werd in 1968 2.200 m. ondergrondse LS kabel besteld. Begin 1969 zal deze vernieuwing worden aangevat in de omgeving van onderstation Boudewijnssteeg.

4. — Werken uitgevoerd in opdracht van Openbare Besturen — Werken uitgevoerd in het kader van de Bevordering van het Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer.

Dank zij het Speciaal Fonds van het Ministerie van Verkeerswezen, hebben wij in het kader van de Bevordering van het Stedelijk Gemeenschappelijk Vervoer onze eigen bedding gedeeltelijk verder kunnen uitbreiden, nl. op de Antwerpsesteenweg te Hoboken, tussen Draaiboom en Kioskplaats. Hier werd, in de beide richtingen, in totaal 1.590 m. spoor en 1.630 m. rijdraad geplaatst (zie figuur nr. 1).

Tevens werd, naar aanleiding van de aanvang der werken voor het eerste premetro-tunnelvak, vóór het openstellen van de E3-Scheldetunnel, 15 meter spoor uitbroken op de Amerikalei (Montignystraat).

VROEGER TRACE

HUIDIG TRACE

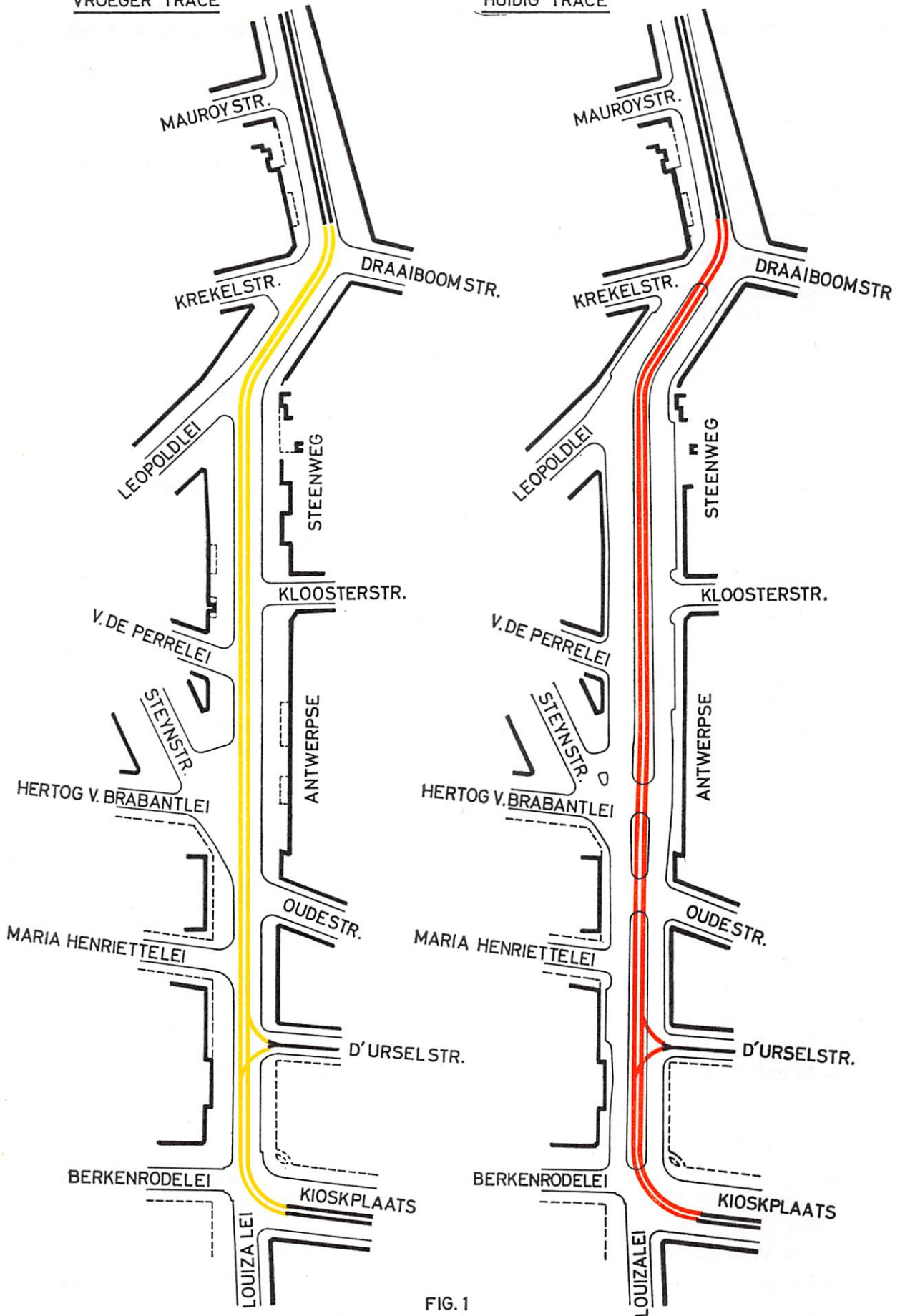


FIG. 1

5. — Spooraanleg naar aanleiding van werken uitgevoerd door Openbare Besturen.

Ingevolge de verdere aanleg van de Kleine Ring rond Antwerpen alsook van de Autoweg E3 werden volgende werken tijdens het jaar 1968 uitgevoerd :

a) aanleg sporen en bovenleiding

	Spoor	Geplaatst Bovenleiding
— Jan Van Rijswijcklaan (brug nr. 1)	aansluiting	544 m.
— Grote Steenweg te Berchem (bruggen nrs. 14 en 15)	738,25 m.	825 m.
— Gulden Vliesstraat te Berchem (brug nr. 18)	335,65 m.	432 m.
— Stenenbrug Borgerhout (brug nr. 21)	333,35 m.	435 m.
— Foorplein Borgerhout (bruggen nrs. 27 en 28)	841,90 m.	995 m.
— Schijnpoortweg	516,70 m.	1.246 m.
— Kolonel Silvertopstraat	944,45 m.	1.144 m.
— Maneuverlus Van der Delftstraat, Deurne	186,85 m.	287 m.

b) Op de Amerikalei en in de Brusselstraat werden 799,35 m. spoor, 8 wissels en 2 kruisingen uitgebroken. Eveneens diende de bovenleidingsconstructie afgebroken.

c) Volgende kabelwerken werden uitgevoerd :

- ingevolge de aanleg van de binnenboulevard werden wij genoodzaakt de ondergrondse verdeelkast aan de Brederodestraat te verplaatsen. Hierbij werden 350 m. kabel geplaatst.
- aan de Schijnpoortweg dienden de ondergrondse voedingskabels te worden verplaatst. Door deze verplaatsing werden 700 m. kabel verbruikt.

C. — ONDERSTATIONS.

Het onderhoud van de bestaande installaties vergde het normale nazicht van de HS-groepelstschakelaars, feeders- en kathodeschakelaars, evenals de kwik- en luchtpompen.

Als groot onderhoud kunnen we vermelden :

- in onderstation Italiëlei : het turbineren van de olie van 3 transformatoren ;
- in onderstation Berthoutstraat : het plaatsen van 9 nieuwe HS-relais op de schakelaars ;
- in onderstation Hooftvunderlei : er werd aldaar 1 transfo-gelijkrichter grondig nagezien met het turbineren van de transformatorolie. Tevens werd de voeding van de HS aangepast en over twee kabels verdeeld.

Verder dient vermeld te worden :

- aanvang van de aanpassing van de verlichting in de loods Groenenhoek volgens nieuwe wetgeving ;
- het plaatsen van automaten met drukknop voor de bediening van de voeding op 600 V. in de Centrale Werkplaats en Loods Groenenhoek ;
- het plaatsen van electrolytische condensatoren op de LS-installatie in de nieuwe garage Zurenborg voor verbetering van de arbeidsfactor.

In verband met de voorziene uitbreiding van het P.C.C.-wagenpark met 25 eenheden werd een voorstel ter versterking van de elektrische voeding van het bovenleidingsnet, en dit vooral in de omgeving van de loodsen Groenenhoek en Hoboken, aan de Raad van Beheer M.I.V.A. voorgelegd en door hem goedgekeurd.

Deze uitbreiding voorziet :

- in de omgeving van loods Groenenhoek de oprichting van een bijkomend onderstation met plaats voor drie nieuwe siliciumgroepen van elk 750 KW. Voorlopig zouden slechts twee groepen geplaatst worden, daar dit voldoende wordt geacht voor de huidige uitbreiding.
- in onderstation Hoboken, de bestaande kwikdampgroep te vervangen door een siliciumgroep type A.C.E.C.

De aangekochte KWH-HS-stroom voor tractie en verwarming bedroeg 23.818.197 Kwh. in 1968, tegen een gemiddelde prijs van 1,0061 F. per Kwh. In 1967 waren deze cijfers : 24.011.526 Kwh. tegen gemiddeld F 0,9956.

HOOFDSTUK V

HET PRE-METRONET

A. — ONDERGRONDSE CONSTRUCTIES.

1. — Studieopdrachten.

Volgende studieopdrachten werden in de loop van het jaar 1968 toegewezen :

- a) Het verleggen van de Rui onder de Meir tussen de Rubensstraat-Ste. Kathelijnest, over een lengte van circa 260 meter.
- b) Het ontwerp van de Trambrug over de Kleine Ring en de toekomstige Buitenvoerboulevard ter hoogte van Berchem Station.
- c) De studie van de seininrichting op de Oost-West As.

In een speciale studiegroep worden op verzoek van de heer J. Vrebos, Voorzitter van de Regionale Commissie, de ontwerpen van een Noord-Zuidverbinding voor de spoorwegen bestudeerd en de aanpassingen die hieruit volgen voor de ontwerpen van de Pre-Metro. Veel aandacht wordt besteed aan de onderlinge verbindingen en de circulatie van reizigers tussen de verschillende stations. Melden wij in dit verband dat er op het knooppunt Koningin Astridplein, buiten drie stations van de Pre-Metro en een ondergronds Centraal Station voor de spoorwegen, tevens een belangrijk busstation ontworpen werd.

2. — Voorbereidende werkzaamheden.

De reeds in 1966 en 1967 begonnen topografische opmetingen werden voortgezet met de opmeting van de volgende aansluitende straten :

- Van Wesenbekerstraat, De Coninckplein, Muizenstraat, St. Elisabethstraat.
- Pelikaanstraat, Simonsstraat, Mercatorstraat, Belgiëlei (gedeeltelijk).
- Frankrijklei (tot Louisa-Marialei), oversteek Italiëlei, Korte Winkelstraat, Ossenmarkt.
- Carnotstraat, Turnhoutsebaan (tot Laar), Kerkstraat en Pothoekstraat.

3. — Uitvoeringsdossier.

Het ontwerp van het Kruisstation Teniers-Opera is volledig afgewerkt. De uitvoering zal in open put geschieden. Dit ontwerp bevat ook een gedeelte van een wegtunnel voor het Ministerie van Openbare Werken van circa 150 meter lengte op de Frankrijklei op de tweede ondergrondse verdieping, naast het station Opera. Men kan volgende niveaus onderscheiden :

- het niveau lokethal (circa 5,68 m. onder het straatpeil).
- het niveau perron Teniers (circa 9,85 m. onder het straatpeil).
- het niveau perron Opera (circa 15,22 m. onder het straatpeil).
- het niveau Wegtunnel (circa 17,20 m. onder het straatpeil).

Het ganse complex omvat circa 700 m. slibwand van 29 tot 30 meter diepte. Bij deze studie werd o.m. bijzondere aandacht besteed aan problemen als de voorlopige en definitieve omlegging der bestaande leidingen, de waterdichtheid van de te bouwen constructies, het verkeer tijdens de werken. Vooral dit laatste punt maakte het voorwerp uit van een grondige studie, daar de verschillende uitvoeringsphasen bepaald werden in functie van het instand houden van het verkeer.

4. — Uitvoering.

De 50 meter koker der Amerikalei werd op 8 juli 1968 in openbare aanbesteding gesteld. De uitvoering werd toegewezen aan de Tijdelijke Vereniging SOCOL-NEDERHORST. Het eigenlijke werk omvat de uitvoering van 2 x 50 m. slibwand, en het dak van de latere metrokoker. Een uitvoeringstermijn van 110 werkdagen werd opgelegd. Op 1 oktober werd een aanvang gemaakt met de werken en de afwerking wordt verwacht tegen begin mei 1969.

5. — Vooruitzichten.

Buiten het begin van uitvoering van het Kruisstation Teniers-Opera, verwacht in de loop van de zomer 1969, worden volgende activiteiten in het vooruitzicht gesteld :

- a) de goedkeuring van de voorontwerpen en definitieve ontwerpen van :
 - de koker tussen de stations Teniers en Meir
 - het station Meir
- b) de goedkeuring van de voorontwerpen en het opmaken van de definitieve ontwerpen betreffende de electro-mechanische uitrusting, de afwerking (architecten) en de seininrichting van de Oost-West As.
- c) de aanvang van de voorbereidende studies tot de voorontwerpen van de stations Pelikaanstraat, Koningin Astrid, Gemeentestraat en van het tracé van de driehoek De Keyserlei, nadat een beslissing zal genomen zijn i.v.m. de Noord-Zuidverbinding der spoorwegen.

B. — NIEUWE EN VERBETERDE EIGEN BEDDINGEN.

In de loop van het jaar 1968 werd de aanleg van de eigen bedding op de Antwerpse Steenweg te Hoboken (van Draaiboom tot Kioskplaats) voltooid. Ook werd op het vak tussen de Draaiboom en de Zwaantjes de enkele richting voor het algemeen verkeer naar het centrum Hoboken ingevoerd.

Op voorstel van de Technische Werkgroep werden volgende ontwerpen door de « Regionale Commissie voor de studie en de verbetering van het gemeenschappelijk vervoer van de Antwerpse agglomeratie » goedgekeurd en opgenomen in een programma van de eerstkomende jaren.

- 1) De aanleg op eigen bedding van de tramsporen op de Stenenbrug te Borgerhout, tussen de Collegelaan en de Morckhovelei (circa 900 meter enkel spoor).
- 2) De verlegging van de sporen in de ten Eekhovelei, de De Grijspeerstraat, de Lackborslei, de de Berlaimontstraat en de Confortalei, op een eigen bedding te voorzien vanaf de Bisschoppenhoflaan over de Parking 7, aan te leggen achter de ten Eekhovelei en verder op het tweede deel der Ten Eekhovelei, over de te Couwelaarlei en de ter Heydelaan tot aan de Confortalei (circa 2.800 meter enkel spoor).
- 3) De aanleg op eigen bedding van de tramsporen op de Sint Bernardse steenweg te Hoboken, vanaf het eindpunt tot aan de Emiel Vloorsstraat over een lengte van circa 6.134 meter enkel spoor.

Hiervoor werd een planning, over meerdere jaren gespreid, voorgesteld aan het Ministerie van Openbare Werken (eigenaar van de weg) i.v.m. de door te voeren ont-eigeningen en de herprofilering van de weg.

HOOFDSTUK VI

ROLLEND MATERIEEL

A. — HERNIEUWING MATERIEEL.

Trammaterieel.

Op 1 september 1968 werden 25 nieuwe P.C.C.-wagens, van hetzelfde type als de reeds in bedrijf gestelde, besteld bij de firma La Brugeoise et Nivelles. Hun elektrische uitrusting werd toevertrouwd aan de firma A.C.E.C. te Charleroi. Als termijn van aflevering is de periode oktober 1969/januari 1970 voorzien.

Autobussen.

De 13 autobussen type Fiat-Van Hool 420 HA ST 9, waarvan reeds melding was in het jaarverslag 1967, werden afgeleverd tijdens de maanden april en mei 1968.

Van ditzelfde type autobussen werd een reeks van 17 eenheden besteld, eveneens bij de P.V.B.A. Van Hool & Zonen te Koningshooikt, op 14 juni 1968. Deze bussen zullen alle volledig identiek zijn aan de laatste drie van de vorige reeks, nl. met een ophanging met bladveren in rubberblokken plus een luchtvering.

Hiervan waren er op 31 december 1968 reeds 10 geleverd. De overige worden verwacht in het voorjaar 1969.

Overig groot materieel.

Ten einde na de aflevering der nieuwe P.C.C.-wagens het onderhoud van hun onderstellen op rationele wijze te kunnen voortzetten, werden twee nieuwe onderstellen besteld bij de firma La Brugeoise et Nivelles.

Voor de autobussen werd een tweede reservemotor type Fiat aangeschaft.

Bij de dienst der Bovenleiding werden 2 personenwagens type « Vauxhall » aangekocht ter vervanging van de oude personenwagens type « Ford Fairlane » en « Vauxhall », respectievelijk bouwjaar 1956 en 1952. Een chassis Bedford werd eveneens aangekocht in het vooruitzicht van de vervanging van de ladderwagen « Willems », bouwjaar 1936.

Bij de dienst Weg en Werken werden twee chassis « Bedford » voor tankwagen en kipwagen aangekocht, ter vervanging van de vrachtwagens Bedford en Dodge, beide van het bouwjaar 1943.

B. — ONDERHOUD BESTAANDE MATERIEEL.

I. — NORMAAL ONDERHOUD.

1) Trammaterieel.

a) P.C.C.-wagens : volgende onderhoudswerken werden uitgevoerd :

— slijpen van wielbanden	597 wagens
— draaien van trucks	90 wagens
— bijlassen van wielflenzen	58 wagens
— vernieuwen van wielbanden	44 wagens
— herschildering	11 wagens
— herstellen van schade veroorzaakt door aanrijdingen	169 wagens
— allerhande herstellingen	315 wagens

- b) Oude wagens : de onderhoudswerken voor het verlopen jaar komen als volgt voor :
- grote revisie onder- en bovenstel met grondige herschildering 13 motorwagens
 - revisie onderstel en motoren met herstelling van koetswerk en herschildering 4 motorwagens
 - herprofilering van wielbanden 23 motorwagens
5 bijwagens
 - slijpen van wielbanden 9 motorwagens
 - herstellen van schade veroorzaakt door aanrijding 20 motorwagens
3 bijwagens
 - herstellen van allerhande defecten 109 motorwagens
5 bijwagens

2) Autobussen

Onderstaande tabel geeft een duidelijk overzicht van het groot onderhoud en de herstellingen (ingevolge zware aanrijdingen) van het busmaterieel.

Wagentype	Aard van het werk (zie verwijzingen onderaan)										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Brossel A 75 DAR	—	—	—	—	1	2	2	—	1	—	—
Brossel A 95 DAR	—	1	—	—	5	1	4	—	—	—	—
Bussing	—	16	6	—	19	10	—	—	—	1	5
Fiat-Van Hool	—	3	5	—	13	5	10	—	—	—	3
Totaal	—	20	11	—	38	18	16	—	1	1	8

Verwijzingen :

- 1 = Grote herstelling uitgevoerd in Centraal Werkhuis
- 2 = Revisie motor
- 3 = Revisie koetswerk met herschildering
- 4 = Herschilderen koetswerk
- 5 = Revisie V-bak
- 6 = Revisie A-brug
- 7 = Revisie V-as
- 8 = Revisie stuurinrichting
- 9 = Revisie mechanisch gedeelte
- 10 = Kleine revisie motor
- 11 = Herstelling zware aanrijding

Anderzijds werden aan de verschillende bustypen de hiernavolgende onderhoudswerken uitgevoerd :

Aard van het werk	Brossel A 75 DAR	Brossel A 95 DAR	Büssing	Fiat-Van Hool	Totaal
Aantal nazicht- en smerbeurten	178	116	461	662	1.417
Vernieuwen van rembekleding	15	5	28	30	78
	bussen	bussen	bussen	bussen	bussen
Aantal vervangen inspuitspompen	2	7	39	37	85
Aantal vervangen bladveren (vóór en achter)	30	42	97	72	241
Aantal vervangen batterijen (nieuwe, herstelde, bijgeladen)	130		214	167	511
Aantal vervangen versnellingsbakken (gereviseerd of hersteld)	4	5	26	33	68

Banden	Maat 900/20	Maat 1000/20	Maat 1100/20	Totaal
Aantal vervangen banden (nieuwe en herstelde)	102	558	480	1.140
Aantal banden hergroefd in garage	45	196	225	466

II. — BUITENGEWOON ONDERHOUD

1) Trammaterieel.

a) P.C.C.-wagens.

In 1968 hebben 12 wagens een hernieuwing gekregen. Er werden 36 rijtuigen voorzien van een automatisch ontwaardingsapparaat.

b) Oude wagens.

- Compressor Westinghouse (aangedreven door elektrische motor op 600 V) werd geplaatst op 9 wagens van het type 6000, in vervanging van de vroeger gebruikte Knorr-compressor.
- Pneumatische ruitenwissers werden geplaatst op 9 motorwagens van het type 6000 en 4 van het type 4000.
- Eénmansbediening : volgende wagens werden uitgerust voor éénmansbediening :
 - 10 wagens van het type 6000.
 - 4 wagens van het type 4000.

2) Autobussen.

- Blijkbaar was de verhoopde verbetering van de veranderde veerophanging der Fiat-Van Hool autobussen 420 HA ST 9 overschat, want de klachten over « harde vering » hernamen. Geen moeite werd gespaard om een beter rijcomfort te behalen. Derhalve werd er in overleg met de constructeur en de bladverenfabricant nogmaals gezocht naar verbetering. Een tweede wijziging werd aan deze veren aangebracht, en op 31 december 1968 waren er reeds 17 van de 30 autobussen hiermede uitgerust. De wijziging zal verder uitgevoerd worden.
- Bovendien werd een aanvang gemaakt met het vervangen van de chauffeursstoelen van deze reeks autobussen (nrs. 501-530) door een verende stoel zoals op jongere reeksen geplaatst en goed bevonden. Deze vervanging was op 31.12.68 reeds uitgevoerd op 15 wagens.
- De dompelementen (elektrische verwarmingsweerstand) in de wateromloop van de motoren werden geplaatst in alle autobussen, met uitzondering van de bussen type Brossel A 75 DAR en de rijtuigen nrs. 286, 288, 291 (type Brossel A 95 DAR) daar deze toch over korte tijd uit dienst zullen worden genomen.
 - Op een vijftal autobussen Büssing kon geen dompelement geplaatst worden om technische redenen (ander motortype).
- Alle verwarmingsinstallaties Webasto (op de Büssingbussen) werden gerevi-seerd.

C. — SLOPEN VAN ROLLEND MATERIEEL.

a) Trammaterieel.

Tijdens het dienstjaar 1968 werden geen tramwagens gesloopt.

b) Autobussen.

Niettegenstaande wij in 1968 23 nieuwe autobussen ontvingen, verhoogde ons wagenpark slechts met één eenheid, daar wij 12 oude autobussen type Brossel A 75

DAR verkochten voor sloping en 10 autobussen van ditzelfde type buiten dienst moesten stellen omdat hun taksplaten werden overgeschreven op de nieuwe wagens. — Deze 10 buiten dienst gestelde autobussen zullen begin 1969 aangroeien tot een totaal van 17 (nl. 13 type Brossel A 75 DAR + 4 type Brossel A 95 DAR). Dit lot zal in het voorjaar 1969 eveneens voor sloping verkocht worden.

D. — EVOLUTIE VAN HET WAGENPARK

Maand	dec '67	jan '68	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
a) Trams - Motorwagens													
1° P.C.C.-rijtuigen													
Park	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
Rijklaar	94	95	95	96	95	94	93	93	94	93	93	93	94
2° Oude wagens													
Park	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73
Rijklaar	65	63	67	66	68	67	69	69	69	68	67	67	71
3° Totaal motorwagens													
Park	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174
Rijklaar	159	158	162	162	163	161	162	162	163	161	160	160	165
b) Trams - Bijwagens													
Park	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Rijklaar	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39
c) Autobussen													
1° Type Brossel A 75 DAR													
Park	26	26	26	26	17	14	14	14	14	14	14	13	4
Rijklaar	21	21	23	22	15	12	11	11	12	12	11	11	3
2° Type Brossel A 95 DAR													
Park	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Rijklaar	8	8	8	7	7	8	8	8	8	8	8	7	7
3° Type Büssing U 7													
Park	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Rijklaar	26	25	23	25	28	26	26	25	25	27	28	26	28
4° Type Fiat-Van Hool													
Park	30	30	30	30	40	43	43	43	43	43	43	44	53
Rijklaar	24	25	27	26	34	37	36	35	36	37	38	38	44
5° Totaal autobussen													
Park	103	103	103	103	104	104	104	104	104	104	104	104	104
Rijklaar	79	79	81	80	84	83	81	79	81	84	85	82	82

N.B. In de opgave van het wagenpark autobussen werd reeds rekening gehouden met het buiten dienst stellen van 10 autobussen type Brossel A 75 DAR in november/december.

HOOFDSTUK VII

EXPLOITATIE

A. — OVERZICHT VAN DE BEDRIJVIGHEID.

Het aantal vervoerde reizigers is t.o.v. 1967 teruggelopen van 54.439.053 tot 53.516.911 d.i. een vermindering van 922.142 reizigers (— 1,69 %).

In 1968 werden volgende abonnementen afgeleverd :

— GEWONE ABONNEMENTEN	
Jaarabonnementen	135
Zesmaandabonnementen	290
Jaarabonnementen betaalbaar per maand	353
Lijn 33	353
— SCHOOLABONNEMENTEN	
Jaarabonnementen	6.190
Kwartaalabonnementen	8.121
Maandabonnementen	873
Lijn 33	1.557

Tabel I geeft het aantal reizigers vervoerd per maand in 1968 t.o.v. 1967 met telkens het verschil en het percentage van de schommelingen.

TABEL I
OVERZICHT VAN HET VERVOER PER MAAND

(Tram + Autobus)

Zonder abonnementen

	Reizigers 1967	Reizigers 1968	± in 1968 t.o.v. 1967	% ± in 1968 t.o.v. 1967
Januari	4.963.927	4.721.443	— 242.484	— 4,88
Februari	4.438.148	4.390.590	— 47.558	— 1,07
Maart	4.758.797	4.719.358	— 39.439	— 0,83
April	4.652.063	4.604.770	— 47.293	— 1,02
Mei	4.642.310	4.605.754	— 36.556	— 0,79
Juni	4.400.128	4.253.913	— 146.215	— 3,32
Juli	3.912.370	3.995.786	+ 83.416	+ 2,13
Augustus	3.988.464	3.932.112	— 56.352	— 1,41
September	4.569.061	4.533.022	— 36.039	— 0,79
Oktober	4.866.648	4.740.342	— 126.306	— 2,60
November	4.612.105	4.548.993	— 63.112	— 1,37
December	4.635.032	4.470.828	— 164.204	— 3,54
Totaal	54.439.053	53.516.911	— 922.142	— 1,69

TABEL II
VERGELIJKEND OVERZICHT VAN HET VERVOER
PER LIJN OVER DE JAREN 1967-68

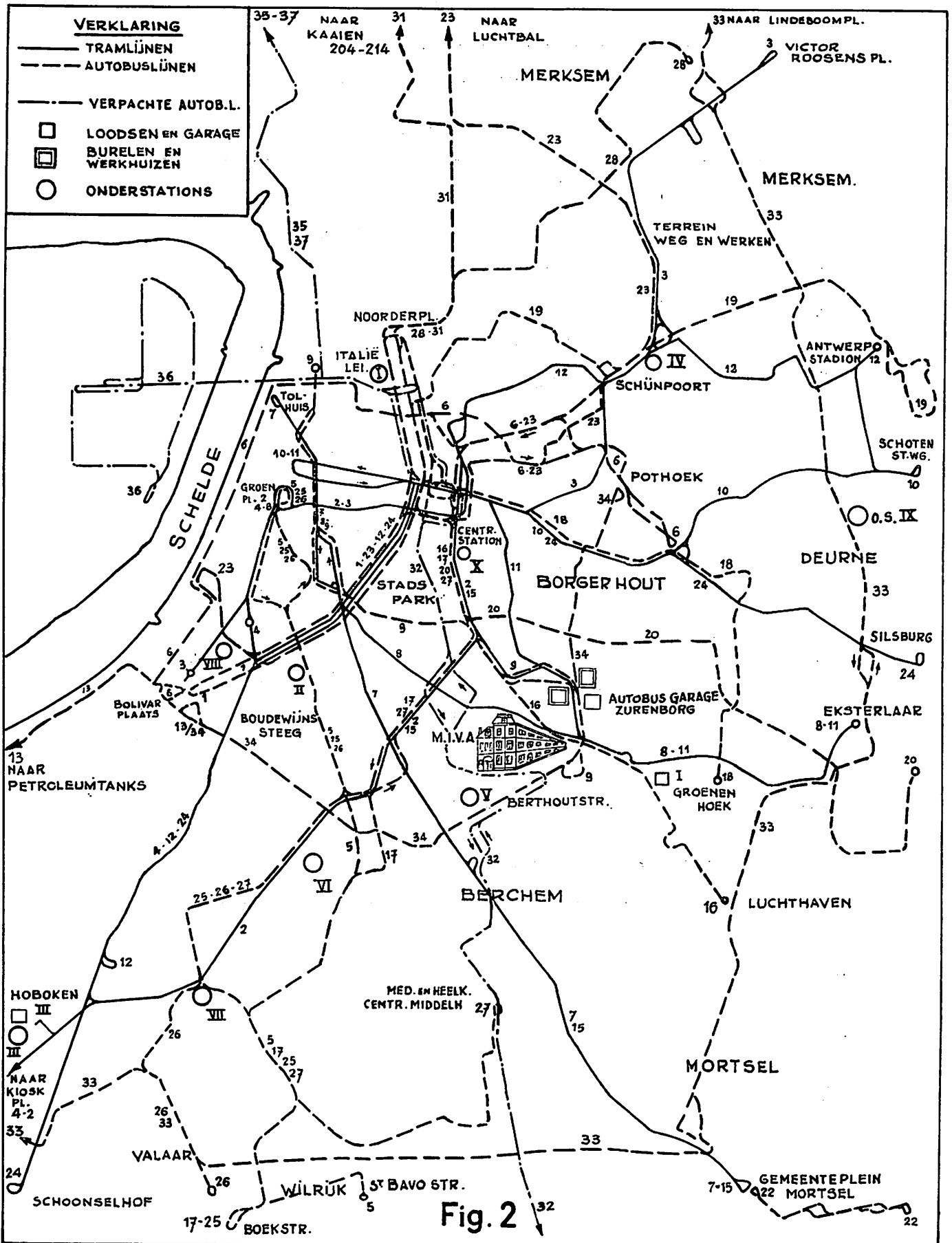
Zonder abonnementen

Lijnen	Reizigers 1967	Reizigers 1968	± in 1968 t.o.v. 1967	% ± in 1968 t.o.v. 1967
1	859.765	756.360	— 103.405	— 12,03
2	6.284.225	6.164.338	— 119.887	— 1,91
3	6.630.617	6.423.742	— 206.875	— 3,12
4	2.835.637	2.952.489	+ 116.852	+ 4,12
5	918.060	850.308	— 67.752	— 7,38
6	1.046.942	956.834	— 90.108	— 8,61
7	3.591.045	3.572.452	— 18.593	— 0,52
8	2.385.844	2.441.616	+ 55.772	+ 2,34
9	649.730	596.581	— 53.149	— 8,18
10	3.264.056	3.240.753	— 23.303	— 0,71
11	2.150.069	2.139.303	— 10.766	— 0,50
12	4.906.228	4.694.862	— 211.366	— 4,31
13	21.927	20.087	— 1.840	— 8,39
15	2.533.380	2.717.703	+ 184.323	+ 7,28
16	1.121.793	1.061.960	— 59.833	— 5,33
17	932.475	880.001	— 52.474	— 5,63
18	364.141	477.630	+ 113.489	+ 31,17
19	950.534	924.516	— 26.018	— 2,74
20	553.525	531.590	— 21.935	— 3,96
22	192.939	197.043	+ 4.104	+ 2,13
23	1.500.218	1.355.548	— 144.670	— 9,64
24	5.658.165	5.571.397	— 86.768	— 1,53
25	983.977	963.492	— 20.485	— 2,08
26	317.622	325.264	+ 7.642	+ 2,41
27	923.864	859.916	— 63.948	— 6,92
28	168.083	160.929	— 7.154	— 4,26
31	641.425	626.345	— 15.080	— 2,35
33	1.103.825	1.081.297	— 22.528	— 2,04
34	787.461	776.739	— 10.722	— 1,36
E.D.	161.047	195.321	+ 34.274	+ 21,28
Noordkasteel	434	495	+ 61	+ 14,06
TOTAAL	54.439.053	53.516.911	— 922.142	— 1,69

TABEL III

AANTAL AFGELEGDE WKM. (Tram + Autobus) PER MAAND IN 1968 t.o.v. 1967

	Wagenkm. 1967	Wagenkm. 1968	± in 1968 t.o.v. 1967	% ± in 1968 t.o.v. 1967
Januari	1.076.888,4	1.054.124,2	— 22.764,2	— 2,11
Februari	979.890,3	997.380,1	+ 17.489,8	+ 1,78
Maart	1.073.337,5	1.054.989,4	— 18.348,1	— 1,71
April	1.011.842,7	1.008.683,2	— 3.159,5	— 0,31
Mei	1.023.649,0	1.033.316,4	+ 9.667,4	+ 0,94
Juni	995.141,7	958.790,8	— 36.350,9	— 3,65
Juli	943.685,7	896.189,0	— 47.496,7	— 5,03
Augustus	959.197,3	890.197,2	— 69.000,1	— 7,19
September	1.017.483,0	973.787,9	— 43.695,1	— 4,29
Oktober	1.070.490,6	1.079.497,2	+ 9.006,6	+ 0,84
November	1.027.374,6	1.017.886,0	— 9.488,6	— 0,92
December	1.045.036,1	1.054.706,7	+ 9.670,6	+ 0,93
TOTAAL	12.224.016,9	12.019.548,1	— 204.468,8	— 1,67



TABEL IV
OMLOOPLENGTE DER TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN
+ VERPACHTE AUTOBUSLIJNEN

(Heen en Terug)

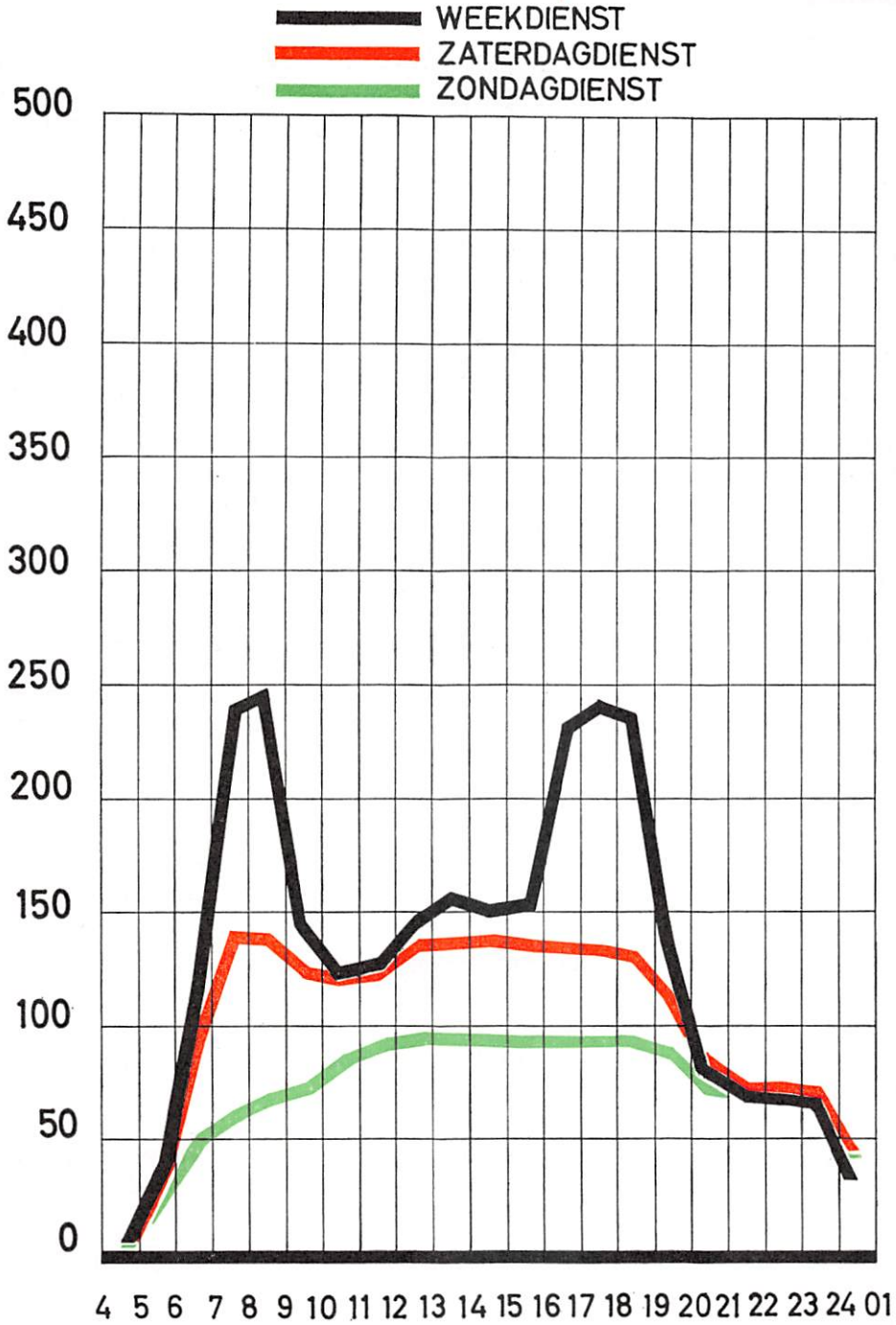
Lijnnummer	Tram	Autobus	Verpachte Autobuslijnen
1		7.268 m.	
2	18.880 m.		
3	16.845 m.		
4	13.903 m.		
5		15.634 m.	
6		14.484 m.	
7	14.977 m.		
8	11.974 m.		
9		10.183 m.	
10	11.371 m.		
11	12.512 m.		
12	20.588 m.		
13		5.922 m.	
15	13.558 m.		
16		9.848 m.	
17		14.864 m.	
18		10.283 m.	
19		15.382 m.	
20		11.506 m.	
22		5.309 m.	
23		20.291 m.	
24	24.078 m.		
25		15.293 m.	
26		15.223 m.	
27		18.132 m.	
28		13.007 m.	
31		19.290 m.	
32			20.008 m.
33		40.140 m.	
34		12.119 m.	
35			28.370 m.
36			13.068 m.
37			31.000 m.
	158.686 m.	274.178 m.	92.446 m.

ACHTEREENVOLGENDE EXPLOITATIE TOESTANDEN

	31.12.67	Zomerdiensten vanaf juli '68	31.12.68	± t.o.v. 31.12.67
Materieel :				
Motorwagens	136	92	138	+ 2
Bijwagens	23	—	34	+ 11
Autobussen	80	58	81	+ 1
Nachtbussen	7	7	7	—
Personeel :				
Tram	364	248	330	— 34
Autobus	161	134	160	— 1
Nachtbussen	7	7	7	—
Kilometer per dag :				
Motorwagens	21.399,5	17.297,0	21.091,6	— 307,9
Bijwagens	1.233,6	—	2.020,8	+ 787,2
Mw + Bw	22.633,1	—	23.112,4	+ 479,3
Autobussen	14.576,3	12.412,2	14.249,1	— 327,2

Fig. 3

AANTAL WAGENS IN DIENST Pr UUR (einde 1968)



ENKELE BELANGRIJKE WIJZIGINGEN OMTRENT DE EXPLOITATIE

a) Eenmansbediening.

Er werd naar eenmansbediening overgeschakeld op de tramlijnen 2 (14.4.1968) en 24 (27.8.1968). Zoals op de andere tramlijnen in eenmansdienst, werden de rijtuigen uitgerust met ontwaardingsapparaten « Camp » en « Poortman ».

b) Trajectwijzigingen over het jaar 1968.

— Autobuslijn 5 :

Met ingang van 5.8.68 werd de nieuwe rijbaan vanaf de « Dikke Mee » tot de Karel Oomsstraat voor het verkeer vrijgegeven en werd de volgende trajectwijziging doorgevoerd : vanaf Dikke Mee over de nieuwe rijweg - Karel Oomsstraat - Korte Lozanastraat en dan verder de normale reisweg.

— Autobuslijn 6 :

Ingaande op 1.11.1968, werd, in de richting Borgerhout, de voormalige reisweg als volgt gewijzigd : vanaf de Lange Beeldekensstraat over de Sommé-, Turck- en Kersbeekstraten - Groeningerplein en dan verder de normale reisweg.

— Autobuslijn 19 :

Deze lijn werd vanaf 1.5.68 vanaf de Schotensteenweg over de Van Heymbeecklaan - Wim Saerensplein en Twee Gezusterslaan geleid i.p.v. over de Schotensteenweg - Jozef Van Poppelstraat - Ruggeveldlaan en Fr. Versmissenlaan.

— Autobuslijn 27 :

Met ingang van 1.7.68 werd deze lijn verlengd tot aan het « Medisch en Heelkundig Instituut Middelheim » met de volgende reisweg : vanaf de Groenenborgerlaan over Oosterveldlaan - Kapittelstraat - Pius X-plein - Groenenborgerlaan - Prinses Josephine Charlottelaan - Hindenstraat - Prins Boudewijnlaan met eindpunthalte aan de Prins Boudewijnlaan/Floralienlaan (heen- en terugrit).

c) Enkele belangrijke voorlopige omleidingen in de loop van het jaar 1968.

Ingevolge bestratingswerken, waterwerken, plaatsen van telefoon- en gasleidingen, E.3-werken, moesten de trajecten van meerdere lijnen gedurende kortere of langere tijd worden gewijzigd.

De belangrijkste omleidingen waren :

— lijn 7 :

van 8.1.68 tot 1.3.68, in de richting Tolhuis : vanaf de Harmonie over de Belgiëlei - Lange Leemstraat tot de Nationale Bank en dan verder het normale traject.

— lijnen 2 en 4 :

van 22.2.68 tot 29.3.68, op de Antwerpsesteenweg : op het enkelspoorbaanvak (richting Stad) tussen de Steynstraat en de Berkenrodelei.

— lijn 24 :

met ingang van 5.4.68 op het enkel spoorbaanvak (richting Silsburg), tussen de spoorwegbrug Stenenbrug en de Joe Englishstraat.

— lijn 19 :

met ingang van 18.3.68 en gedurende 4 weken : vanaf de J. Welterslaan over de Gallifortlei - ter Heydelaan - ter Rivierenlaan en verder het normale traject.

— lijnen 6 en 13/34 :

gedurende het gehele jaar : trajectwijzigingen in de 8e wijk (Zuid) wegens de E.3-werken.

— lijn 22 :

sedert 25.7.68, in de richting Kaphaanlei : vanaf het eindpunt Gemeenteplein geschiedt de terugrit over de parkeerplaats Gemeenteplein - Mechelsesteenweg - Molenstraat enz.

— lijn 33 :

met ingang van 8.8.68 tot 26.9.68, in de richting Hoboken :

vanaf het Ridderveld over de Daniël Herreynslaan - Zwaantjesstraat - Antwerpsesteenweg - Windmolenstraat enz., en

in de richting Merksem :

vanaf de Heidestraat over de Draaiboomstraat - Aartselaarstraat - Windmolenstraat - Antwerpsesteenweg - Zwaantjesstraat - Daniël Herreynslaan - Ridderveld enz.

— lijnen 25, 26 en 27 :

— met ingang van 15.12.67 tot 17.4.68, in de richting Wilrijk :
vanaf de Jan Van Rijswijcklaan (hoek Cam. Huysmanslaan) over de Jan Van Rijswijcklaan - Pestalozzistraat - Jan De Voslei - Populierenlaan ; en in de richting Stad :
over de Alfred Coolsstraat - Volhardingstraat.

— sedert 18.4.68, in de richting Wilrijk : vanaf de Jan Van Rijswijcklaan over de Cam. Huysmanslaan - Jan De Voslei - doorgang ter hoogte van de W. Eekelersstraat en dan verder de normale reisweg.

— lijn 12 :

van 19.8.68 tot 17.9.68 werd deze lijn ingekort tot aan de Gallifortlei.

— lijnen 9 en 34 :

gedurende het gehele jaar : omleidingen aan de spoorwegbrug te Berchem.

d) Voorverkoop van rittenkaarten.

De voorverkoop van rittenkaarten, welke in 1967 werd doorgevoerd in de M.I.V.A.-verkoopboekjes alsmede in de 28 agentschappen van het Gemeentekrediet van België, de Antwerpse Hypotheekkas, de N.V. Ippa en het Krediet aan de Nijverheid, werd in 1968 uitgebreid tot 90 goed herkenbare voorverkoop-adressen, voornamelijk door toevoeging van de agentschappen van « Het Spaarkrediet » (14), het Reisagentschap Boënné (5) en 43 handelshuizen.

B. — TARIEVEN.

Met ingang van 1 oktober 1968 werden de volgende tariefswijzigingen toegepast :

a) Kaartjes :

— rechtstreekse rit (kaartje A) : 8 Fr (voorheen 7 Fr)
— overstaprit (kaartje B) : 12 Fr (voorheen 10 Fr)

b) Weekkaarten :

— kaart F voor 12 rechtstreekse ritten : 45 Fr (voorheen 40 Fr)
— kaart C voor 12 overstapritten : 60 Fr (voorheen 52 Fr)

c) Rittenkaarten : 40 Fr voor 7 ritten (voorheen 34 Fr)

d) Abonnementen :

— schoolabonnementen werden verhoogd met ongeveer 20 %.
— gewone abonnementen werden verhoogd met ongeveer 15 %.

e) Het grondslagtariief van de autobusdienst Hoboken-Merksem werd op 1,15 Fr. gebracht met een te innen minimum van 7 Fr. (voorheen resp. 1.10 en 6 Fr.).

C. — VERPACHTE AUTOBUSLIJNEN (pachter : Autobus De Polder P.V.B.A.)

Het grondslagtariief km. werd op deze lijnen vanaf 1 oktober 1968 eveneens op 1,15 Fr. gebracht met een te innen minimum van 7 Fr. (voorheen resp. 1.10 en 6 Fr.).

— Lijn Centraal Station - Elsdonk Drie Eikenstraat nr 32

— Lijn Dokken

— Fr. Rooseveltplein - Kaai 403 nr 35

— Fr. Rooseveltplein - Van Cauwelaertsluis nr 37

— Lijn Centraal Station - Linkeroever nr 36
(Aftakking St. Anna Strand)

		32	35/37	36
Reizigers	1968	1.877.862	256.878	559.299
	1967	1.898.852	343.078	607.593
% ± t.o.v.	1967	- 1,11	- 25,13	- 7,95
Wagenkm.	1968	564.101,8	298.245,8	300.035,5
	1967	565.375,0	330.718,5	298.883,5
% ± t.o.v.	1967	- 0,23	- 9,82	+ 0,39
Ontvangsten	1968	11.761.683	2.177.055	3.270.206
	1967	11.435.843	2.810.164	3.405.231
% ± t.o.v.	1967	+ 2,85	- 22,53	- 3,96
Ontvangst per Wagenkm.	1968	20,85	7,30	10,90
	1967	20,23	8,50	11,39
% ± t.o.v.	1967	+ 3,06	- 14,12	- 4,30

- lijn 32 :

met ingang van 1.7.68 werd de voormalige reisweg als volgt gewijzigd : vanaf Elisabethlaan over Koninklijkelaan - Floraliënlaan en verder normale reisweg (heen- en terugrit).

- lijn 36 :

vanaf 1.5.68 werd het traject dezer lijn gewijzigd :

- richting Linker Oever : van Centraal Station over Gemeentestraat - Van Stralenstraat - Pijlstraat - Van Maerlantstraat - Sint-Jansplein - Van de Wervestraat - Geulincxstraat - Tunnelplaats en dan de normale reisweg.

- richting Centraal Station : van Tunnelplaats over de Cassiersstraat - Van de Wervestraat - Sint-Jansplein - Van Maerlantstraat - Osystraat - Franklin Rooseveltplaats - Gemeentestraat - Centraal Station.

D. - ALGEMENE INLICHTINGEN.

	1967 (31 december)	1968 (31 december)
Rijtuig Km.		
Motorwagens	7.039.673,6	6.904.880,6
Bijwagens	201.797,1	269.293,5
Autobussen	4.982.546,2	4.845.374,0
	<hr/> 12.224.016,9	<hr/> 12.019.548,1
Aantal reizigers (kaarten-kaartjes)		
Rechtstreekse rit	{ tram 39.058.677	38.929.123
	{ autobus 13.732.502	13.213.288
Overstap	{ tram 1.180.589	989.532
	{ autobus 467.285	384.968
Totaal aantal reizigers	54.439.053	53.516.911
Aantal geabonneerde reizigers	8.401.192	8.293.670
	<hr/> 62.840.245	<hr/> 61.810.581
Aantal verstrekte abonnementen		
School :		
- jaarlijkse	5.896	6.190
- driemaandelijkse	8.355	8.121
- maandelijkse	1.010	873
- lijn 33	1.552	1.557

Gewone :		
— jaarlijkse	161	135
— zesmaandelijke	405	290
— jaarabonnementen betaalbaar per maand	431	353
— lijn 33	151	353

Netto verkeersontvangsten

— reizigers (kaarten en kaartjes)	286.073.749	291.345.042
— abonnementen	11.084.276	10.821.503
— vergoedingen P.T.T.	3.127.288	4.426.115
	<hr/>	<hr/>
	300.285.313	306.592.660

UITSLAGEN VAN D

De exploitatierekening werd opgemaakt overeenkomstig de voorschriften van art. 37 der statuten. In onderstaande tabel worden de ontvangsten en uitgaven gedetailleerd zoals voorzien in dit artikel.

A. ONTVANGSTEN.

- a) Verkeersontvangsten
- b) Publiciteitsontvangsten
- c) Opbrengsten van verpachtingen en concurrentievergoeding
- d) Andere bedrijfsontvangsten

Totalen A :

B. UITGAVEN.

- a) Exploitatie en onderhoud :
 - 1. Wedden, lonen, soc. lasten en bijkomende personeelslasten
 - 2. Materialen en andere bedrijfsuitgaven
 - 3. Tractie
 - 4. Taks op ontvangsten
- b) Dotatie voor het Vernieuwings- en Amortisatiefonds
- c) Provisie groot onderhoud trams en autobussen
- d) Dotatie verzekeringsfonds voor ongevallen aan derden
- e) Rente- en aflossingsdienst leningen
- f) — Rente maatschappelijke aandelen Reeks B
- Voorheffing op rente der maatschappelijke aandelen Reeks B (te compenseren verliessaldo 1963)
- g) Toekenning aan de N.V. Electrafina ingevolge de medewerking van haar gespecialiseerde diensten
- h) Vergoeding aan de deelhebbende openbare besturen

Totalen B :

Bedrijfsresultaten (verlies)

Uitzonderlijke baten - lasten :

- Bankintresten, kortingen van leveranciers en prijsaanpassing stocks :
- Boni

Resultaat boekjaar 1968 :

- Verlies

Exploitatie-coëfficiënt

T U K VIII

X P L O I T A T I E R E K E N I N G

Deze elementen, evenals de exploitatie-uitslagen zijn verder ingedeeld in functie van het uitbatingsmaterieel.

TRAMS	AUTOBUSSEN	NET
230.559.871	80.860.000	311.419.871
1.802.275	631.518	2.433.793
1.208.233	2.522	1.210.755
181.545	8.037	189.582
233.751.924	81.502.077	315.254.001
180.226.417	76.118.417	256.344.834
28.177.859	15.981.563	44.159.422
22.305.772	5.643.405	27.949.177
—	4.827.211	4.827.211
13.196.544	4.296.830	17.493.374
5.353.094	3.612.811	8.965.905
—	—	—
—	—	—
3.341.003	1.833.997	5.175.000
835.255	458.501	1.293.756
2.334.935	817.605	3.152.540
2.661.827	932.069	3.593.896
258.432.706	114.522.409	372.955.115
24.680.782	33.020.332	57.701.114
		490.558
		57.210.556
110,559	140,515	118,303

EXPLOITATIEUITGAVEN BETREFFENDE HET PERSONEEL :

De wedden en lonen bedragen : F 143.116.458

De verplichte sociale lasten bedragen : F 59.521.003
of 41,59 % van de wedden en lonen

Zij omvatten :

— de bijdrage aan de Rijksdienst voor M.Z.	F 41.712.624
Deze bijdrage dekt :	
— het wettelijk pensioen	
— de verzekering tegen ziekte en invaliditeit	
— de gezinsvergoedingen	
— de verzekering tegen werkloosheid	
— het jaarlijks verlof der arbeiders	
— de verlofbezoldiging der bedienden	F 1.679.064
— het bijkomend verlof der arbeiders	8.211.837
— de premie voor verzekering tegen arbeidsongevallen	2.392.857
— het verzorgingsfonds voor beroepsziekten	62.705
— de 10 wettelijke feestdagen	3.936.364
— het gewaarborgd weekloon	1.438.052
— de sociale spoorabonnementen	87.500

De overige uitgaven ten bate van het personeel bedragen : F 53.707.373
of 37,53 % van de wedden en lonen.

Zij omvatten :

— 26 betaalde rustdagen	F 11.018.369
— toeslag voor verlof der bedienden	160.450
— productiviteitspremie arbeiders	2.042.641
— eindejaarspremie	453.188
— kledingvergoeding	1.435.341
— extra-kledingvergoeding	1.701.162
— aanvullende rustgelden	31.715.275
— vergoeding loonverlies wegens ziekte en arbeidsongeval	3.028.241
— bijdrage ten bate van het syndikaal fonds	811.038
— budget sociale dienst, premies, viering gedecoreerden en op rust gesteld personeel en dgl.	1.341.668

F 256.344.834

BEDRIJFSONTVANGSTEN

De gemiddelde netto ontvangst per reiziger, zonder abonnees, bedraagt F 5,444 d.i. 5,989 maal hoger dan deze van 1938 (laatste normaal jaar van de vooroorlogse periode) toen zij F 0,909 bedroeg.

Deze gemiddelde ontvangst is echter beïnvloed door de vrijstelling van voertaks op de ontvangsten der trams, hetgeen een verschil geeft van F 0,275.

De totale netto ontvangst van kaartjes en rittenkaarten bedraagt F 291.345.042 tegenover F 75.500.000 in 1938, of een verhouding van 3,859.

Deze verhoging is echter veel kleiner dan deze der uitgaven.

De wanverhouding tussen inkomsten en uitgaven wordt nog verergerd door de steeds toenemende vermindering van het aantal reizigers dat, zonder abonnees, 53.516.911 bedraagt tegenover 83.083.766 in 1938 of een vermindering tot 64,41 % van 1938.

VERDELING VAN DE EXPLOITATIE- EN ONDERHOUDSUITGAVEN :

	Bedragen	% van het totaal der exploitatie- en onder- houdsuitgaven
1. Wedden en lonen, sociale lasten en bij- komende personeelslasten	256.344.834	76,91
2. Materialen en andere bedrijfsuitgaven	44.159.422	13,25
3. Tractie	27.949.177	8,39
4. Taks op ontvangsten	4.827.211	1,45
	<hr/>	<hr/>
	333.280.644	100,00

HOOFDSTUK IX

ONDERZOEK VAN DE BALANS OP 31 DECEMBER 1968

ACTIVA

I. Vastliggend

F 396.000.000

Inbrengen van de Openbare Besturen en van de n.v. Electrafina. Het betreft de inbrengen gedaan in uitvoering van de wet van 22 februari 1961, bij de oprichting van de maatschappij, bij akte verleden op 10 oktober 1962 voor de Heer Minister van Verkeerswezen.

Het omvat :

1. De vastliggende goederen die eigendom geworden zijn van de openbare besturen door het feit van het verstrijken van de aan de n.v. « Antwerpse Tramwegen » verleende concessies.
2. De vastliggende goederen dienend voor de exploitatie van het net en die eigendom gebleven waren van de n.v. « Electrafina » bij het verstrijken van de haar verleende concessies, alsmede haar schuldvorderingen ingevolge de toepassing van de overeenkomsten en vroegere bestekken.

II. Voorlopige rekening

F 328.696.968

Deze post vertegenwoordigt de tegenwaarde van het nieuw materieel dat aangekocht werd in vervanging van het oude. Deze waarden zullen afgeschreven worden door middel van het Vernieuwingsfonds naarmate de delging der leningen, die tot financiering van deze aanschaffingen werden aangegaan.

Deze worden als volgt omschreven :

a) Aanschaffingen vóór 1.1.1963	
Tramwagens en onderstations :	
nog af te schrijven saldo	F 38.005.000
b) Aanschaffingen na 1.1.1963	
Tramwagens	F 123.849.417
Autobussen	F 49.488.023
Gebouwen	F 127.884.218
Onderstations	F 16.088.175
Dienstwagens	F 1.179.135
	<hr/>
	F 318.488.968
Aflossingen (1963-1968)	F -27.797.000
	<hr/>
	290.691.968

III. Borgtochten.

F 88.450

Dit zijn borgtochten, gestort bij de Regie van Telegrafie en Telefonie, de N.V. IMEA, de Deposito- en Consignatiekas, de N.M.V.B. en bij de N.M.B.S.

IV. Omzetbaar.	
A. — Voorraden	F 28.669.973
Zijnde de tegenwaarde der stocks in onze magazijnen.	
— Portefeuille	F 13.450
nl. 35 niet volstorte aandelen van de « Fédération des Centrales d'Electricité de Belgique », 1 aandeel van de « Dienst voor Toezicht der Electricische Inrichtingen in België », en 25 aandelen van de « Samenwerkende Maatschappij der Private Spoorverbinding Merksem en Schoten ».	
— Debiteuren	F 22.525.608
Deze post vertegenwoordigt de door derden verschuldigde bedragen voor diverse werken en prestaties, de speciale contributie op de brutolonen der werklieden als voorschot aan de R.M.Z., alsook de door het personeel nog te storten ontvangsten.	
— Debiteurenrekeningen	F 324.814
Deze post omvat de debetsaldi der te verdelen kostenrekeningen die in de volgende jaren in de bedrijfsuitgaven dienen verrekend te worden.	
B. — Te compenseren verlies 1963	F 932.492
Verzaking door de Staat aan de inning van de roerende voorheffing op de inkomsten van de maatschappelijke aandelen van Reeks B, ten belope van het verlies van het dienstjaar 1963 (K.B. van 3.12.1963).	
Het te compenseren verlies bedraagt F 8.130.068 en de niet betaalde roerende voorheffing van 1963 tot 1968 F 7.197.576.	
— Te compenseren verlies 1964-1965	F 6.931.780
Het verlies 1964 bedroeg F 11.420.028, dit van het dienstjaar 1965 F 26.571.492.	
Ten einde bij te dragen tot het evenwicht van de exploitatierekeningen der intercommunale maatschappijen voor stedelijk gemeenschappelijk vervoer, werd door de Staat een bedrag van 250.000.000 F ingeschreven op het bijblad van de bijkredieten van de rijksbegroting voor 1965. Het uit dien hoofde aan onze maatschappij toegekend bedrag als bijdrage van de Staat tot het evenwicht der exploitatierekening 1964/65 bedraagt F 31.059.740 (K.B. 2.6.1966).	
— Te compenseren verlies 1967	F 4.054.494
Het verlies 1967 bedroeg F 63.731.118. De bijdrage van de Staat tot het evenwicht van de exploitatierekening 1967 bedroeg F 59.676.624.	
C. — Te ontvangen voorschot op de bijdrage van de Staat tot het evenwicht van de exploitatierekening 1968	F 8.000.000
V. Beschikbaar	
F 4.148.656	
Het betreft de speciën in kas, het tegoed bij het Bestuur der Postchecks, bij het Gemeentekrediet van België en bij de diverse banken op 31.12.1968.	
VI. Resultaat	
F 57.210.556	
Het verlies van het boekjaar 1968 bedraagt F 57.210.556.	
VII. Orderekening	
F 30.000.000	
Ingevolge het Koninklijk Besluit van 4.4.1968 werd onze maatschappij gemachtigd bij het Gemeentekrediet van België een lening aan te gaan voor een bedrag van F 77 miljoen, met Staatswaarborg. Het nog te contracteren saldo bedraagt F 30 miljoen.	

Totaal ACTIVA : F 887.597.241

PASSIVA.

I. Kapitaal.

Het kapitaal vastgesteld op F 396.000.000

werd voltekend en volgestort bij de oprichting van de maatschappij door de inbrengen waarvan hiervoren sprake onder de rubriek der Activa I « Vastliggend ».

Ter vertegenwoordiging van die inbrengen werden 39.600 maatschappelijke aandelen toegekend als volgt :

28.100 genaamd van « Reeks A » aan de Belgische Staat, onder beding voor deze laatste ze af te staan aan de openbare besturen die besloten hebben van de vereniging deel uit te maken.

Deze aandelen die thans verdeeld zijn volgens de bij de statuten van de maatschappij behorende opgave, zijn slechts onder openbare besturen overdraagbaar.

11.500 genaamd van « Reeks B » aan de n.v. Electrafina. Deze laatste aandelen zijn onoverdraagbaar.

II. Vernieuwings- en amortisatiefonds F 19.158.813

Dit fonds dat bestemd is om te voorzien in de uitgaven voor vernieuwing of vervanging van de installaties en het materieel, alsmede om de last te dragen van de rente en de aflossing van de eventueel daartoe aangegane leningen,

bedroeg op 1 januari 1968 F 23.388.782

het werd gestijfd met F 21.819.420

overeenkomstig de bepalingen van art. 39 der statuten.

Gedurende het jaar 1968 werden er voor F 2.050.234 uitgaven op aangerekend voor aankopen en vernieuwingswerken alsook F 23.999.155 voor rente en aflossing der leningen.

III. Provisierekeningen F 1.434.059

a) Provisie voor ongevallen aan derden F 1.529.676

Sedert 1 januari 1964 worden de uitgaven, voortspruitende uit de burgerlijke aansprakelijkheid inzake ongevallen ten overstaan der vervoerde reizigers en der materiële schade aan derden, volledig gedekt door de verzekering. De schadeloosstelling van ongevallen veroorzaakt vóór 1 januari 1964 bedroeg F 220.379.

b) Fonds voor groot onderhoud : te kort F 95.617

De provisie tot stijving van het fonds bedroeg 0,50 F/km. Vanaf 1.7.1968 werd zij verhoogd tot 1 F/km.

Op 1 januari 1968 bedroeg het saldo F 1.038.302

de provisie ten laste der exploitatierekening F 8.965.905

en het groot onderhoud F 10.099.824

IV. Crediteurenrekeningen F 6.897.342

Het betreft voorafgeïnde ontvangsten voor vervoer en publiciteit die naarmate de uitvoering ervan op de exploitatierekening zullen verrekend worden in 1969.

V. Schulden op korte termijn.

— Diverse Crediteuren	F	48.557.486
Deze post omvat de nog verschuldigde bedragen aan leveranciers, aan de R.M.Z., te betalen verzekering van het personeel, te betalen lonen en ziektegeden, belastingen op wedden en lonen, de vervoertaks, aan de N.V. Electrafina en aan de Openbare Besturen te betalen vergoedingen, enz.		
— Tijdelijke kredietopening bij de bank	F	17.841.541

VI. Schulden op lange termijn zonder waarborg F 5.500.000

Het thesaurievoorschot, terugvorderbaar zonder intrest, ons toegekend door het Ministerie van Verkeerswezen ingevolge een beslissing van het Ministerieel Comité voor Publieke Investerings en Vervoer op 23.12.1964.

VII. Schulden op lange termijn met waarborg F 316.208.000

De bij het Gemeentekrediet van België gecontracteerde leningen bedragen :

- a) F 55.000.000 gecontracteerd vóór 1 januari 1963 ; het niet afgelost kapitaal bedraagt F 38.005.000.
- b) F 310.000.000 gecontracteerd na 1 januari 1963, zijnde :
 - 1) F 200.000.000 : lening gewaarborgd door de Staat aan te wenden voor de modernisering van de exploitatiemiddelen (K.B. van 26.8.1963).
 - 2) F 10.000.000 : lening gewaarborgd door de Staat, aangegaan tot het vormen van een bedrijfsfonds voor lopende uitgaven (K.B. van 7.11.1963).
 - 3) F 53.000.000 : lening gewaarborgd door de Staat, aan te wenden voor de verdere modernisering der exploitatiemiddelen (K.B. van 21.9.1966).
 - 4) F 47.000.000 : lening gewaarborgd door de Staat ten belope van 77 miljoen, aangegaan tot financiering der investeringen zoals voorzien in het investeringsprogramma 1967-1971 (K.B. van 4.4.1968).
Het niet afgelost kapitaal bedraagt F 278.203.000.

VIII. Transitorische rekening F 46.000.000

De thesaurievoorschotten ons toegekend als bijdrage van de Staat tot het evenwicht der exploitatierekening 1968 bedroegen F 38.000.000. In februari 1969 werd ons een bijkomend voorschot van 8.000.000 F uitgekeerd.

IX. Orderekening F 30.000.000

Nog te contracteren lening bij het Gemeentekrediet van België, door de Staat gewaarborgd bij K.B. van 4.4.1968.

Totaal PASSIVA : F 887.597.241

VERSLAG
VAN HET
COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
AAN DE ALGEMENE VERGADERING
VAN 27 MEI 1969

Mijne Heren,

In uitvoering van uw statuten, hebben wij de eer U verslag uit te brengen over onze controleopdracht voor het boekjaar 1968.

Gedurende het boekjaar werd het actief en het passief in de evolutie van de diverse samenstellende delen gevolgd.

Voor het magazijn werden steekproeven gedaan : de kas, de postcheckrekening en de banken werden in overeenstemming bevonden met de bewijsstukken en de boekhouding. De debiteuren en crediteuren zijn in overeenstemming met de boekhoudkundige geschriften.

Wij stellen andermaal vast dat de statutaire bepalingen voor de vorming van de voorzieningen van het Vernieuwings- en Amortisatiefonds alleen reeds ten opzichte van de te verrekenen intresten en delgingen der leningen onvoldoende zijn. Het principe van het fonds beantwoordt niet aan de criteria van bedrijfseconomisch standpunt.

Wij danken hierbij de directie en de dienst van de boekhouding voor de medewerking die ons verleend werd.

Mits rekening te houden met bovenstaande opmerking, stellen wij U voor de balans en de winst- en verliesrekening, zoals zij door de Raad van Beheer wordt voorgelegd, goed te keuren.

Antwerpen, 5 mei 1969.

Het College van Commissarissen,

J. LAMBRECHTS,

P. GIELENS,

TH. PIRENNE,

MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOM

Balans op 31.12.1968

ACTIVA

	31.12.1968	31.12.1967
I. — VASTLIGGEND		
Inbrengen van de Openbare Besturen en van de N.V. Electrafina	396.000.000	396.000.000
II. — VOORLOPIGE REKENING	328.696.968	294.125.056
III. — BORGTOCHTEN	88.450	85.550
IV. — OMZETBAAR		
A. Voorraden	28.669.973	
Portefeuille	13.450	
Debiteuren	22.525.608	
Debiteurenrekeningen	324.814	
B. Verlies 1963	8.130.068	
Roerende voorheffing	— 7.197.576	
Blijft te compenseren	932.492	
Verlies 1964	11.420.028	
Verlies 1965	26.571.492	
Bijdrage van de Staat	— 31.059.740	
Niet gecompenseerd Verlies 1967	63.731.118	6.931.780
Bijdrage van de Staat	— 59.676.624	
Niet gecompenseerd	4.054.494	
C. Te ontvangen voorschot op de bijdrage van de Staat tot het evenwicht van de exploitatierekening 1968	8.000.000	
	71.452.611	74.295.098
V. — BESCHIKBAAR	4.148.656	8.961.530
VI. — RESULTAAT		
Bedrijfsverlies	57.701.114	
Uitzonderlijke baten	— 490.558	
	57.210.556	63.731.118
VII. — ORDEREKENING		
Gemeentekrediet van België : Lening 77 Mi. (K.B. 4.4.1968)	30.000.000	—
	887.597.241	837.198.352

Nagezien door het College van Commissarissen, in zitting van 5 mei 1969.

P. Gielens
J. Lambrechts
T. Pirenne

MUNAAAL VERVOER TE ANTWERPEN

December 1968

		PASSIVA	
		31.12.1968	31.12.1967
I. —	KAPITAAL		
	28.100 maatschappelijke aandelen, Reeks A		
	11.500 maatschappelijke aandelen, Reeks B	396.000.000	396.000.000
II. —	VERNIEUWINGS- EN AMOR- TISATIEFONDS	19.158.813	23.388.782
III. —	PROVISIEREKENINGEN		
	Provisie voor ongevallen	1.529.676	
	Provisie voor groot onderhoud	— 95.617	
		<hr/>	
		1.434.059	2.788.357
IV. —	CREDITEURENREKENINGEN	6.897.342	6.726.452
V. —	SCHULDEN OP KORTE TERMIJN		
	Diverse crediteuren	48.557.486	
	Tijdelijke kredietopening bij de bank	17.841.541	
		<hr/>	
		66.399.027	70.020.461
VI. —	SCHULDEN OP LANGE TERMIJN ZONDER WAARBORG.		
	Ihesaurievoorschot onder voor- waarden toegekend door de Staat (Min. Comité van 23.12.1964)	5.500.000	5.500.000
VII. —	SCHULDEN OP LANGE TERMIJN MET WAARBORG		
	Leningen Gemeentekrediet nog af te lossen		
	aangegaan vóór 1.1.1963	38.005.000	
	aangegaan na 1.1.1963	173.952.000	
		6.000.000	
		51.251.000	
		47.000.000	
		<hr/>	
		316.208.000	283.074.300
VIII. —	TRANSITORISCHE REKENING		
	Bijdrage van de Staat tot het even- wicht van de exploitatierekening 1968	38.000.000	
	Te ontvangen voorschot op dito Idem 1967	8.000.000	
		<hr/>	
		46.000.000	49.700.000
IX. —	ORDEREKENING		
	Gemeentekrediet van België :		
	Lening 77 Mi. (K.B. 4.4.1968)	30.000.000	—
		<hr/>	
		887.597.241	837.198.352
		<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

Afgesloten door de Raad van Beheer, in zitting van 31 maart 1969.

De Beheerder-Directeur-Generaal

A. Rits.

R. De Vocht, Voorzitter,

L. Janssens de Varebeke, Ondervoorzitter,

L. Van der Straten, Beheerder,

E. De Fleurquin, Beheerder,

R. Dekeyzer, Beheerder,

F. Christiaenssens, Beheerder,

R. De Graef, Beheerder,

K. De Groodt, Beheerder,

C. Vanmonfort, Beheerder.

L. Eggers, Beheerder,

L. Muys, Beheerder,

M. Wittock, Beheerder,

A. De Brouwer, Beheerder,

M. Hansen, Beheerder,

H. Hardies, Beheerder,

A. Herbosch, Beheerder,

L. Pieters, Beheerder,

A. Rits, Beheerder,

P. Lauret, Beheerder,

E. Mertens, Beheerder.

VERLIES- EN WINSTREKENING 1968

DEBET

CREDIT

Exploitatieverlies van het
dienstjaar 1968

57.210.556

Te compenseren verlies van
het dienstjaar 1968

57.210.556

Drukkerij
L. OPDEBEEK
Tweemontstraat 278
DEURNE