

**MAATSCHAPPIJ**  
voor het  
**INTERCOMMUNAAL VERVOER**  
te  
**ANTWERPEN**

---

**VERSLAGEN**  
**VAN DE RAAD VAN BEHEER**  
en  
**VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN**  
aan de  
**ALGEMENE VERGADERING DER DEELGENOTEN**  
**OP 25 MEI 1970**

**1969**

---

---

**MAATSCHAPPIJ VOOR HET  
INTERCOMMUNAAL VERVOER  
TE ANTWERPEN**

---

**VERSLAG  
VAN DE RAAD VAN BEHEER  
AAN DE ALGEMENE VERGADERING DER DEELGENOTEN  
OP 25 MEI 1970**

**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 1969, alsmede de balans en de verlies- en winstrekening per 31.12.1969, ter goedkeuring voor te leggen.

**RAAD VAN BEHEER**

- DE VOCHT R., Beheerder van vennootschappen, 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 de Gemeente 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., Ere-pleitbezorger,  
beheerder die de Provincie vertegenwoordigt.  
DE GROODT K., Advocaat,  
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.  
VAN MONFORT G., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,  
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.  
EGGERS L., Gemeenteraadslid van de Stad Antwerpen,  
beheerder die de Stad Antwerpen vertegenwoordigt.  
DE BOEY S., Schepen van de Gemeente Deurne,  
beheerder die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigt.  
ULENERS L., Gemeenteraadslid van de Gemeente Berchem,  
beheerder die de deelhebbende gemeenten vertegenwoordigt.  
DE POTTER J.P., 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.  
PHILIPSEN L., beheerder die het personeel vertegenwoordigt.  
MERTENS E., beheerder die het personeel vertegenwoordigt.

**COMMISSARIS VAN DE REGERING.**

**GOROTS 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.

**MAESSCHALCK J.**, Gemeenteraadslid van de Gemeente Mortsel,  
door de deelhebbende openbare besturen aangewezen.

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

## I N H O U D S T A B E L

Hoofdstuk	I — Raad van Beheer en College van Commissarissen	blz.	7
Hoofdstuk	II — Algemene beschouwingen . . . . .	blz.	9
Hoofdstuk	III — Personeel . . . . .	blz.	13
Hoofdstuk	IV — Vast Materieel . . . . .	blz.	19
Hoofdstuk	V — Pre-Metro . . . . .	blz.	23
Hoofdstuk	VI — Rollend materieel . . . . .	blz.	27
Hoofdstuk	VII — Exploitatie . . . . .	blz.	31
Hoofdstuk	VIII — Uitslagen van de exploitatierekening . . . . .	blz.	38/39
Hoofdstuk	IX — Onderzoek van de balans op 31 december 1969 . .	blz.	43
	Verslag van het College van Commissarissen . . . . .	blz.	47
	Balans en Verlies- en Winstrekening 1969 . . . . .	blz.	48/49

## HOOFDSTUK I

### RAAD VAN BEHEER

#### COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

Volgens art. 12 der Statuten, verstreek in 1969 de helft van de mandaten der leden van de Raad van Beheer.

De uittredende beheerders, zo vertegenwoordigers van de aandeelhouders der reeksen A en B als van de personeelsgroeperingen, werden opnieuw benoemd voor een ambtsperiode van zes jaar, met uitzondering van :

- de vertegenwoordigers der deelhebbende gemeenten die, volgens een onderling akkoord van deze besturen, vervangen werden door de heren S. De Boey, Schep en van Deurne, en L. Uleners, Gemeenteraadslid van Berchem ; en
- de heer De Brouwer, vertegenwoordiger van de N.V. Electrafina, die in deze hoedanigheid vervangen werd door dhr. De Potter.

Wij brengen hier hulde aan de heren Muys, Wittock en De Brouwer die, gedurende hun ambtsperiode als beheerders, met diep inzicht in de verkeersproblematiek bijdroegen tot het bepalen van het bedrijfsbeleid, en steeds bereid werden gevonden de belangen van MIVA voor te staan waar zulks nodig was.

\* \* \*

De gewone algemene vergadering der aandeelhouders van 27 mei 1969 bevestigde de heren Gielens en Pirenne in hun functie van commissarissen voor een nieuwe termijn van één jaar.

In toepassing van de beurtrol, opgemaakt door de deelhebbende gemeenten, werd de heer Maesschalck tot commissaris aangesteld voor één jaar, in vervanging van dhr. Lambrechts, uittredend.

\* \* \*

De heer Van de Sompel, Inspecteur-generaal van Financiën, bleef de Inspectie van Financiën vertegenwoordigen bij M.I.V.A.

\* \* \*

De Raad van Beheer werd regelmatig op de hoogte gehouden van de evolutie van het reizigersvervoer en van de financiële toestand van het bedrijf. De belangrijke beslissingen onder oogpunt van exploitatie werden voorafgaandelijk besproken en de uitvoering van de genomen besluiten van nabij gevolgd. Vooral de geleidelijke vernieuwing van het rollend materieel, de aanbouwplannen voor de moderne Centrale Werkplaats Hoboken en de pre-metro-projecten hielden de aandacht van de Raad gaande.

## HOOFDSTUK II

### ALGEMENE BESCHOUWINGEN

Aan M.I.V.A.-gebeurtenissen die naar buiten sterk opvielen was 1969 niet rijk. Het was eerder een jaar besteed aan verbeteringen binnen de exploitatie en aan een intensieve voorbereiding van maatregelen die pas later hun invloed zullen doen voelen in het openbaar.

De levering van nieuw rollend materieel, P.C.C.-tramwagens en Fiat-Van Hool-autobussen, geschiedde ingevolge een beslissing door de Raad van Beheer in 1968 genomen. Dat de inzet van nieuwe rijtuigen niet meer als een evenement wordt aanvoeld, kan zeker niet betreurd worden.

De verwerving van eigendommen, nodig voor de oprichting van een moderne Centrale Werkplaats te Hoboken, de aanvang van de pre-metro-werken, die we hier aanstippen omdat hij toch slechts door een week-end gescheiden was van het einde van het dienstjaar, dit alles lag vervat in het besluit dat de Heer Minister Bertrand destijds trof om tot deze werken te laten overgaan. Wij houden eraan de Heer Minister te danken omdat achter zijn principieel akkoord van « te laten overgaan » steeds de nodige stuwkracht stond om ook « te doen overgaan ».

Voor de latere ontwikkeling van het bedrijf en voor de gezondmaking van het verkeer, hebben die maatregelen en studies, gericht op de nabije of verdere toekomst, een belang dat moeilijk kan overschat worden. Beschouwingen over b.v. de pre-metro zullen evenwel een gewilliger en meer belangstellend gehoor vinden, zodra het eerste vak De Keyserlei-Groenplaats bereden wordt en de tijdelijke hinder, die iedere bouwwerf meebrengt, kan afgewogen worden tegen de bestendige voordelen.

Wél zouden we dit jaar kunnen uitweiden over de vermindering van het bedrijfsverlies ten overstaan van het vorige. Vermoedelijk valt het toe te schrijven aan de tariefaanpassing van oktober 1968 en is het een accidenteel verschijnsel. Een analyse is alleszins voorbarig.

Al kan dit gunstiger resultaat met genoegen worden vermeld, dan wordt het genoeg toch fel gematigd door het blijkbaar niet te stuiten verlies aan reizigers. Niet zozeer omdat het onafwendbaar moet leiden tot een opnieuw stijgend deficit. Maar vóór alles omdat die verschrompeling van het gemeenschappelijk vervoer de kern raakt van een vraag die in belang het louter financiële aspekt overtreft: Waar moet het heen met het openbaar personenvervoer, en met het verkeer kortweg?

Het probleem is niet nieuw. Nieuw daarentegen is de wil om het aan te pakken in zijn grondoorzaken.

Al te lang heerste een overdadige gerustheid met betrekking tot de noden van het openbaar personenvervoer. Wellicht was hieraan de mening niet vreemd, dat dit vervoer zichzelf wel behelpen zou in elke omstandigheid of dat, in het ergste geval, een geldelijke toelage van overheidswege volstond én als tijdelijk redmiddel én als definitieve oplossing.

Die opvatting verandert geleidelijk, hier en elders, sneller of langzamer. Weliswaar blijft het soms nog bij een theoretisch erkennen van het publiek belang van een dienstverlenend vervoersorgaan, zonder daaruit de praktische konklusies tot ingrijpend, ordenend en beschermend optreden te trekken. In ieder geval is — en op zichzelf betekent zulks reeds een ernstige en hoopgevende kentering — het probleem gesteld in zijn juiste termen: het openbaar personenvervoer is niet een commerciële zaak die alléén dit vervoer raakt, maar is van zwaarwegend belang onder oogpunt van optimaal gebruik van de berijdbare wegoppervlakte als openbaar domein.

Door de voorheen ongekende toename van het aantal rijtuigen wordt de weg een gebruiksgoed dat relatief schaars mag genoemd. Het is zonder meer duidelijk dat niet elkeen in onbepaalde vrijheid dit goed mag gebruiken, nog minder misbruiken.

Een weg, karrespoor of autosnelweg, bestaat om de verbinding te vergemakkelijken tussen mensen. Waar hij voor de helft misbruikt wordt als kosteloze parkeerplaats, verliest hij zijn bestaansreden minstens in dezelfde verhouding.

Een agglomeratie, ook al gelieft men ze te scheiden in een « zaken centrum » en omliggende « villes-dortoirs » blijft uiteraard een kompleks van woon- en werkgebied, waarin goede en snelle verbindingen levensbehoefte zijn en noodzakelijker worden — maar ook moeilijker — naargelang de agglomeratie uitbreidt. Het vermenigvuldigen van parkeergelegenheden in het centrum kan niet anders dan steeds meer wagens aantrekken naar een tamelijk klein stadsgedeelte. De vlotte woon-werkverplaatsing komt in het gedrang in de onvermijdelijke oververzadiging van de beperkte uitvalswegen.

De verkeerschaos die ontstaat, valt — totaal onlogisch en enigszins onbillijk — uit ten nadele van diegenen welke, door het verkiezen van een gemeenschappelijk vervoermiddel, meewerken aan de mogelijkheid van een behoorlijke verkeersafwikkeling. Het evenwicht tussen de verkeersruimte nodig voor een aantal privé-voertuigen dat in de steden snel toeneemt en de verwerkingscapaciteit van de straten, zal nooit worden bereikt zolang het openbaar vervoer niet weer een groter aandeel neemt in het algemeen verkeer. Indien de maatschappijen van openbaar personenvervoer aandringen op een reglementair vastgelegde, door de openbare machten strikt gehandhaafde prioriteit voor hun voertuigen, dan geschiedt dit ten gerieve van hun miljoenen reizigers, én in het belang van het sociaal en economisch nuttig privé-verkeer, én met het doel de verkeersinstanties behulpzaam te zijn bij het vervullen van hun regelende opdracht.

De pre-metro zal ongetwijfeld een verbetering brengen. Toch wensen we elke illuzie uit de weg te gaan. We achten het niet overbodig een passus te herhalen uit een studie die het Ministerie van Verkeerswezen in 1967 wijdde aan het openbaar vervoer in het Antwerpse :

« Het zou verkeerd zijn te denken dat de verkeersproblemen in de Antwerpse agglomeratie volledig zouden opgelost zijn door de aanleg van de voorgestelde ondergrondse vakken. Het tramnet maakt een geheel uit dat ook aan de oppervlakte moet gescheiden worden van het overig verkeer. »

Die uitspraak onderschrijft M.I.V.A. nog immer ten volle. We menen de bedoeling van de studie niet te verwringen, indien we verduidelijken : niet slechts het tramnet maar eveneens het autobusnet, dat ongeveer 25 % van onze reizigers voor zijn rekening neemt, 25 % die van hun kant een recht mogen doen gelden op een vervoer dat niet gehinderd wordt door derden.

Uit rapporten van buitenlandse exploitaties wil blijken, dat het stedelijk openbaar vervoer geleidelijk weer clientele wint. Er valt geen enkele reden aan te wijzen waarom die trend zou afbreken aan de grenzen van het M.I.V.A.-vervoersgebied. Van zodra die evolutie hier zal intreden, zijn wij het aan de Antwerpse bevolking verplicht haar een hooggekwalificeerd vervoer aan te bieden. Indien de verkeersatmosfeer van nu blijft aanhouden, mogen we betwijfelen of we ertoe in staat zullen zijn, niet bij gebrek aan snel en modern materieel, maar bij ontstentenis van de vereiste verkeerstechnische maatregelen die een vlug en veilig massavervoer ook bovengronds, met trams en autobussen, moeten toelaten.

Herhaaldelijk werd aangetoond, dat het leefbaar houden van een moderne grootstad functie is van een hoogstaand gemeenschappelijk vervoer. De verbeteringswerken, waarvoor de hogere overheid honderden miljoenen uittrekt, zullen niet ten volle renderen als het openbaar personenvervoer onaantrekkelijk blijft. En het kan niet aantrekkelijk worden doordat het vastzit in het algemeen verkeer.

Daarom is het dringend gewenst dat de bevoegde overheden, op ieder niveau, met bekwame spoed beginnen met een krachtige aanpak van bijzondere maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer : vrije banen of rijstroken, ook buiten de zones met eigen afzonderlijke bedding — prioriteiten inzake verkeerslichten —, doen naleven van de verkeersvoorschriften die reeds uitgevaardigd zijn ten gunste van dit vervoer.

Een onderzoek naar de mogelijkheid of zelfs onze « drukke » straten niet in aanmerking komen voor dergelijke voorbehouden rijstrook, mag niet a priori als

utopie worden afgewezen. Vooral wanneer we bemerken dat in diezelfde straten een niet onaanzienlijke breedte verloren gaat aan parkeerders, breedte die onttrokken wordt aan het bewegend verkeer.

Pas dan kunnen we de door het publiek zo zeer gewenste snelheid en regelmaat van tram- en busdiensten verwezenlijken. Dan ook — en alleen dan — kan worden voldaan aan het gewettigde en herhaaldelijk geformuleerde verzoek tot het invoeren van hogere frekwenties, zonder investeringen voor bijkomend rollend materieel, maar door de verhoogde commerciële snelheid die automatisch volgt uit het rijden op een werkelijk eigen en vrije baan.

Het ontgaat niemand dat de kosten door een meer intensieve exploitatie zullen stijgen. Anderzijds mag als vaststaand worden aangenomen dat ook de ontvangsten een snel stijgende curve zullen vertonen ingevolge de reizigersaanwinst, voornamelijk indien het principe gehuldigd wordt dat hij die van een dienst gebruik maakt ook de prijs betaalt voor het verschaft dienstbetoon. Dit principe, dat thans, waar het om openbaar vervoer gaat, vaak op tegenspraak stuit, zal geredelijk door het publiek worden aanvaard wanneer in ruil voor een economisch verantwoord tarief ook weer een degelijk, snel en veilig vervoer verzekerd wordt.

In de moderne samenleving blijft niettemin de handhaving en geleidelijke uitbreiding van een gemeenschappelijk personenvervoer slechts mogelijk als de overheid de verantwoordelijkheid op zich neemt voor het noodzakelijk geachte niveau van dienstverlening en bereid is de kosten daarvan te dragen. Of en in hoeverre de exploitatieresultaten deficitair zijn, kan sterk wisselen in functie van vervoersvolume, opgelegde tarieven en dienstregelingen. De infrastructuur en de maatregelen voor verkeersorganisatie zijn uit die overheidszorg echter in geen geval weg te denken.

Bedrijfseconomische overwegingen alléén kunnen niet bepalend zijn al hoeft er terdege rekening mede te worden gehouden. Het is nochtans de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer die beslissend dient door te wegen.

Het is onze overtuiging dat de samenwerking en het overleg tussen MIVA en de openbare besturen, die zich de laatste jaren in de beste zin ontwikkelden en die reeds goede resultaten afwierpen, nog nauwer moeten toegehaald, ten einde ten bate van elkeen een openbaar personenvervoer te organiseren dat zijn taak in de Antwerpse economie ten volle kan vervullen.

## HOOFDSTUK III

### PERSONEEL

#### INDELING EN WIJZIGING VAN HET EFFECTIEF

In het verlopen jaar gingen 46 agenten op pensioen en 54 verlieten de maatschappij.

Het overlijden van 18 leden van het personeel viel te betreuren.

Daarentegen konden slechts 39 personen aangeworven worden, zodat het effectief van onze maatschappij met 79 eenheden verminderde.

Op 31 december 1969 telde M.I.V.A. 777 gepensioneerde personeelsleden en 704 weduwen en wezen van agenten.

	31.12.68	31.12.69	+ of - t.o.v. 31.12.68	
Verkeersdienst .....	709	656	- 53	of - 7,47 %
Werkplaatsen .....	131	121	- 10	of - 7,63 %
Loodsen .....	76	73	- 3	of - 3,95 %
Garage .....	64	61	- 3	of - 4,68 %
Bovenleiding en Onderstations .....	42	38	- 4	of - 9,52 %
Weg en Werken .....	82	81	- 1	of - 1,22 %
Personeel op maandwedde .....	155	150	- 5	of - 3,23 %
<b>TOTAAL .....</b>	<b>1.259</b>	<b>1.180</b>	<b>- 79</b>	<b>of - 6,27 %</b>

Hoewel het personeelseffectief een merkelijke daling kende sedert de oprichting van M.I.V.A. (1.1.1963), kon het toch op een peil worden behouden dat beantwoordt aan de eisen gesteld door het materieelonderhoud en preventief nazicht. Dit werd mogelijk door de lokale centralisatie van bepaalde werkplaatsen, door de modernisering der uitrusting op mechanisch en elektrisch gebied, door de reorganisatie van diensten en werkmethoden.

De toestand bij de verkeersdienst daarentegen geeft aanleiding tot bezorgdheid. Hier bedraagt de vermindering 39,1 % t.o.v. begin 1963. Gedurende enige tijd konden de gevolgen van de personeelsdaling worden opgevangen door de overgang naar éénmansbediening. Deze is evenwel thans praktisch integraal doorgevoerd (enkel tramlijn 3 is voorlopig nog in tweemanswagen). De sociale evolutie, waarvan de arbeidstijdvermindering een belangrijke componente is, verhoogt de moeilijkheden om het rijklare rollend materieel ook werkelijk in lijndienst te zetten. Naar het oordeel van alle partijen, wordt een versterking van het kader verkeersdienst hoogst nuttig en nodig.

Van de kant der directie ontbrak het nooit aan pogingen om rijdend personeel in dienst te nemen. De aanwervingscampagne wordt bestendig, sedert jaren, aangehouden. Maar, zoals ten andere in talrijke bedrijven van gemeenschappelijk vervoer, er bieden zich weinig kandidaten aan. De tramcarrière heeft haar vroegere aantrekking verloren: onregelmatige diensturen, werk op week-ends, zijn bezwaren waarover de jonge generatie niet licht heenstapt. In tegenstelling met vroeger, gaan nu de meeste gehuwde vrouwen mee uit werken, zodanig dat het werk van de man op week-ends als een beknotting van familiaal leven wordt gevoeld en vermeden.

Daarbij komt dat de lichamelijke en gezondheidsnormen voor rijdend personeel hoog liggen, dit op goede gronden (veiligheid voor reizigers en andere weggebruikers). De medische keuringen elimineren de grote helft van de postulanten.

Verder zijn er de eisen die de maatschappij moet stellen op het stuk van goed zedelijk gedrag. Bij agenten die geroepen zijn om met publiek om te gaan, die in de uitoefening van hun functie ontvangsten moeten innen voor rekening van de werkgever, is het normaal dat aan voorkomen, beleefdheid en moraliteit vereisten worden aangelegd waaraan volstrekt moet worden voldaan. Bij kandidaten tram/busbestuurders dient eveneens gelet op voorgaande veroordelingen, in het bijzonder op overtredingen van de wegcode. De limiet voor niet-aanwerving kan in de tijd licht schommelen, maar er blijft immer een grens.

Het mag dan ook geen verwondering wekken, dat nauwelijks één vijfde van de reeds al te schaarse kandidaten in het trambedrijf begint, waarna de periode van aanpassing komt aan de eigen aard van het nieuwe werk, waarin ook niet allen slagen.

Wij hopen dat op enigerlei wijze een middel zal worden gevonden om het aantal agenten van de verkeersdienst aan te vullen, hetgeen ten goede zal komen aan de exploitatie en haar reizigers.

### **AFWEZIGEN**

Er werd een verhoging van het gemiddeld percent der afwezigheidsdagen vastgesteld. In 1968 bedroeg dit 8,05 % en in 1969 9,09 %.

Dit percent kan als volgt ingedeeld : 8,61 % ziektegevallen en 0,48 % arbeidsongevallen (in 1968 resp. 7,58 % en 0,47 %).

### **VERHOOGDE UITGAVEN BETREFFENDE HET PERSONEEL IN 1969**

#### **a) Werkgevers bijdrage :**

##### **1. vanaf 1 januari 1969 :**

- verhoging van plafonds 9.800, 13.475 en 13.475 tot respectievelijk 10.000, 13.750 en 15.625.
- 0,20 % verminderde bijdrage tot plafond 13.750 voor de werkloosheidsverzekering.
- 0,50 % verhoogde bijdrage tot plafond 13.750 voor de beroepsziekteverzekering.

##### **2. vanaf 1 april 1969 :**

- verhoging van plafonds 10.000, 13.750 en 15.625 tot respectievelijk 10.200, 14.025 en 15.925.

##### **3. vanaf 1 juli 1969 :**

- verhoging met 0,50 % der bijdrage voor de rust- en overlevingspensioenen.

#### **b) Lonen en voordelen aan het personeel.**

##### **1. vanaf 1 januari 1969 :**

- verhoging der loon- en weddeschalen met 2 % (sociale programmatie 1969).
- toekenning van een uitzonderlijke premie van 2500 fr. aan arbeiders en bedienden en van 500 fr. aan gepensioneerden.
- toekenning van een toelage van 700 fr. aan de begunstigden van de eindejaarspremie 1969.
- verhoging met 1 dag van het aantal bijkomende vacantedagen aan alle loontrekkenden die minstens 5 jaar ancienniteit hebben.

##### **2. vanaf 1 april 1969 :**

- verhoging der loon- en weddeschalen met 2 % als aanpassing aan de levensduurte.
- vermindering van de gemiddelde arbeidsduur tot 43 uur per week, aan de loon- en weddetrekkenden wier gemiddelde weekprestaties hoger lag dan 43 u., zonder dat de globale bezoldiging van de werklieden en bedienden erdoor beïnvloed wordt.

3. vanaf 1 oktober 1969 :

- verhoging der loon- en weddeschalen met 2 % (levensduurte).

## **SOCIALE PROGRAMMATIE 1970**

### **A) Loontrekkenden.**

Door het Nationaal Paritair Comité werd op 16 januari 1970 de sociale programmatie voor het loontrekkend personeel als volgt vastgesteld :

#### **1. Bijzondere bepalingen betreffende de vroeger toegestane premies**

- a) Premies ten belope van 3.200 fr. (2500 + 700) in totaal zullen op navermelde wijze uitgekeerd worden :
- 800 fr. aan de werklieden die deel uitmaken van het effectief op 31 januari 1970.
  - 800 fr. aan de werklieden die deel uitmaken van het effectief op 31 maart 1970.
  - 1.600 fr. aan de rechthebbenden op de eindejaarspremie en volgens dezelfde modaliteiten.

De in de loop van het jaar 1970 oprustgestelde personeelsleden evenals de weduwen van de tijdens het jaar overleden personeelsleden zullen een gedeelte van die premie (3.200) ontvangen berekend in functie van de duur van de werkelijke dienst van het oprust-gesteld of overleden personeelslid, met een minimum van 500 fr.

- b) Aan de vóór 1 januari 1970 oprustgestelde personeelsleden zal een premie van 500 fr. toegekend worden, te betalen op 1 april.

#### **2. Programmatie eigen aan het jaar 1970.**

1. Het aantal ancienniteitsverlofdagen wordt verhoogd met :
  - 1 dag voor de personeelsleden met 15 tot 20 j. ancienniteit ;
  - 2 dagen voor de personeelsleden met meer dan 20 j. ancienniteit.
2. Wanneer een wettelijke feestdag samenvalt met een zaterdag, zal hij aanleiding geven tot betaling van een vergoeding gelijk aan 8 maal het uurloon. Een niet-betaalde verlofdag kan, bij beslissing van het Gewestelijk Paritair Comité en rekening houdend met de dienstmogelijkheden, collectief mogen toegekend worden aan het niet in beurtrol werkend personeel.  
Dit regime zal gehandhaafd blijven zolang de thans vigerende wettelijke bepalingen inzake feestdagen van kracht zijn.
3. De baremalonen zullen verhoogd worden met 1,9 % zodat zes van de thans betaalde rustdagen er in opgenomen worden en de globale bezoldigingen behouden blijven.  
Het aantal voor de berekening van het pensioen in aanmerking genomen dagen zal dienovereenkomstig aangepast worden.
4. De vergoeding van 50 % voor zondagwerk zal niet meer vanaf de 27e maar van de 21e zondag of wettelijke feestdag af worden uitgekeerd.
5. De coëfficiënt 2/3 die in aanmerking wordt genomen voor de vaststelling van het aanvullend pensioen, zal vervangen worden door de coëfficiënt 68 %.  
De andere toepassingsmodaliteiten aangaande de aanvullende pensioenen blijven onveranderd.
  - vanaf 1 juni 1970
    1. worden de loonschalen met 3 % verhoogd.
    2. de in actieve dienst zijnde personeelsleden zullen genieten van het regime van haard- of standplaatstoelage die aan het Rijkspersoneel worden uitgekeerd.  
Onder dezelfde voorwaarden zal het bedrag van de toelage hetzelfde zijn als dat door de Staat toegekend, met dien verstande dat een deel van de toelage uitbetaald zou kunnen worden door derde organismen.

## B. Weddetrekkenden.

1. De besprekingen over de **sociale programmatie 1970** 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 1970 worden gememoreerd.
2. **Sociale programmatie 1969 voor weddetrekkenden.**

De sociale programmatie voor het jaar 1969 werd in de vergadering van 30 mei 1969 als volgt vastgelegd :

1. Premies voor een totaal van 2500 fr. zullen op volgende wijze worden uitgekeerd :
  - 800 fr. aan de bedienden die op 31 januari deel uitmaken van het effectief,
  - 800 fr. aan de bedienden die op 31 maart deel uitmaken van het effectief,
  - 900 fr. aan de bedienden die op 30 juni deel uitmaken van het effectief.
2. Aan de gepensioneerde bedienden zal op 1 april een premie van 500 fr. worden uitgekeerd.
3. Aan de gerechtigden op de eindejaarspremie en volgens zelfde wijze van toekenning zal een toelage van 700 fr. worden uitgekeerd.
4. De wedden zullen van 1 januari 1969 af met 2 % worden verhoogd.
5. Van 1 april 1969 wordt de gemiddelde wekelijkse arbeidsduur van 44 u. tot 43 u. verkort daar waar hij thans dit aantal overschrijdt en zonder dat de wedden worden verlaagd.
6. Het aantal vacantedagen zal minstens aan dit van de werklieden met zelfde ancienniteit en arbeidsregeling gelijk zijn.
7. Het aantal verlofdagen welke buiten de vakantie en de wettelijke feestdagen worden verleend, zal 2 bedragen daar waar dit aantal nog niet is bereikt.
8. De jaarlijkse toekenning, aan het syndikaal fonds, vroeger op 650 fr. per bediende vastgesteld, zal voor het jaar 1969 op 700 fr. worden gebracht.  
Deze toekenning zal van 1970 af met hetzelfde percentage worden verhoogd als dit waarmede het geheel van de wedden in de loop van het vorig jaar werden verhoogd.

## PARITAIRE COMITE'S

Het Gewestelijk Paritair Comité voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (loontrekkenden) hield twee zittingen in 1969. Het richtte een werkgroep op voor de studie van de barema's der technische diensten. Deze werkgroep kwam vijfmaal bijeen.

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

Het Subcomité voor de Kleding vergaderde eenmaal.

Het Gewestelijk Paritair Comité voor de bedienden werd nog niet bijeengeroepen.

## DE ONDERNEMINGSRAAD

Onder voorzitterschap van de heer A. Rits, beheerder-directeur-generaal, vergaderde de Ondernemingsraad negenmaal in 1969. Hij bracht daarenboven studiebezoeken aan de constructiewerkhuizen Van Hool te Koningshooikt en La Brugeoise et Nivelles te Sint-Michiels.

Besprekingen werden gewijd aan en adviezen uitgebracht over allerlei zaken

die verband houden met de organisatie en modernisering van de verschillende diensten. Het Arbeidsreglement werd in brochurevorm aan de personeelsleden bezorgd.

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

Hij heeft kennis genomen van het jaarverslag 1968 van M.I.V.A.

## **DE SOCIALE RAAD**

De Sociale Raad zette zijn werkzaamheden ten bate van het personeel (aangepaste diensten, ziektebeurzen, 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.

Een folder met volledige inlichtingen omtrent de financiële tussenkomsten op gebied van geneeskunde, studiebeurzen en verblijf in het Vakantiehuis werd door de zorgen van de Sociale Raad uitgegeven.

## **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 het jaar 1969 zetelde het Comité V.G.V. tienmaal en bracht een studiebezoek aan het Provinciaal Veiligheidsmuseum.

In totaal werden 56 voorstellen ingediend, waarvan 22 de veiligheid, 26 de gezondheid en 8 de verfraaiing aangaan.

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

## **BEDRIJFSGENEESKUNDIGE DIENST**

De bedrijfsgeneeskundige dienst zette zijn werking voort in nauwe verstandhouding met de directie en het comité V.G.V.

## **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 Palmen der Kroonorde voor loontrekkende met 7.500 fr. als beloning voor 50 jaar dienst bij ons bedrijf,
- 3 Gouden Medaille der Kroonorde voor weddetrekkenden met 5.000 fr. als beloning voor 40 jaar dienst bij ons bedrijf,
- 11 Gouden Medaille der Orde van Leopold II voor loontrekkenden, met 4.000 fr. als beloning voor 45 jaar dienst bij meerdere werkgevers doch met minstens 30 jaar bij ons bedrijf,

- 7 Eretekens van de Arbeid 1ste Klasse, waarvan
  - a) voor weddetrekkenden
    - 1 agente met 2.500 fr. als beloning voor 25 jaar dienst bij ons bedrijf,
  - b) voor loontrekkenden
    - 6 agenten met 1.250 fr. als beloning voor 35 jaar dienst bij meerdere werkgevers doch minstens 10 jaar dienst bij ons bedrijf.
  
- 15 Eretekens van de Arbeid 2de klasse, waarvan
  - 8 agenten met 1.000 fr. als beloning voor 25 jaar dienst bij ons bedrijf,
  - 7 agenten met 750 fr. als beloning voor 25 jaar dienst bij meerdere werkgevers doch minstens 10 jaar dienst bij ons bedrijf.
  
- 1 Bijzonder Mutualiteitsereteken van 2de Klasse aan
  - 1 agent met 750 fr. als beloning voor bijzondere activiteiten bij de mutualiteit.

## HOOFDSTUK IV

### VAST MATERIEEL

#### A. — GEBOUWEN

##### 1 — Garage.

In het dienstjaar 1969 werd de uitrusting van de autobusgarage vervolledigd en gemoderniseerd door aanschaffing van allerlei gereedschappen en werktuigen, o.a.

- een remschoenvoering-afdraai-apparaat,
- een hydrofoorgroep STORK voor de bedeling van het koelwater aan de autobussen tijdens het rangeerwerk in het behandelgebouw,
- een hydraulische riveermachine MULLER voor remschoenen en koppelschijven,
- twee zware en twee lichte pneumatische moerslagaanzetters.

##### 2. — Wachthuisjes.

In overleg met een publiciteitsfirma werden andermaal een achttal nieuwe wachthuisjes opgericht, n.l. aan de Mechelsesteenweg, tegenover de A.W.W. (richting Mortsel); Jan Van Rijswijcklaan/Desguinlei (richting Stad), Gemeenteplein te Mortsel (eindpunt tramlijnen 7 en 15) twee wachthuisjes aan de doorsteek Borsbeeksepoort/Cogels-Osylei (één in de richting Eksterlaar en één in de richting Stad); Juul Moretuslei ter hoogte Prins Boudewijnlaan (richting Hoboken); Letterkundestraat (Julius de Geyterstraat) te Wilrijk (richting Stad); ter Heydelaan te Deurne (eindpunt lijn 12 Antwerp Stadion).

Tenslotte werden de wachthuisjes aan de Italiëlei (Noorderplaats) en Italiëlei ter hoogte van de Paardenmarkt (richting Zuid) afgebroken.

##### 3. — Loodsen.

In de loods Groenenhoek werden de gegolfde dakplaten geschilderd (2 lagen) alsook  $\pm$  67 m. gegalvaniseerde dakgoot vernieuwd.

In de loods Zurenborg werd het lokaal van de medische dienst heringericht.

#### B. — SPOOR, BOVENLEIDING, KABELS

##### 1. — Spoor.

In het afgelopen jaar werden op het net in totaal 4.738,85 m. spoor vernieuwd evenals 11 1/2 wissels, 6 puntstukken en 4 kruisingen. Daarentegen werden 9 wissels, 9 puntstukken en 1 kruising uitgebroken zonder vervanging.

In 1969 werden nog 3 wissels uitgerust met elektrische bediening, zodat het totaal aantal elektrische wissels op 56 is gebracht.

Ten einde de goede werking van de wissels op het net te verzekeren, in geval van sneeuw of ijs, werden in 1969 2 wissels uitgerust met elektrische verwarming. Het totaal verwarmde wissels bedraagt thans 43.

Volgende grote werken aan de sporen werden uitgevoerd :

##### a) Vernieuwing.

- 159,50 m. spoor in de De Berlaimontstraat (tussen de Laktorslei en Confortalei te Deurne (richting Antwerp Stadion);
- 992,20 m. spoor in de Brederodestraat (tussen de Brusselstraat en de Gelijheidstraat) (beide richtingen);
- 54 m. spoor op de St. Bernardsesteenweg, tegenover de Abdijstraat (richting Hoboken);
- ten einde bij eventuele dienstonderbrekingen op de tramlijnen 7-8-2 en 15 de gevaarlijke manoeuvres uit te schakelen waarbij steeds diende gebruik gemaakt van overgangswissels en met in tegenrichting te rijden, zowel met het tramverkeer als met het algemeen verkeer, werd een tweede manoeuvreboog aange-

legd op het kruispunt Lange Leemstraat/Belgiëlei. Hierdoor werd het tevens mogelijk de twee overgangswissels uit te breken.

**b) Onderhoud.**

- op de Antwerpsesteenweg te Hoboken, tussen de Jan Van de Wouwerstraat en Draaiboomstraat (beide richtingen), werden de sporen stelselmatig onderhouden. Hier werd tevens 36 m. spoor vernieuwd.
- op de Grote Steenweg te Berchem, tussen de Elisabethlaan en de Hendrik Kuypersstraat (beide richtingen), volledig nazicht en onderhoud van spoor en spoorbedding.

**c) Afbraak.**

- de reeds vroeger aangevatte uitbraak der sporen van de omgebouwde tramlijn 18 werd voortgezet : 115 m. spoor werden verwijderd in de Lange Lobroekstraat.

**Vernieuwing en aanpassing gereedschap.**

- met het oog op een verdere rationalisatie der werkzaamheden van de onderhoudsploegen van Weg en Werken en der Bovenleiding werd een geruisarme compressor « Broomwade » aangeschaft.
- tevens werd een trilwals « Duomat » aangekocht, dienstig voor het uitvoeren van asfaltwerken in het wegdek alsook voor het aanstampen van grond en steenslag in eigen bedding.
- insgelijks werd een « Viconzoutstrooier » aangeschaft om in geval van sneeuwval de trambaanvakken alsook de open autobusgarage vrij te houden.
- op de kipwagen werd een hydraulische « Foco »-laadkraan geplaatst. Deze wordt aangewend voor het lossen en laden van zware materialen, o.a. rails, wissels, e.a. Deze kraan is tevens voorzien van een grijper voor het uitvoeren van allerlei graafwerken.

**2. — Bovenleiding.**

In het jaar 1969 werden voor onderhouds- en vernieuwingswerken in totaal 13.136 m. rijdraad geplaatst.

Het verbruik van verkoperde staaldraad bedraagt voor 1969 : 5.150 kg.

De belangrijkste onderhoudswerken waren :

- lijn 2 : vanaf Harmonie tot Jan de Voslei (beide richtingen) ;
- lijn 3 : vanaf Minister Delbekelaan tot eindpunt Merksem (beide richtingen) ;
- lijn 7 : vanaf Meirbrug tot Tolhuis (beide richtingen) ;
- lijn 24 : vanaf Baetenstraat tot Silsburg (beide richtingen).

Verder dient vermeld : de overname vanaf 10 november 1969 van de N.M.V.B. van het destijds gemeenschappelijk baanvak aan de Bredabaan te Merksem, door vernieuwing van de rijdraad.

**3. — Kabels.**

In 1969 werden voor kabelwerken in totaal 3.131 m. L.S.kabel geplaatst, onderverdeeld als volgt :

- in het kader van het vernieuwingsprogramma werden 2.500 m. L.S.kabel geplaatst vanuit O.S. II Boudewijnsteeg ;
- voor het onderhoud en vernieuwen van voedingen en schakelaars werden 408 m. kabel 1 x 150 mm<sup>2</sup> verbruikt ;
- het onderhoud van de elektrische wissels vergde het plaatsen van 105 m. ondergrondse- en 118 m. bovengrondse kabel.

**4. — Werken uitgevoerd in opdracht van Openbare Besturen.**

**a) Ministerie van Verkeerswezen.**

- Met het oog op de omlegging der tramlijnen 12 en 24 ingevolge de pre-metrowerken die in het stadscentrum in 1970 in uitzicht worden gesteld, werd een spoorafbuiging Franklin Rooseveltplaats/Frankrijklei in de richting Zuid aangelegd.
- Ingevolge de werken uitgevoerd aan de Kolonel Silvertopstraat voor de aan-

leg van de Kleine Ring rond Antwerpen alsook van de Autoweg E-3 en waarbij wij wegens tracéwijziging onze tramsporen dienden te verplaatsen, werd gelijktijdig aan de Montignystraat (tussen de Brusselstraat en de binnensingel) een manoeuvreus aangelegd. Hierdoor is het mogelijk bij verkeersmoeilijkheden terugkeermaneuvers uit te voeren in de beide richtingen.

- naar aanleiding van de werken van het eerste pre-metro tunnelvak vóór het openstellen van de E-3 Scheldetunnel, werd 12 m. spoor uitbroken op de Amerikalei tegenover de Graaf Van Hoornestraat.

**b) Ministerie van Openbare Werken.**

Ingevolge de herinrichting van Rijksweg nr. 1 op het wegvak Mortsel-Edegem, dienden wij onze tramsporen aan het Gemeenteplein te Mortsel (kant Statielei en Mechelsesteenweg) aan te passen aan het nieuwe tracé en niveau. 150,20 m. spoor waarvan 21,95 m. in eigen bedding werden aldaar vernieuwd. Tevens diende één wissel te worden verplaatst. Gelijktijdig met deze herprofielingswerken werd hiervan gebruik gemaakt om in eigen beheer 138,40 m. spoor te vernieuwen waarvan 115,70 m. in eigen baanvak.

**c) E-3**

Ingevolge de verdere aanleg van de Kleine Ring rond Antwerpen alsook van de Autoweg E-3 werden volgende werken tijdens het jaar 1969 verder afgevoerd :

	Geplaatst	
	Spoor	Bovenleiding
— Stenenbrug Borgerhout (brug nr. 21)	222,70 m.	194 m.
— Schijnpoortweg	772,95 m.	213 m.
— In de Montignystraat (tussen de Brusselstraat en Binnensingel) het verplaatsen met vernieuwen van 478,35 m. spoor.		

**d) Gemeentebestuur Deurne.**

- Op de ter Heydelaan te Deurne (tussen Gallifortlei en eindpunt Antwerp Stadion), aanpassen van sporen aan het nieuwe niveau ( $\pm$  40 cm. ophogen) ingevolge wegenis- en rioleringswerken aldaar. Gelijktijdig met deze werken werden 587,75 m. spoor vernieuwd.

**5. — Spoorwerken naar aanleiding van werken uitgevoerd door Openbare besturen.**

- Het vernieuwen van 85,20 m. spoor in de Jef Lambeauxstraat (tussen de Julius de Geyterstraat en de Van Halmalestraat), ingevolge de wegdekvernieuwing door het Stadsbestuur van Antwerpen.
- Het vernieuwen van 248,90 m. spoor op de Grote Steenweg te Berchem (tussen Klauwaertstraat en Theodoor Solvijsstraat), gelijktijdig met wegdekwerken door het Ministerie van Openbare Werken.
- Het vernieuwen op de Tramplaats te Berchem van 47 m. spoorbocht, gelijktijdig met wegenis- en rioleringswerken aldaar uitgevoerd door de gemeente Berchem.
- Ingevolge wegdek- en rioolwerken uit te voeren aan de Korte Koepoortstraat/Melkmarkt dienden wij op vraag van de Stad Antwerpen ons tramspoor tussen de Wolstraat en de Korte Nieuwstraat (109 m. spoor) gedurende circa 2 maanden op te breken. Gelijktijdig met deze werken werd 15 m. spoorbocht vernieuwd in de Wolstraat, tegenover de Oude Beurs, en 6,10 m. spoorbocht in de Korte Nieuwstraat, tegenover de Lijnwaadmarkt.

**C. — ONDERSTATIONS.**

Het onderhoud van de bestaande installaties vergde het normale nazicht van de H.S.groepsplastschakelaars, feeder- en katodeschakelaars, evenals de kwik- en luchtpompen.

Als groot onderhoud kunnen wij vermelden :

- in onderstation Italiëlei : grondig nazicht van een groep transfo-gelijkrichter ;

- in onderstation Hooftvunderlei : grondig nazicht van een groep transfogelijkrichter ;
- controle van transfo-olie van 6 transfo's.  
Verder dient vermeld te worden :
- de voortzetting van aanpassing van de verlichting in loods Groenenhoek volgens de nieuwe wetgeving ;
- het plaatsen van de nodige elektrische installaties voor het voeden van een nieuwe railpers voor de dienst Weg en Werken ;
- het aanpassen van de verlichting en de verwarming in de heringerichte lokalen van de Medische Dienst ;
- de aankoop van 36 éénfasige condensatoren voor de verbetering van de arbeidsfaktor in O.S. IX Hooftvunderlei en O.S. I Italiëlei (groep IMEA).

Voor de uitbreiding van de elektrische voeding van het bovenleidingsnet werden besteld :

- 2 groepen transfo-siliciumgelijkrichter met alle bijhorende installaties voor het nieuwe onderstation te Berchem, Diksmuidelaan 65 (besteld bij N.V. Siemens en bij Bell Telephone) ;
- 1 groep transfo-siliciumgelijkrichter voor de versterking van onderstation III te Hoboken (besteld bij ACEC).

Ten einde de versterking van O.S. III te Hoboken te bespoedigen werd door onze diensten een transfo-gelijkrichtergroep getransfereerd vanuit O.S. IV Schijnpoortweg. Het versterkte onderstation werd in dienst gesteld op 28 november 1969. De bij ACEC bestelde toestellen zullen bijgevolg geleverd worden in onderstation IV, Schijnpoortweg.

## HOOFDSTUK V

### HET PRE-METRONET

#### I. ONDERGRONDSE CONSTRUCTIES

##### 1. Studieopdrachten.

Volgende studies werden in de loop van het jaar 1969 beëindigd :

- 1° Het definitief ontwerp van de ruwbouw van het Kruisstation Teniers-Opera en gedeelte van de wegtunnel,
- 2° Het voorontwerp van de ruwbouw van de koker Teniers-Meir,
- 3° Het voorontwerp van de ruwbouw van het Station Meir,
- 4° Het voorontwerp van de architecturale en decoratieve afwerking van het Kruisstation Teniers-Opera,
- 5° Het voorontwerp van de electromechanische uitrusting voor het Kruisstation Teniers-Opera en de algemene richtlijnen dienaangaande voor de Oost-West as,
- 6° Het voorontwerp van het signalisatie- en afstandstoezicht van de Oost-West as.

Bovendien werd de studie van de geluids- en trillingsisolatie van de kunstwerken op de Oost-West as toegewezen.

In de Technische Werkgroep ter Bevordering van het Gemeenschappelijk Vervoer werd de uitbreiding van het pre-metronet naar Ekeren bestudeerd, met als tracé : De Coninckplein, Sint Jansplein, Noorderlaan, Ekerse steenweg, wijk Schoonbroek, ten westen van Ekeren-Centrum, Klein Heiken, Leugenberg.

##### 2. Voorbereidende werkzaamheden.

De topografische opmetingen van de volgende straten werden beëindigd :

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

##### 3. Aanbestedingen en toewijzingen.

- a) De aanbesteding van de ruwbouw van het Kruisstation Teniers-Opera en deel Wegtunnel heeft plaats gehad op 6 augustus 1969.

De raming van de werken bedroeg 360.000.000 fr. Er waren negen inschrijvingen met prijzen variërend van 312.541.517 fr. tot 491.230.666 fr.

Na onderzoek en verbetering van de inschrijvingen werden de werken toegevoerd aan de N.V. Algemene Ondernemingen F. GILLION & Zonen tegen de prijs van 320.442.878 fr. waarvan 183.393.820 fr. ten laste van het Ministerie van Verkeerswezen en 137.049.058 fr. ten laste van het Ministerie van Openbare Werken.

De aanvangsdatum werd vastgesteld op 5 januari 1970 en de uitvoeringstermijn bedraagt 33 kalendermaanden.

Het uitvoeren van de sliwbanden werd in onderaanneming toevertrouwd aan de Zwitserse firma « SCHAFIR & MUGGLIN » te Zurich.

Met dit Kruisstation wordt een aanvang gemaakt met de bouw van het pre-metronet te Antwerpen. Om deze reden werd op 9 februari 1970 een plechtigheid georganiseerd in de vorm van een symbolische spadesteek, in aanwezigheid van de heer A. Bertrand, Minister van Verkeerswezen.

- b) De werken van de 50 m koker op de Amerikalei werden begonnen op 1 oktober 1968. De uitvoering ervan was toevertrouwd aan de tijdelijke vereniging « SO-



COL-NEDERHORST ». De uitvoeringstermijn bedroeg 110 werkdagen. Deze constructie ging gepaard met bepaalde moeilijkheden, o.a. ingevolge de aanwezigheid in de ondergrond van houten palen. Het werk werd beëindigd op 21 april 1969. De voorlopige oplevering heeft plaats gehad op 9 mei 1969.

#### 4. Vooruitzichten.

Buiten de vermelde werken aan de ruwbouw van het Kruisstation Teniers-Opera, wordt het volgende voorzien :

- de goedkeuring van de ontwerpen van de ruwbouw voor de volledige Oost-West as,
- de aanbesteding van de koker en het station Meir en de aanvang der werken van de koker Meir,
- de goedkeuring van de aanbestedingsdocumenten van de roltrappen,
- het afwerken van de voorbereidende studies betreffende de stations « Pelikaanstraat », « Koningin Astrid », « Gemeentestraat » en van het tracé van de driehoek « De Keyserlei ».

## II. NIEUWE EN VERBETERDE EIGEN BEDDINGEN

1. Het ontwerp van de trambrug te Berchem werd beëindigd. Het ware wenselijk, met het oog op de veiligheid tijdens de uitvoering, de onderbouw van de brug te voltooiën vóór het volledig openstellen van de Ring, die door de bouw van spoorwegbruggen ter plaatse thans slechts op 2 x 2 rijstroken wordt bereden.

2. Volgende werken werden door M.I.V.A., in het kader der bevordering van het Gemeenschappelijk Vervoer, voor rekening van het Ministerie van Verkeerswezen uitgevoerd :

- a) de aanleg van een dubbele keerlus Montignystraat, tussen de Brusselstraat en de Kielsevest,
- b) het verplaatsen van de sporen op de Mechelsesteenweg, tussen de Harmonie en de Boomgaardstraat.

Beide werken werden in juni 1969 beëindigd.

3. Volgende eigen beddingen werden reeds goedgekeurd, zodat de uitvoering in de loop van de eerstkomende jaren mag verwacht worden :

- a) de aanleg in eigen bedding van de sporen op de Stenenbrug te Borgerhout, tussen de Collegelaan en de Morckhovenlei ( $\pm$  900 m enkel spoor). Alles laat voorzien dat deze werken in de loop van het jaar 1970 zouden aanvangen.
- b) de verplaatsing van de lijn 12 op een eigen bedding, aan te leggen in de Ten Eekhovellei, de te Couwelaarlei en de ter Heydelaan tot aan de Bisschoppenhoflaan i.p.v. de sporaanleg in de bestrating langs het kronkelend tracé van de de Gryspeerstraat, de Lakborslei, de de Berlaimontstraat en de Confortalei (circa 2.800 m enkel spoor).
- c) de aanleg in eigen bedding van de sporen op de St. Bernardsesteenweg te Hoboken, vanaf het eindpunt tot aan de Emiel Vloorsstraat (circa 6.130 m enkel spoor).

Daar deze werken op de staatsweg gepaard gaan met belangrijke onteigeningen in verband met het wegprofiel, ligt het in de bedoeling van het Ministerie van Openbare Werken deze verbeteringen in een periode van een drietal jaren uit te voeren.

## HOOFDSTUK VI

### ROLLEND MATERIEEL

#### A. — HERNIEUWING MATERIEEL.

##### Trammaterieel.

Van de 25 nieuwe P.C.C.-wagens, welke op 1 september 1968 bij de firma's La Brugeoise et Nivelles en A.C.E.C. besteld werden, waren einde 1969 tien eenheden geleverd, waarvan 8 in dienst genomen.

##### Autobussen.

Het saldo van de reeks van 17 autobussen VHF type 420 HA St.9, besteld op 14.6.1968, en waarvan reeds melding was in het jaarverslag 1968, werd afgeleverd in 1969.

Op 29.7.1969 bestelden wij opnieuw 15 eenheden van ditzelfde type, doch de ophanging is volledig pneumatisch en met Monoleaf asgeleiding, die, samen met 15 verdere autobussen besteld op 2.1.1970, alle moeten geleverd worden aan MIVA vóór einde 1970.

##### Overig groot materieel.

##### a) Dienst Autobussen.

In het kader van een vlot verloop der grote nazichtbeurten, werd er meer en meer naar gestreefd volledige reservecomponenten ter beschikking te hebben. Daarom werden er in 1969 bestellingen geplaatst voor o.a. :

- een reserve versnellingsbak VOITH DIWABUS, model 501 S type SR,
- een volledige achterbrug Fiat,
- een achterbrughuizing Fiat,
- een naakte vóóras Fiat.

b) Bij de dienst Weg en Werken werd een nieuwe bestelwagen type Citroën aangekocht, voor het onderhoud van het mechanisch gedeelte der wissels. Dit in vervanging van de Ford-Thames, bouwjaar 1957.

c) Bij de dienst der Bovenleiding werd een nieuwe ladderwagen type Bedford met hoogwerker type « Comet » aangekocht voor het onderhoud van de elektrische wissels. Dit in vervanging van de Ford-Thames, bouwjaar 1961.

#### B. — ONDERHOUD BESTAANDE MATERIEEL.

##### I. — NORMAAL ONDERHOUD

##### 1) Trammaterieel.

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

— slijpen van wielbanden	573 wagens
— draaien van trucks	79 wagens
— bijlassen van wielflenzen	32 wagens
— herprofileren wielbanden	—
— vernieuwen van wielbanden	33 wagens
— herschildering	5 wagens
— herstellen schade veroorzaakt door aanrijding	182 wagens
— allerhande herstellingen	347 wagens

b) Oude wagens : de onderhoudswerken voor het verlopen jaar komen als volgt voor :

— grote revisie onder- en bovenstel met grondige herschildering	2 motorwagens — bijwagens
— revisie onderstel en motoren met herstelling van koetswerk en herschildering	1 motorwagen 6 bijwagens
— herprofilering van wielbanden	21 motorwagens 16 bijwagens
— slijpen van wielbanden	9 motorwagens
— herstellen van schade veroorzaakt door aanrijding	26 motorwagens 3 bijwagens
— herstellen van allerhande defecten	118 motorwagens 1 bijwagen

## 2) Autobussen.

Onderstaande tabellen, met vermelding van de aantallen, geven een duidelijk overzicht van het groot onderhoud en de herstellingen van het autobusmaterieel.

Wagentype	Aard van het werk (zie verwijzingen onderaan)					
	1	2	3	4	5	6
Brossel A 75 DAR .....	—	—	—	—	—	—
Brossel A 95 DAR .....	—	—	—	—	—	—
Bussing .....	5	—	4	2	4	4
Fiat-Van Hool .....	5	12	16	17	15	5
<b>Totaal</b> .....	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>9</b>

### Verwijzingen :

- 1 = revisie motor
- 2 = revisie koetswerk met herschildering
- 3 = revisie versnellingsbak
- 4 = revisie achterbrug
- 5 = revisie vooras
- 6 = herstelling van zware aanrijding (in centrale werkplaats)

Anderzijds werden aan het wagenpark nog de volgende preventieve onderhoudswerken uitgevoerd :

— nazichtbeurten A :	408
— nazichtbeurten B :	221
— nazichtbeurten C :	109
— nazichtbeurten D :	71
— nazichtbeurten E :	23
— Totaal nazichtbeurten :	832

Aard van het werk	Brossel A95 DAR	Büssing U 7	Fiat- Van Hool	TOTAAL
Vernieuwing van rembekledingen (per naaf - vóór + achter) .....	8	88	255	351
Vervangen inspuitspompen .....	1	26	22	49
Vervangen bladveren (V + A) .....	13	82	180	275
Vervangen batterijen (nieuw, hersteld of bijgeladen) .....	69	155	47	271
Vervangen V-bakken (gereviseerd of hersteld) .....	6	13	23	42

Banden	Maat 1000/20	Maat 1100/20	TOTAAL
Vervangen banden .....	793	375	1168
Banden hergroefd in garage .....	344	153	497

## II. — BUITENGEWOON ONDERHOUD

### 1) Trammaterieel.

#### a) P.C.C.-wagens.

In 1969 hebben 16 wagens een hernieuwing gehad. Het laatste rijtuig (2068) werd voorzien van een automatisch ontwaardingsapparaat.

#### b) Oude wagens.

- Compressor Westinghouse (aangedreven door elektrische motor op 600 V) werd geplaatst op 2 wagens van het type 6000 in vervanging van de vroeger gebruikte Knorr-Compressor.
- Pneumatische ruitenwissers werden geplaatst op 2 motorwagens van het type 6.000.
- Eénmansbediening : volgende wagens werden uitgerust voor éénmansbediening : 2 motorwagens van het type 6.000.
- Controller T.46 werd geplaatst op 8 motorwagens van het type 6.000 in vervanging van de vroeger gebruikte controller 5.

### 2) Autobussen.

- De tweede wijziging aan de veerophanging der autobussen VHF 420 HA ST.9, waarmede een aanvang werd genomen in 1968, werd in 1969 volledig doorgevoerd.
- Het omwisselen van de gewone chauffeursstoelen door verende (reeks 501 t/m 530) werd eveneens volledig uitgevoerd.
- De V-veren (type Duflex) van de autobussenreeks VHF 420 HA ST.9 met gecombineerde pneumatische bladveerophanging in gummi blokken (nrs. 541/560) moesten vervangen worden door homogene veren wegens het veelvuldig breken (is nog in uitvoering).

## C. — SLOPEN VAN ROLLEND MATERIEEL

### a) Trammaterieel.

Tijdens het verlopen dienstjaar werden volgende wagens gesloopt :

Motorwagens : 3 motorwagens type 4000 Westinghouse

7 motorwagens type 4000 Energie

Bovendien werd 1 motorwagen type 4000 Energie overgemaakt aan Amutra.

Bijwagens : 17 bijwagens type 1600.

### b) Autobussen.

Zoals reeds vermeld in het vorige jaarverslag werden 10 autobussen van het type Brossel A.75 DAR gedurende november/december 1968 uit de dienst genomen. 4 bleven voorlopig in bedrijf.

Van deze 14 eenheden werden er 13 in het dienstjaar 1969 verkocht voor sloping, nl. de nummers : 102, 103, 105, 107, 109, 167, 168, 169, 171, 172, 175, 176, 179 (type Brossel A.75 DAR).

1 werd ontmanteld en als didactisch materieel toegewezen aan de Rijkschool MIVA.

5 autobussen van het type Brossel A.95 DAR (de nummers 281, 282, 288, 289, 291) werden eveneens voor sloping verkocht.

**D. - EVOLUTIE VAN HET WAGENPARK**

	dec '69	jan '70	feb	mrt	apr	mei	juni	juli	aug	sep	okt	nov	dec
<b>a) Trams-Motorwagens</b>													
<b>1° P.C.C.-rijtuigen</b>													
Park	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	109
Rijklaar	94	94	94	93	92	92	93	92	92	91	93	95	99
<b>2° Oude wagens</b>													
Park	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	73	68	62
Rijklaar	71	70	68	67	69	70	69	72	71	70	71	63	58
<b>3° Totaal Motorwagens</b>													
Park	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	169	171
Rijklaar	165	164	162	160	161	162	162	164	163	161	164	158	157

**b) Trams-Bijwagens**

Park	40	40	40	40	40	31	31	31	31	31	31	27	23
Rijklaar	39	38	37	37	36	29	28	27	27	27	27	25	20

**c) Autobussen**

<b>1° Type Brossel A.75 DAR</b>													
Park	4	2	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Rijklaar	3	2	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
<b>2° Type Brossel A.95 DAR</b>													
Park	11	9	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6
Rijklaar	7	6	5	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3
<b>3° Type Bussing U.7</b>													
Park	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36
Rijklaar	28	29	28	29	28	30	30	28	27	27	28	28	27
<b>4° Type Van Hool-Fiat</b>													
Park	53	57	58	58	58	58	58	60	60	60	60	60	60
Rijklaar	44	48	48	47	48	50	48	44	45	46	50	51	51
<b>5° Totaal autobussen</b>													
Park	104	104	104	102	102	102	102	104	104	103	103	103	102
Rijklaar	82	85	83	81	82	86	84	77	77	77	83	84	81

**Verklaring**

+	+4VHF +1VHF	+2VHF		
-	-2BrI -1BrII		-1BrI	-1BrII
	-2BrII -1BrII		(=R.104) (*)	

(\*) = In september 1969 werd er beslist dat de laatste autobus van het type Brossel A.75 DAR, namelijk nr. 104, niet meer op lijndienst mocht ingezet worden, doch uitsluitend ten dienste was van de MIVA-rijschool. Derhalve werd vanaf die datum deze autobus niet meer bij het effectief van het wagenpark gerekend.

HOOFDSTUK VII

EXPLOITATIE

A. — OVERZICHT VAN DE BEDRIJVIGHEID

Het aantal vervoerde reizigers is t.o.v 1968 teruggelopen van 53.516.911 tot 50.738.054 d.i. een vermindering van 2.778.857 reizigers (— 5,19 %).

Tabel I geeft het aantal reizigers vervoerd per maand in 1969 t.o.v. 1968 met telkens het verschil en het percentage van de schommelingen.

TABEL I  
OVERZICHT VAN HET VERVOER PER MAAND

(Tram + Autobus)

Zonder abonnementen

Maand	Reizigers 1968	Reizigers 1969	± in 1969 t.o.v. 1968	% ± in 1969 t.o.v. 1968
Januari	4.721.443	4.551.471	— 169.972	— 3,60
Februari	4.390.590	4.119.296	— 271.294	— 6,18
Maart	4.719.358	4.489.060	— 230.298	— 4,88
April	4.604.770	4.370.155	— 234.615	— 5,10
Mei	4.605.754	4.379.465	— 226.289	— 4,91
Juni	4.253.913	4.253.538	— 375	— 0,01
Juli	3.995.786	3.842.104	— 153.682	— 3,85
Augustus	3.932.112	3.508.450	— 423.662	— 10,77
September	4.533.022	4.257.012	— 276.010	— 6,09
Oktober	4.740.342	4.578.628	— 161.714	— 3,41
November	4.548.993	4.144.977	— 404.016	— 8,88
December	4.470.828	4.243.898	— 226.930	— 5,08
<b>Totaal</b>	<b>53.516.911</b>	<b>50.738.054</b>	<b>— 2.778.857</b>	<b>— 5,19</b>

**TABEL II**  
**VERGELIJKEND OVERZICHT VAN HET VERVOER**  
**PER LIJN OVER DE JAREN 1968-69**

Zonder abonnementen

Lijnen	Reizigers 1968	Reizigers 1969	± in 1969 t.o.v. 1968	% ± in 1969 t.o.v. 1968
1	756.360	663.872	— 92.488	— 12,23
2	6.164.338	5.882.045	— 282.293	— 4,58
3	6.423.742	5.994.282	— 429.460	— 6,69
4	2.952.489	2.667.021	— 285.468	— 9,67
5	850.308	811.870	— 38.438	— 4,52
6	956.834	893.843	— 62.991	— 6,58
7	3.572.452	3.414.005	— 158.447	— 4,44
8	2.441.616	2.244.211	— 197.405	— 8,09
9	596.581	531.339	— 65.242	— 10,94
10	3.240.753	3.019.483	— 221.270	— 6,83
11	2.139.303	2.000.510	— 138.793	— 6,49
12	4.694.862	4.485.165	— 209.697	— 4,47
13	20.087	15.304	— 4.783	— 23,81
15	2.717.703	2.572.873	— 144.830	— 5,33
16	1.061.960	991.902	— 70.058	— 6,60
17	880.001	893.844	+ 13.843	+ 1,57
18	477.630	484.242	+ 6.612	+ 1,38
19	924.516	986.481	+ 61.965	+ 6,70
20	531.590	427.075	— 104.515	— 19,66
22	197.043	176.546	— 20.497	— 10,40
23	1.355.548	1.322.888	— 32.660	— 2,41
24	5.571.397	5.332.191	— 239.206	— 4,29
25	963.492	953.046	— 10.446	— 1,08
26	325.264	336.396	+ 11.132	+ 3,42
27	859.916	904.072	+ 44.156	+ 5,13
28	160.929	167.442	+ 6.513	+ 4,05
31	626.345	581.199	— 45.146	— 7,21
33	1.081.297	1.024.479	— 56.818	— 5,25
34	776.739	728.335	— 48.404	— 6,23
E.D.	195.321	230.606	+ 35.285	+ 18,07
Noordkasteel	495	1.487	+ 992	+ 200,40
	53.516.911	50.738.054	— 2.778.857	— 5,19

**TABEL III**

**AANTAL AFGELEGDE WKM. (Tram + AUTOBUS) PER MAAND IN 1969 t.o.v. 1968**

Maand	Wagenkm. 1968	Wagenkm. 1969	± in 1969 t.o.v. 1968	% ± in 1969 t.o.v. 1968
Januari	1.054.124,2	1.068.320,0	+ 14.195,8	+ 1,35
Februari	997.380,1	960.165,7	— 37.214,4	— 3,73
Maart	1.054.989,4	1.054.720,1	— 269,3	— 0,03
April	1.008.683,2	1.000.310,4	— 8.372,8	— 0,83
Mei	1.033.316,4	1.006.424,8	— 26.891,6	— 2,60
Juni	958.790,8	946.959,5	— 11.831,3	— 1,23
Juli	896.189,0	870.650,7	— 25.538,3	— 2,85
Augustus	890.197,2	867.423,3	— 22.773,9	— 2,56
September	973.787,9	957.467,3	— 16.320,6	— 1,68
Oktober	1.079.497,2	1.034.731,0	— 44.766,2	— 4,15
November	1.017.886,0	968.442,4	— 49.443,6	— 4,86
December	1.054.706,7	1.011.797,4	— 42.909,3	— 4,07
	12.019.548,1	11.747.412,6	— 272.135,5	— 2,26

**TABEL IV**  
**OMLOOPLENGTE DER TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN**  
**+ VERPACHTE AUTOBUSLIJNEN**

(Heen en Terug)

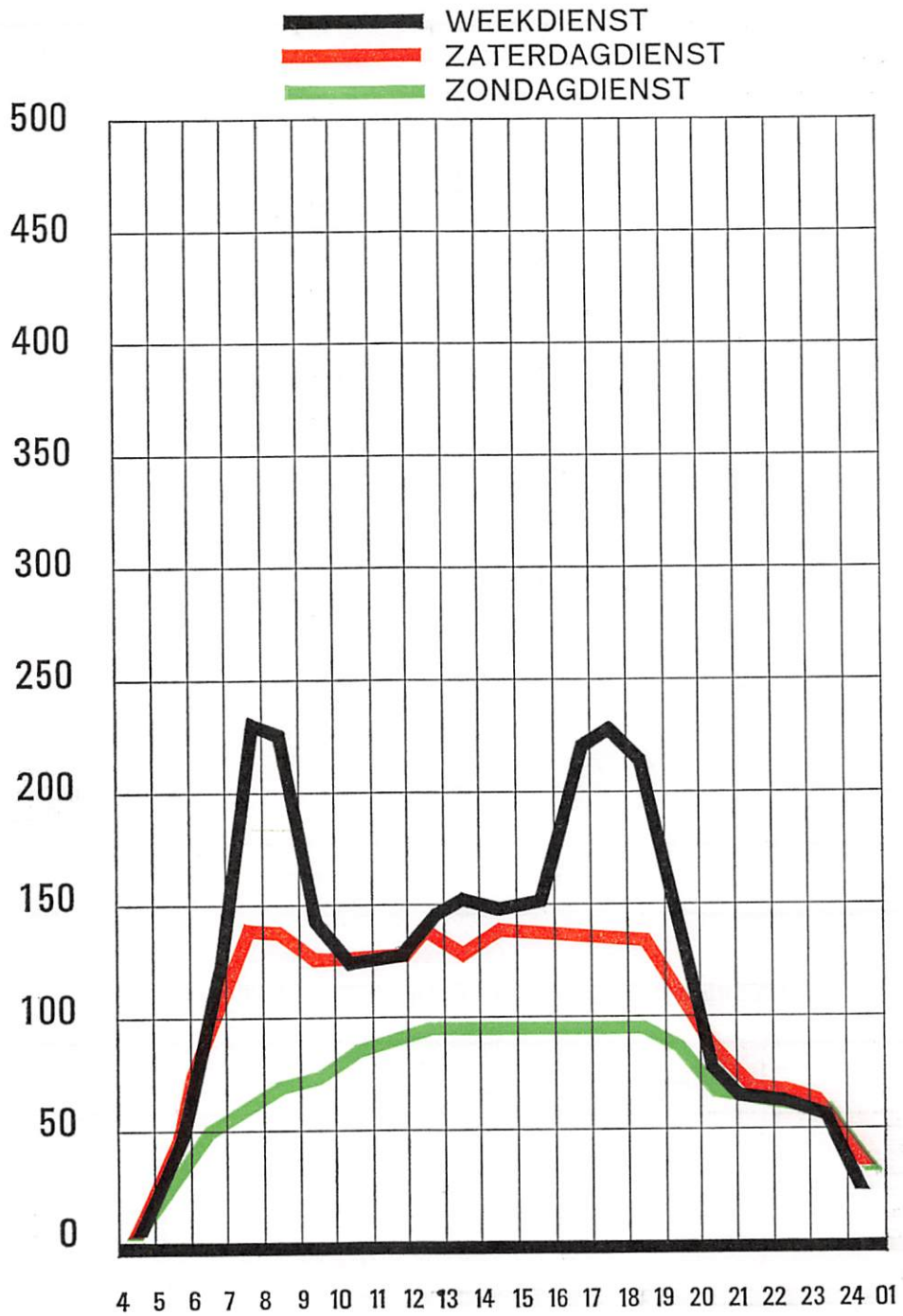
Lijnnummer	Tram	Autobus	Verpachte Autobuslijnen
1		7.480 m.	
2	18.892 m.		
3	16.870 m.		
4	13.892 m.		
5		15.634 m.	
6		14.483 m.	
7	14.978 m.		
8	11.974 m.		
9		10.100 m.	
10	11.371 m.		
11	12.512 m.		
12	20.612 m.		
13		5.922 m.	
15	13.556 m.		
16		10.180 m.	
17		14.864 m.	
18		10.283 m.	
19		15.382 m.	
20		11.506 m.	
22		5.309 m.	
23		20.291 m.	
24	24.062 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		40.191 m.	
34		12.188 m.	
35			28.370 m.
36			13.068 m.
37			31.000 m.
<b>Totaal</b>	<b>158.719 m.</b>	<b>274.758 m.</b>	<b>92.446 m.</b>

**ACHTEREENVOLGENDE EXPLOITATIETOESTANDEN**

	31.12.68	Zomerdiensten vanaf juli '69	31.12.69	± t.o.v. 31.12.68
<b>Materieel :</b>				
Motorwagens	138	93	137	- 1
Bijwagens	34	—	15	- 19
Autobussen	81	58	81	—
Nachtbussen	7	7	7	—
<b>Personeel :</b>				
Tram	330	250	295	- 35
Autobus	160	133	160	—
Nachtbussen	7	7	7	—
<b>Kilometer per dag :</b>				
Motorwagens	21.091,6	16.754,3	21.133,6	+ 42
Bijwagens	2.020,8	—	721,2	- 1.299,6
Mw + Bw	23.112,4	16.754,3	21.854,8	- 1.257,6
Autobussen	14.249,1	12.373,7	14.307,4	+ 58,3

Fig. nr 2

### AANTAL WAGENS IN DIENST PR UUR (einde 1969)



## ENKELE BELANGRIJKE WIJZIGINGEN OMTRENT DE EXPLOITATIE

### a) Eenmansbediening.

Er werd naar éénmansbediening overgeschakeld op de tramlijn 11 (1.12.1969). Zoals op de andere tramlijnen in éénmansdienst, werden de rijtuigen uitgerust met ontwaardingsapparaten « Camp » en « Poortman ».

### b) Trajectwijzigingen over het jaar 1969.

#### — Autobuslijn 1 :

Met ingang van 1.12.69 werd het eindpunt verplaatst van de Noorderplaats naar de Londenstraat. Het traject werd als volgt aangepast :

- richting Noorderplaats/Londenstraat  
vanaf Italiëlei over Van Aerdtstraat, naar links via dwarsverbinding van de zijberm over de middenrijbaan Italiëlei tot Noorderplaats/Londenstraat.
- richting Zuid  
via Napelsstraat, zijbaan noordkant Stapelhuis, Italiëlei en verder normale reisweg.

#### — Autobuslijn 6 :

Met ingang van 8.9.69 werd het traject, richting Zuid, als volgt gewijzigd :  
vanaf Rotterdamstraat over Olijftakstraat, Van Maerlantstraat, Vondelstraat en verder normale reisweg.

#### — Autobuslijn 16 :

Met ingang van 9.11.69 werd het eindpunt verplaatst van de Diksmuidelaan naar de Luchthavenlei, ter hoogte van de parkeerplaats van het Luchthavengebouw.

#### — Autobuslijn 33 :

Met ingang van 2.7.69 werd de reisweg op het grondgebied der Gemeente Merksem, richting Hoboken, als volgt gewijzigd :  
vanaf Kroonplein, over Dr. Timmermanslaan, Bredabaan en verder normale reisweg.

— Met ingang van 10.12.69 werd de reisweg op het grondgebied van de Gemeente Hoboken, richting Cockerill, als volgt gewijzigd :  
vanaf Oudestraat over Antwerpsesteenweg, Louisalei en verder normale reisweg.

#### — Autobuslijn 34 :

Met ingang van 8.12.69 werd de reisweg, richting Zuid, als volgt gewijzigd :  
vanaf de De Lescluzestraat over Vijfhoekstraat, St. Hubertusstraat, Doornelei en verder normale reisweg.

### c) Enkele belangrijke voorlopige omleidingen in de loop van het jaar 1969.

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 :

#### — lijnen 25-26-27 :

van 20.1.69 tot 31.5.69, richting Wilrijk, vanaf Cam. Huysmanslaan, over Vlaamse Kunstlaan, Volhardingstraat, Pestalozzistraat, Jan De Voslei, en verder normaal traject.

van 11.3.69 tot 31.5.69, richting Stad, vanaf Populierenlaan over Jan Van Rijswijklaan, Volhardingstraat, Cam. Huysmanslaan en verder normaal traject.

van 12.11.69 tot 22.1.70, richting Stad, over Jan Van Rijswijklaan, Volhardingstraat, Cam. Huysmanslaan, en verder normaal traject.

#### — lijn 23 :

van 6.2.69 tot 11.10.69, richting Luchtbal, vanaf Min. Delbekelaan, over Ing. Menneslaan, IJzerlaan, Noorderlaan en verder normaal traject.

#### — lijn 18 :

van 10.3.69 tot 26.4.69, richting Antwerpen, vanaf Te Boelaerlei, over Morckhovenlei tot Collegelaan (rondrit). Terug over Morckhovenlei, Stenenbrug, Turnhoutsebaan.

- lijn 12 :  
van 14.4.69 tot 28.4.69, richting Kiel, omleiding over St. Bernardsesteenweg tot Zwaantjes (met eindlus De Bruynlaan/Voetbalstraat).
- lijn 33 :  
van 7.5.69 tot 24.10.69, vanaf Vosstraat, over Lode Van Berkenlaan, Bikschote-  
laan, Diksmuidelaan, verder onder spoorwegbrug, Deurnestraat en verder normaal  
traject.
- lijnen 9 en 34 :  
van 27.10.69 tot 19.11.69 :  
9 — richting Berchem — vanaf Cogels-Osylei over Gulden Vliesstraat, Klok-  
straat, Stanleystraat, Boomgaardstraat, Maatschappijstraat.  
— richting Stad — vanaf Maatschappijstraat over Statiestraat, Stanleystraat,  
Klokstraat, Gulden Vliesstraat, Cogels-Osylei.  
34 — richting Zuid — vanaf Cogels-Osylei, Gulden Vliesstraat, Klokstraat, Stan-  
leystraat, Boomgaardstraat, Maatschappijstraat, Statiestraat.  
— richting Borgerhout — vanaf Statiestraat over Stanleystraat, Klokstraat, Gul-  
den Vliesstraat, Cogels-Osylei.
- lijn 9 :  
vanaf 8.12.69 — richting Berchem — vanaf Uitbreidingstraat, over Posthoflei,  
met eindlus ter hoogte Binnensingel.
- lijn 10 :  
van 29.7.69 tot 10.10.69, vanaf Koningin Astridplein omgeleid over De Keyser-  
lei, Leysstraat, Meir, Schoenmarkt naar Groenplaats (heen en terug).
- lijn 11 :  
van 29.7.69 tot 17.9.69 vanaf Kon. Astridplein omgeleid over De Keyserlei, Leys-  
straat, Meir, Schoenmarkt naar Groenplaats (heen en terug).  
van 18.9.69 tot 10.10.69 voorlopige omleiding over Kon. Astridplein, De Keyser-  
lei tot Fr. Rooseveltplein.

#### d) Voorverkoop van rittenkaarten.

Op 31.12.1969 waren er 340 verkooppunten voor rittenkaarten, t.o.v. 90 einde 1968.

Vooraf na het invoeren van de bijtaks bij de aankoop van rittenkaarten op de rijtuigen (4.8.1969) werd een intensieve en geslaagde actie ingezet om langsheen de lijntrajecten geëigende handelshuizen bij de organisatie te betrekken.

Er wordt verder naar gestreefd een zo volkomen mogelijk regelmatige spreiding van de verkooppunten over het gehele MIVA-vervoergebied te bereiken, zonder te vervallen in een bovenmatige versnippering.

#### B. — TARIEVEN

De tarievenregeling op de stedelijke tram- en busdiensten bleef ongewijzigd.

Op de autobuslijn 33 (nationaal autobustarief) werd, met ingang op 1 december 1969, het minimumtarief op 8 fr. gebracht (voorheen 7 fr.), bij behoud van het grondslagtarief van 1,15 fr. per km.

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

Ook op deze lijnen werd het minimum vanaf 1 december 1969 op 8 fr. gebracht zonder wijziging aan het grondslagtarief.

- Lijn Centraal Station - Elsdonk Drie Eikenstraat nr. 32
- Lijn Dokken nr. 35
  - Fr. Rooseveltplein - Kaai 403 nr. 37
  - Fr. Rooseveltplein - Van Cauwelaertsluis
- Lijn Centraal Station - Linkeroever nr. 36  
(Aftakking St. Anna Strand)



# UITSLAGEN VAN

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 . . . . .	
— Verlies 1963 (saldo) gecompenseerd door de voorheffing op rente . . . . .	
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 lasten :	
Bankintresten, kortingen van leveranciers en prijsaanpassing stocks :	
Mali . . . . .	

---

## Resultaat boekjaar 1969 :

Verlies . . . . .	
-------------------	--

---

Exploitatie-coëfficiënt . . . . .	
-----------------------------------	--

U K VIII

PL 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
246.444.158	87.989.949	334.434.107
1.776.533	657.036	2.433.569
503.469	2.577	506.046
208.190	7.861	216.051
<b>248.932.350</b>	<b>88.657.423</b>	<b>337.589.773</b>
182.373.909	80.629.714	263.003.623
34.616.330	13.800.466	48.416.796
20.958.966	5.486.995	26.445.961
—	5.308.047	5.308.047
15.158.012	5.027.773	20.185.785
6.976.732	4.770.680	11.747.412
—	—	—
—	—	—
3.243.897	1.931.103	5.175.000
226.450	134.808	361.258
584.527	347.965	932.492
2.488.648	887.250	3.375.898
2.837.059	1.011.464	3.848.523
<b>269.464.530</b>	<b>119.336.265</b>	<b>388.800.795</b>
		51.211.022
		1.594.404
		52.805.426
<b>108,248</b>	<b>134,603</b>	<b>115,169</b>

EXPLOITATIEUITGAVEN BETREFFENDE HET PERSONEEL :

De wedden en lonen bedragen : F 144.457.960

De verplichte sociale lasten bedragen : F 61.268.351  
of 42,41 % van de wedden en lonen

Zij omvatten :

— de bijdrage aan de Rijksdienst voor M.Z. F 43.200.294

Deze bijdrage dekt :

— het wettelijk pensioen  
— de verzekering tegen ziekte en invali-  
diteit

— de gezinsvergoedingen  
— de verzekering tegen werkloosheid  
— het jaarlijks verlof der arbeiders  
— de beroepsziekten

— de verlofbezoldiging der bedienden F 1.966.231

— het bijkomend verlof der arbeiders 8.178.672

— de premie voor verzekering tegen ar-  
beidsongevallen 2.336.147

— het verzorgingsfonds voor beroepsziekten 84.270

— de 10 wettelijke feestdagen 3.821.983

— het gewaarborgd weekloon 1.612.018

— de sociale spoorabonnementen 68.736

De overige uitgaven ten bate van het per-  
soneel bedragen : F 57.277.312  
of 39,65 % van de wedden en lonen.

Zij omvatten :

— 26 betaalde rustdagen F 12.662.668

— toeslag voor verlof der bedienden 190.497

— productiviteitspremie arbeiders 2.007.175

— eindejaarspremie 442.957

— kledingvergoeding 1.350.159

— extra-kledingvergoeding 2.395.990

— aanvullende rustgelden 32.149.614

— vergoeding loonverlies wegens ziekte en  
arbeidsongeval 4.021.634

— bijdrage ten bate van het syndikaal  
fonds 826.525

— budget sociale dienst, premies, viering  
gedecoreerden en op rust gesteld per-  
soneel en dgl. 1.230.093

---

F 263.003.623

## BEDRIJFSONTVANGSTEN

De gemiddelde netto ontvangst per reiziger, zonder rekening te houden met de abonnementen, bedraagt F 6,172 d.i. 6,79 maal hoger dan in 1938 (F 0,909) (laatste normaal jaar van de vooroorlogse periode).

De gemiddelde ontvangst is beïnvloed door de vrijstelling van vervoertaks op de ontvangsten der tramlijnen, hetgeen een verschil geeft van F 0,310.

De totale netto ontvangst van kaarten en kaartjes bedraagt F 313.176.693 tegenover F 75.500.000 in 1938, of een verhouding van 4,148.

Deze verhoging is echter veel kleiner dan deze der uitgaven.

Door de steeds toenemende vermindering der reizigers : 50.738.054 in 1969 tegenover 83.083.766 in 1938 (of 61,07 % van 1938) wordt de wanverhouding tussen inkomsten en uitgaven nog verergerd.

## VERDELING VAN DE EXPLOITATIE- EN ONDERHOUDSUITGAVEN :

	Bedragen	% van het totaal der exploitatie- en onderhoudsuitgaven
1. Wedden en lonen, sociale lasten en bijkomende personeelslasten	263.003.623	76,65
2. Materialen en andere bedrijfsuitgaven	48.416.796	14,11
3. Tractie	26.445.961	7,70
4. Taks op ontvangsten	5.308.047	1,54
	<hr/>	<hr/>
	343.174.427	100,00

## HOOFDSTUK IX

### ONDERZOEK VAN DE BALANS OP 31 DECEMBER 1969

#### 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 353.287.015

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 35.475.000
b) Aanschaffingen na 1.1.1963	
Tramwagens . . . . .	F 157.107.267
Autobussen . . . . .	F 62.270.456
Gebouwen . . . . .	F 128.013.259
Onderstations . . . . .	F 16.754.518
Dienstwagens en machines . . . . .	F 2.966.115
	<hr/>
	F 367.111.615
Aflossingen (1963-1969) . .	F 43.299.600
Delging der investeringen gefinancierd met de verkoop der exploitatiegebouwen .	F 6.000.000 — 49.299.600
	<hr/>
	317.812.015

**III. Investerings van de Staat.** F 98.547

De overeenkomst tussen de Staat en MIVA, afgesloten op 10 januari 1969, betreffende de oprichting van een Centrale Werkplaats te Hoboken, bepaalt het aandeel van de Staat in deze nieuwe vastleggingen.

<b>IV. Borgtochten.</b>	<b>F</b>	<b>85.500</b>
Dit zijn borgtochten, gestort bij de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Deposito- en Consignatiekas, de N.M.V.B. en bij de N.M.B.S.		
<b>V. Omzetbaar.</b>		
<b>A. — Voorraden</b> . . . . .	<b>F</b>	<b>28.636.555</b>
Zijnde de tegenwaarde der stocks in onze magazijnen.		
— Portefeuille . . . . .	<b>F</b>	<b>13.450</b>
nl. 35 niet volstorte aandelen van de « Fédération des Centrales d'Electricité de Belgique », 1 aandeel van de « Dienst voor Toezicht der elektrische Inrichtingen in België », en 25 aandelen van de « Samenwerkende Maatschappij der Private Spoorverbinding Merksem en Schoten ».		
— Debiteuren . . . . .	<b>F</b>	<b>16.654.026</b>
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 . . . . .	<b>F</b>	<b>1.216.132</b>
Deze post omvat de debetsaldi der te verdelen kostenrekeningen die in de volgende jaren in de bedrijfsuitgaven dienen verrekend te worden, alsook de nog aan gang zijnde werken.		
— Te compenseren verlies 1964-1965 . . . . .	<b>F</b>	<b>6.931.780</b>
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).		
<b>VI. Beschikbaar</b> . . . . .	<b>F</b>	<b>31.803.706</b>
Het betreft de speciën in kas, het tegoed bij het Bestuur der Postchecks, bij het Gemeentekrediet van België en bij de diverse banken op 31.12.1969.		
<b>VII. Resultaat</b> . . . . .	<b>F</b>	<b>52.805.426</b>
Het verlies van het boekjaar 1969 bedraagt F 52.805.426.		
<b>VII. Orderekening</b> . . . . .	<b>F</b>	<b>48.000.000</b>
Ingevolge het Koninklijk Besluit van 306.1969 werd onze maatschappij gemachtigd bij het Gemeentekrediet van België een lening aan te gaan voor een bedrag van F 93 miljoen, met Staatswaarborg. Het nog te contracteren saldo bedraagt F 48 miljoen.		
<b>Totaal ACTIVA :</b>		<b>F 935.532.137</b>

## PASSIVA

### I. Kapitaal.

Het kapitaal vastgesteld op . . . . . F 396.000.000  
werd voltekend en volstort 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 1.346.313

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 eventuele daartoe aangegane leningen,  
bedroeg op 1 januari 1969 . . . . . F 19.158.813

Het werd gestijfd met . . . . . F 25.206.176  
overeenkomstig de bepalingen van art. 39 der statuten.

Gedurende het jaar 1969 werden er voor F 4.801.610 uitgaven op aangerekend voor aankopen en vernieuwingswerken, F 32.217.066 voor rente en aflossing der leningen, alsook F 6.000.000 voor delging der investeringen gefinancierd bij middel van de verkoop der exploitatiegebouwen.

### III. Provisierekeningen . . . . . F 4.497.726

a) Provisie voor ongevallen aan derden veroorzaakt  
vóór 1.1.1964 . . . . . F 1.529.676

b) Fonds voor groot onderhoud . . . . . F 2.968.050  
De provisie tot stijving van het fonds bedraagt 1 F/km.  
Op 1 januari 1969 bedroeg het saldo (te kort) . . . . . F 95.617  
de provisie ten laste der exploitatierekening . . . . . F 11.747.412  
en het groot onderhoud . . . . . F 8.683.745

### IV. Schulden op lange termijn met waarborg . . . . . F 372.175.400

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 35.475.000.

b) F 385.000.000 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 77.000.000 : lening gewaarborgd door de Staat, aangegaan tot financiering der investeringen zoals voorzien in het investeringsprogramma 1967-1971 (K.B. van 4.4.1968).
- 5) F 45.000.000 : lening gewaarborgd door de Staat tot een maximum bedrag van 93 miljoen, aangegaan tot financiering van het investeringsprogramma 1968 en 1969 (K.B. 30.6.1969).  
Het niet afgelost kapitaal bedraagt F 336.700.400.

**V. 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.

**VI. Speciale deelneming van de Staat . . . . . F 98.547**

Financiële tussenkomst van de Staat bij de oprichting van de Centrale Werkplaats te Hoboken, ingevolge de overeenkomst Staat/M.I.V.A. van 10.1.1969.

**VII. Crediteurenrekeningen . . . . . F 7.667.522**

Het betreft voorafgeïnde ontvangsten voor vervoer en publiciteit die naarmate de uitvoering ervan op de exploitatierekening zullen verrekend worden in 1970.

**VIII. Schulden op korte termijn . . . . . F 66.246.629**

— Diverse Crediteuren . . . . . F 46.121.079

Deze post omvat de nog verschuldigde bedragen aan leveranciers, aan de R.M.Z., te betalen verzekering van het personeel, te betalen lonen en ziektegelden, 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 20.125.550

**IX. Transitorische rekening . . . . . F 34.000.000**

De thesaurievoorschotten ons toegekend als bijdrage van de Staat tot het evenwicht der exploitatierekening 1969 bedroegen F 34.000.000.

**X. Orderekening . . . . . F 48.000.000**

Nog te contracteren lening bij het Gemeentekrediet van België, door de Staat gewaarborgd bij K.B. van 30.6.1969.

**Totaal PASSIVA : F 935.532.137**

---

VERSLAG  
VAN HET  
COLLEGE VAN COMMISSARISSSEN  
AAN DE ALGEMENE VERGADERING  
VAN 25 MEI 1970

---

Mijne Heren,

In uitvoering van uw statuten, hebben wij de eer U verslag uit te brengen over onze controleopdracht voor het boekjaar 1969.

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.

De in vorige verslagen gemaakte opmerking nopens het vernieuwings- en amortisatiefonds blijft nog steeds behouden. 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, 2 april 1970.

Het College van Commissarissen,

J. MAESSCHALCK

P. GIELENS

TH. PIRENNE

# MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCO

## Balans op

### ACTIVA

	31.12.1969	31.12.1968
<b>I. VASTLIGGEND.</b>		
Inbrengen van de Openbare Besturen en van de N.V. Electrafina	396.000.000	396.000.000
<b>II. VOORLOPIGE REKENING</b>	353.287.015	328.696.968
<b>III. INVESTERINGEN VAN DE STAAT</b>		
Overeenkomst van 10 januari 1969	98.547	—
<b>IV. BORGTOCHTEN</b>	85.500	88.450
<b>V. OMZETBAAR</b>		
<b>A. — Voorraden</b>	28.636.555	
Portefeuille	13.450	
Debiteuren	16.654.026	
Debiteurenrekeningen	1.216.132	
	46.520.163	
<b>B. — Verlies 1964</b>	11.420.028	
1965	26.571.492	
	37.991.520	
Gecompenseerd door de Staat	—31.059.740	
	6.931.780	
	53.451.943	71.452.611
<b>VI. BESCHIKBAAR</b>	31.803.706	4.148.656
<b>VII. RESULTAAT</b>		
Bedrijfsverlies	51.211.022	
Uitzonderlijke LASTEN	1.594.404	
	52.805.426	57.210.556
<b>VIII. ORDEREKENING</b>		
<b>Gemeentekrediet van België</b>		
Lening 77 Mi. (K.B. 4.4.1968)	—	30.000.000
Lening 93 Mi. (K.B. 30.6.1969)	48.000.000	—
	935.532.137	887.597.241

Nagezien door het College van Commissarissen, in zitting van 2 april 1970.

P. Gielens  
J. Maesschalck  
T. Pirenne

# FINAAL VERVOER TE ANTWERPEN

December 1969

	<b>PASSIVA</b>	
	<b>31.12.1969</b>	<b>31.12.1968</b>
<b>I. KAPITAAL</b>		
28.100 maatschappelijke aandelen reeks A	396.000.000	396.000.000
11.500 maatschappelijke aandelen reeks B		
<b>II. VERNIEUWINGS- EN AMORTISAFONDS</b>	1.346.313	19.158.813
<b>III. PROVISIEREKENINGEN</b>		
Provisie voor ongevallen	1.529.676	
Provisie voor groot onderhoud	2.968.050	
	<hr/>	<hr/>
	4.497.726	1.434.059
<b>IV. SCHULDEN OP LANGE TERMIJN MET WAARBORG</b>		
Leningen Gemeentekrediet nog af te lossen :		
aangegaan vóór 1.1.1963	35.475.000	
aangegaan na 1.1.1963	336.700.400	
	<hr/>	<hr/>
	372.175.400	316.208.000
<b>V. SCHULDEN OP LANGE TERMIJN ZONDER WAARBORG</b>		
Thesaurievoorschot onder voorwaarden toegekend door de Staat (Min. Comité van 23.12.1964)	5.500.000	5.500.000
<b>VI. SPECIALE DEELNEMING VAN DE STAAT</b>		
Overeenkomst van 10 januari 1969	98.547	—
<b>VII. CREDITEURENREKENINGEN</b>	7.667.522	6.897.342
<b>VIII. SCHULDEN OP KORTE TERMIJN</b>		
Diverse crediteuren	46.121.079	
Tijdelijke kredietopening	20.125.550	
	<hr/>	<hr/>
	66.246.629	66.399.027
<b>IX. TRANSITORISCHE REKENING</b>		
Bijdrage van de Staat tot het evenwicht der exploitatierekening 1968	—	46.000.000
exploitatierekening 1969	34.000.000	—
<b>X. ORDEREKENING</b>		
<b>Gemeentekrediet van België</b>		
Lening 77 Mi. (K.B. 4.4.1968)	—	30.000.000
Lening 93 Mi. (K.B. 30.6.1969)	48.000.000	—
	<hr/>	<hr/>
	935.532.137	887.597.241

Afgesloten door de Raad van Beheer, in zitting van 23 maart 1970.

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,

G. Van Monfort, Beheerder.

L. Eggers, Beheerder,

S. De Boey, Beheerder,

L. Uleners, Beheerder,

J.P. De Potter, Beheerder,

M. Hansen, Beheerder,

H. Hardies, Beheerder,

A. Herbosch, Beheerder,

L. Pieters, Beheerder,

A. Rits, Beheerder,

L. Philipsen, Beheerder,

E. Mertens, Beheerder.

**VERLIES- EN WINSTREKENING 1969**

**DEBET**

**CREDIT**

Exploitatieverlies van het dienstjaar 1967	63.731.118	Bijdrage van de Staat tot het evenwicht der exploitatierekening van het dienstjaar 1967	63.731.118
Exploitatieverlies van het dienstjaar 1968	57.210.556	Idem voor het dienstjaar 1968	57.210.556
Exploitatieverlies van het dienstjaar 1969	52.805.426	Te compenseren verlies van het dienstjaar 1969	52.805.426
	<u>173.747.100</u>		<u>173.747.100</u>

Drukkerij  
L. OPDEBEEK  
Tweemontstraat 278  
DEURNE