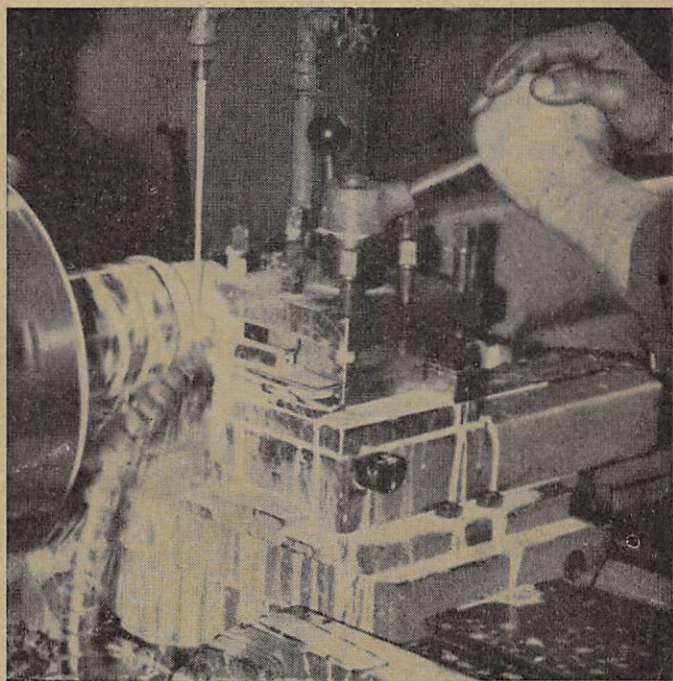


# T.A.O. *band*

PERSONEELBLAD DER TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING  
(T A O)



3e TRIMESTER 1960 — 4e JAARGANG

Voor UWE REIZEN in Binnen- en Buitenland

de prachtige « MATHILDE CARS »

**REIZEN TAXI**

VEEMARKT 6-7 ANTWERPEN

Tel. : 32.40.40 - 33.98.00 - 33.98.09

Geniet insgelijks van onze TAXI - DIENSTEN  
ononderbroken dag en nacht.

**Stassano**

CLEMENTINASTRAAT 24  
ANTWERPEN

Tel. : 37.81.08

# T.A.O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

## DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT VOOR HET T.A.O.-PERSONEEL

UITGEGEVEN DOOR DE DIRECTIE T.A.O.

(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving).

Grote Hondstraat 58, Antwerpen.

Telefoon : 39.99 15

P.C. n° 928.70 (T.A.O.-Band).

Redactiesecretaris : F. VYT.



*Foto voorpagina :*

*Deze foto is het werk van onze collega J. Charlé (W & W 8183) en prijkte op de spijskaarten voor het feest der TAO-gepensioneerden 1960. (zie artikel blz. 5)*



**in't BOERKE**

HOOGSTRAAT 41

(AAN GROTE MARKT)

**KINDERKLEDING**

VAN KINDSKORF TOT

14 JAAR

TEL:  
**32.08.12**

**KLEEDJES - MANTELS**

BEZOEK ONZE SPECIALE AFDELING



best  
gekleed

DOOR  
Esders



KIPDORP 39 ANTWERPEN

# T. A. O. IN FEEST!

*Op 8 juni j.l. had in de Stadsfeestzaal aan de Meir, het jaarlijks feestmaal plaats, door onze maatschappij aangeboden aan de gedecoreerde en oprustgestelde personeelsleden. Ter gelegenheid hiervan hield de Heer Th. de Ruyter, voorzitter van het Beheerscomité T.A.O., een toespraak.*

*Ziehier de integrale tekst van deze door de aanwezigen zeer gewaardeerde redevoering.*



De heer Voorzitter tijdens zijn toespraak.

Mevrouwen,

Mijne Heren,

Een nieuwe lente en een nieuw geluid... zegt de dichter, Een nieuwe lente..... en een nieuwe promotie trammannen, gedecoreerden en oprustgestelden, die collectief in de bloempjes worden gezet tijdens deze feestavond, waarop ik U allen, zo in naam van het Beheerscomité als in mijn persoonlijke naam, van harte welkom heet.

Naar jaarlijkse traditie bedoelt dit feest te zijn : een huldebetoon. Het belang van de avond dekt zich bijgevolg volkomen met de betekenis die we in de hulde leggen.

Willen we de redenen nagaan waarom een viering wordt op touw gezet, dan vinden we er gemakkelijk een hele reeks - allemaal geldige en behoorlijke mogelijkheden : redenen die voor de hand liggen en de feestelijkheden wettigen - soms redenen die veraf moeten gezocht worden en eerder dienstig zijn als een soort alibi om de lust tot feesten te rechtvaardigen.

Voor deze avond vallen al dadelijk twee aspecten in het oog : één categorie feestelingen zou de nadruk vragen voor de onderscheiding die ze in ontvangst nemen - bij anderen is het feit dat ze zijn aangekomen op het scheidingspunt tussen actieve loopbaan en rustperiode van overwegend belang.

Is er dan geen diepere grond te ontdekken, geen «grootste gemene deler», die onze hulde aan beide groepen tot een éénheid bindt ?

Naar mijn mening, T.A.O.-gedecoreerden en gepensioneerden, is het bevestigend antwoord te vinden in deze zaal zelf, in de aanwezigen.

Elementair is deze feestviering - zoals elke soortgelijke manifestatie in welke onderneming ook - een viering, door het bedrijf, van bepaalde verdienstelijke personeelsleden. Om zulk feest tot zijn recht te doen komen, volstaat de besloten kring van het bedrijf zelf - doch hier bemerken we een kring genodigden die verder reikt dan onze exploitatie en waardoor ook de eigen betekenis van deze bijeenkomst uitgroeit boven het bedrijfsniveau.

Evenals vorige jaren hebben vertegenwoordigers van hogere en locale officiële instanties ons vereerd met hun aanwezigheid. Dit gebaar, voor hetwelk ik hun de dank van het ganse personeel overbreng, geeft blijk van hun belangstelling en hun waardering voor het trambedrijf.

Waar deze personaliteiten in ons midden als het ware de officiële gemeenschap voorstellen, wens ik in de afgevaardigden der dagbladpers te begroeten : de woord - of penvoerders - van de brede, niet-officiële, lagen der maatschappij; - van de tramgebruikers.

De componenten der gemeenschap zijn heden verenigd in een hulde aan onze agenten, en zo krijgt deze avond voor ons de betekenis van een erkenning der diensten door U, tramagenten, in uw arbeid aan de samenleving bewezen.

De dienstfunctie ten bate van allen - in de eerste plaats van de bewoners der agglomeratie als ons eigen vervoersgebied - komt vanzelfsprekend het duidelijkst tot uiting bij de leden van de verkeersdienst. Indien we bedenken dat elke bestuurder en elke conducteur met 25 jaar dienst - die duur is heden hier het minimum - een aantal reizigers heeft vervoerd en bediend dat de twee miljoen benadert, dan vermogen we ons een beeld te vormen van wat hun dienstperiode betekent.

Ieder van hen heeft de bevolking van twee provincies gebracht naar het werk en naar huis, naar narigheid en vermaak. Ze hebben ze vervoerd.....en te woord gestaan, die ontelbaren met hun eigen temperament en geaardheid, met hun haast die de tram steeds te laat of te traag vindt, met hun nonchalance die soms oorzaak is dat de tram te laat of te traag rijdt. Die éne tramagent, bij wie de dagelijkse beslommeringen van het leven evenmin automatisch halt maken als hij zijn dagtaak begint, kreeg te doen met zovele wisselende situaties. - Gij, bestuurders en conducteurs, hebt twee miljoen kansen op conflict omzeild zonder op de klippen te stoten. De kleine schermutselingen, die haast onvermijdelijk zijn waar mensen met mensen te doen krijgen, vervallen hierbij naar verhouding in het niet. En dit is een nog grotere titel op deze huldiging als de arbeid zonder meer : ge hebt uw dienst aan de gemeenschap verricht met een diepe zin van menselijkheid, en velen van u met een ware zin voor gezonde humor, die veel laat vergeven omdat hij veel begrijpt.

Dat het volle licht der schijnwerpers op het rijdend personeel valt, mag er ons niet toe verleiden te vergeten dat het HELE trampersoneel, dat ALLE aanwezige gedecoreerden en gepensioneerden, vele jaren of hun hele loopbaan betrokken waren bij die dienst aan de gemeenschap.

Een wattman staat onmachtig bij zijn wagen, indien niet achter hem, ongezien soms maar bestendig aanwezig, de man werkt die sporen en bovenleiding in goedl staat van onderhoud bewaart, de nodige herstellingen uitvoert, de talloze dagelijkse dingen verricht zonder dewelke geen rijtuig het lang volhoudt. Door alle seizoenen bleven de technische diensten steun en ruggegraat van de beweging.

Waar zij deelden in de zorg, verdienen ze ruimschoots hun deel in de eer.

En last, but not least, ook zij die nóg meer verborgen, soms helemaal achter de schermen, hun arbeid verrichten : de administratie in al haar geledingen. Waar de enen te doen hebben met duizenden mensen, de anderen met duizenden moeren en bouten, krijgen zij te doen met duizend details in het dagelijks werk, soms ontelbare kleinigheden die niet mogen verwaarloosd worden zonder nadelige weerslag tot de verste uithoeken van het bedrijf. Een moderne onderneming zonder een degelijk bediendencorps..... maar, dat is « ja érger dan een café zonder bier ».

Het is onbegonnen werk de respectieve verdiensten der drie genoemde takken tegen mekaar af te wegen. De waarheid is tenslotte : dat de tram die hier over de Meir rijdt voor het Antwerps publiek, er enkel rijdt door de nauwste samenwerking van de drie diensten.

En hiermee zijn we terug aangeland op ons uitgangspunt : gij allen, gedecoreerden, en gij die nu het actieve leven achter de rug hebt, op welke plaats uw beroepstaak u ook gezet heeft in het geheel, gij

hebt verenigd meegeholpen aan het in stand houden en ontwikkelen van de dienst van openbaar nut die het gemeenschappelijk vervoer was en steeds blijft.

Om die jaren van trouw aan het trambedrijf en om dit dienstbetoon aan de bevolking, feliciteer ik u van harte.

Voor hen die met rust gaan, is deze avond een keerpunt in hun betrekkingen met T.A.O., maar geen afscheid. Ik weet dat zij contact blijven houden met hun vroegere werkmakers, dat ze belang blijven stellen in het wel en wee van de onderneming met dewelke ze zo lange jaren nauw verbonden waren. Hun wens ik dat hun verdere leven moge gaan langs wegen van geluk en gezondheid, in dagen van bedrijvige vrijheid die ze verworven hebben na dagen van gebonden bedrijvigheid.

Voor de gedecoreerden is deze avond een ogenblik verpozing en bezinning alvorens morgen weer hun arbeid te hervatten. Op hen blijft de taak rusten de onderneming tot bloei te brengen door hun toewijding in omstandigheden die snel wisselen in de overgangstijd die we nu doormaken. Hun prestaties in het verleden staan er borg voor dat ze evenzeer in de toekomst die taak zullen vervullen, meestal in stille, maar altijd in belangrijke dienst van de Antwerpse bevolking.

\*  
\*\*

*Hierna volgde de uitreiking van de eretekens door de aanwezige personaliteiten.*

Bekwamen de « Gouden Medaille der kroonorde » :

Cassiers, Leopoldus; Delbon, Jozef; De Neef, Alphonsus; Dewit, Norbert; Mortelmans, Camille; Nauwelaers, Alfons; Van Damme, Jozef; Van den Bergh, Franciscus; Vanderheyden, Jan; Van Droogenbroeck, François; Van Gestel, Ferdinandus; Verheesen, August; Vissers, Josephus; Winnepenninckx, Jan.

\*  
\*\*

Bekwamen de « Gouden Medaille der Orde van Leopold II » :

Cuypers, Alexander; De Bruyn, Petrus; Goetschalckx, Jan; Hendrickx, Matheus; Janssens, Eduardus; Leysen, Adrianus; Polle, Carolus; Van de Velde, Eduardus; Van Waes, Joannes.

\*  
\*\*

Bekwamen het « Ereteken van de Arbeid 1e klasse »

Adriaens, Ferdinandus; Bas, Franciscus; Beeldens, Frans; Beers, Franciscus; Berghmans, Jacobus; Beunen, Gerard; Bogaert, Petrus; Buyst,

Cesar; Cleiren, Marcel; Colli, Joannes; Dassen, Joannes; Daniels, Lodewijk; Daniels, Augustinus; Darding, Pierre; De Beukelaer, Lodewijk; De Bie, Petrus; De Blicck, carel; De Ceuster, Bonaventurus; De Pauw Jules; De Pauw, Ludovicus; De Troetsel, Prosper; De Weert, Eduardus; De Wit, Eduardus; De Wulf, Henri; Dhondt, Frans; Dietvorst, Florimond; Duysan, Joannes; Gielis, Jaak; Goetstouwers, Absolon; Govaerts, Joannes; Haentjens, Leon; Hemelaer, Henricus; Heughebaert, Robert; Hosteaux, Gustaaf; Houtmeyers, Jacob; Huylebroeck, Albertus; Jacob, Hieronymus; Janssen, Joannes; cins, Frans; Kunkels, Eugène; Laenen, Edmond; Lafon, Adolphus; Laureys, Gustaaf; Maes, Frans; Mertens, Franciscus; Mundelaers, Joannes; Myten, Armand; Nackers, Frans; Paepen, Franciscus; Peeters, Jacobus; Pelsens, Edmond; Perremans, Armandus; Pieters, Remi; Reinenbergh, Josephus; Roelants, René; Ruys, Leonardus; Sas, Joannes; Senecaut, Josephus; Sommen, Jan; Sterkendries, Julius; Stevens, Josephus; Thys, Hector; Van Camp, Alfons; Van Dam, Augustin; Van de Kerckhove, Michael; Van den Bogaert, Dominicus; Van den Bosch, Frans; Vandercappellen, Jan; Vanderlinden, Albert; Vanderveken, Fern.; V. de Wiele, Albert; Van Havermaet, Frans; Vanlaere, Hieronymus; Van Leuven, Henricus; Vanlommel, Franciscus; Van Loo, Petrus; Van Luyck, Carolus; Van Meervelde, Alfons; Van Rooy, Henricus; Veeckmans, Frans; Verbeeck, Albertus; Verdonck, Franciscus; Verdonck, Frans; Vermeiren, Gerard; Verscheure, Guilielmus; Verstrepen, Lodewijk; Verstrepen, Emilius; Wouters, Raymondus; Zaman, Leo; Van der Velden Jan.

\*  
\*\*

Bekwamen het « Ereteken van de Arbeid 2e klasse »

Alix, Augustus; Apers, Albertus; Bunneghem, Constant; Colman, Henricus; Cools, Lodewijk; De Bruyn, Aimé; De Ceulaer, Dionysius; Defays, Felix; De Wachter, Egied; Dillen, Arthur; Elegeert, Renatus; Gevers, Leopoldus; Goyens, Andreas; Hellin, Eugène; Jansen, Josephus; Laurens, Lambert; Liekens, Julianus; Meulenberghs, Philibertus; Nuyts, Jan; Pardaen, Isidorus; Pieters, Camiel; Restiau, Jozef; Roderigas, Jan; Thijs, Theofilus; Van Bambost, Theophil; Van Bambost, Emiel; Van de Poel, Franciscus; Van de Velde, Gustavus; Van Elsacker, Jozef; Van Roosbroeck, Joannes; Verbist, Raymondus; Verheyen, Gustaaf; Verlegh, Henricus.

*Na een passende hulde aan de gepensioneerde personeelsleden, werd een dankwoord uitgesproken namens de gedecoreerden door de Heer De Pauw J. en namens de gepensioneerden door de Heer Boyen E.*

*Hiermede besloot het officieel gedeelte van deze feestavond, waarna een gezellig ontspannings programma volgde.*

## Het stedelijk openbaar vervoer in de Verenigde Staten

(Naar een artikel van G. Quarg in « Der Mitarbeiter »  
(Büsing) nr 1, jan.-maart '60).

De Heer Dr. Ing. Friedrich LEHNER, bestuurslid van de Hannover Tramways (en een internationale figuur op het gebied van vervoerstechniek - n.v.d.r.) heeft zojuist een verslag gepubliceerd over een studiereis in de Verenigde Staten. Dit rapport werd in verschillende buitenlandse technische tijdschriften gepubliceerd en het verheugt ons aan onze lezers hiervan een uittreksel te kunnen brengen.

— *Algemene terugloop van het stedelijk openbaar vervoer.*

Sinds 1926 daalt het stedelijk openbaar vervoer in de V.S. voortdurend. Met uitzondering van 1945, een hoogtepunt voor het aantal vervoerde reizigers, daalde de vervoercijfers gemiddeld met 56%. In dezelfde periode nam de stadsbevolking met 28 % toe. Berekend op het aantal inwoners is het stedelijk openbaar vervoer tot op een derde van zijn vroegere hoogtepunten gezonken.

De hoofdoorzaken van deze achteruitgang zijn naar de mening van de Amerikaanse vaklui :

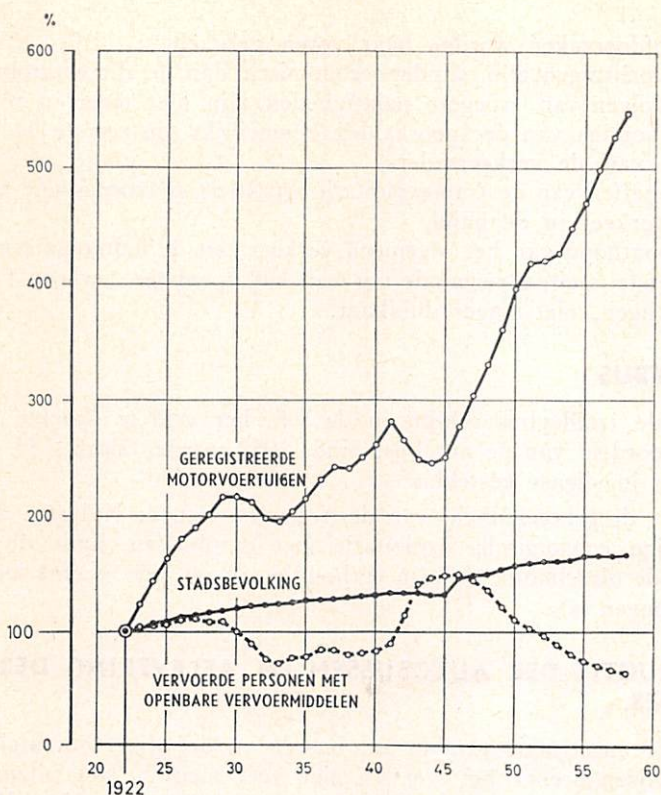
1e de privé-wagen

2e de televisie (de mensen blijven meer thuis),

3e de 40-uren (5-dagen) week.

De Amerikaanse vaklui schrijven die teruggang bovendien ook toe aan het gebrek aan belangstelling voor de noden van het openbaar vervoer vanwege de officiële instanties.

De lage ontvangsten door de ondernemingen hebben tot een snelle algemene veroudering van de exploitatie en ouderwetse installaties geleid, met als gevolg : de snelle teruggang van het reizigersvervoer. Deze terugloop van reizigers werkt dubbel nadelig, omdat het nog overblijvend vervoer zich samenperst op twee grote spitsen per dag. De « spitsfactor » (verhouding van het aantal reizigers tijdens de duur van hoogste dagspits, tot de vervoerscijfers van de daluren) stijgt soms tot het 6-voudige, d.i. : in de korte morgend- en avondspitsperiode moet de uurprestatie tot het 6-voudige verhoogd worden, t.o.v. de daar tussen liggende daluren. Bovendien moeten ca 47% van de totale weekprestaties geleverd worden, die normaal voorzien zijn voor  $7 \times 24 = 168$  uren, op de vijf werkdagen van de week. Hierdoor dienen dus bijna de helft van de prestaties geleverd op een zevende van de totale tijd. (In Duitsland ligt de spitsfactor tussen 2 en 2,8).



— De teruggang van het openbaar stadsverkeer in de V.S. t.o.v. de stijging van de stadsbevolking en het individueel verkeer (1922=100%)

De pogingen van de ondernemingen om de spitsen neer te drukken (schrinking van de werkuren, lesuren in de scholen, e.d.) hebben tot nog toe slechts weinig gevolg gehad, zoals overigens overal ter wereld. — *Aandeel van het vervoermiddel in het openbaar verkeer.*

Het aandeel van de tramrijtuigen in het openbaar verkeer is van 85% in 1922, geslonken tot 6% in 1958. Het aandeel van de bussen (auto- en trolleybus), is in diezelfde periode van een uiterst gering aandeel, gestegen tot 57%. Dr. Lehner vat het beeld van deze ontwikkeling, (na de beschrijving van enkele belangrijke trambedrijven - waaronder Washington met een goede exploitatie, maar met een rijnsnelheid van slechts 15 km/u, t.o.v. bv. 21 km/u in Detroit met een zuiver busbedrijf) - als volgt samen :

« Behoudens enkele uitzonderingen is de algemene strekking de exploitatie met tramrijtuigen op te geven. Sinds 1953 werd er in de « V.S. geen tramrijtuig meer gebouwd. »

Als hoofdoorzaken worden naar voren gebracht :

- 1e de tramrijtuigen zijn minder economisch dan de dieselautobussen,
- 2e de gevolgen van vroegere nalatigheden zijn niet meer in te halen,
- 3e het behouden van de spooraanleg bemoeilijkt ten zeerste de modernisatie van de verkeersaders,
- 4e het opheffen van de tramexploitatie werkt de eenvormigheid van het straatverkeer in de hand,
- 5e het ophouden van het algemeen verkeer aan de halteplaatsen is, bij de niet te stuiten vermindering van het openbaar vervoer t.o.v. de privéwagens, niet langer duldbaar.

## TROLLEYBUS

« Ook de trolleybus schijnt in de V.S. het veld te moeten ruimen « ten voordele van de autobus. Sinds 1953 werden slechts 53 nieuwe rijtuigen in dienst gesteld. »

Reden : de gebondenheid van de trolleybus aan de rijdraad, alsmede de gunstige economische exploitatie met autobussen, sinds de invoering van de dieselmotor (die in verhouding in de V.S. slechts langzaam doorgedrongen is).

## CONSTRUCTIE DER AUTOBussen EN AFLEVERING DER REIS-KAARTJES.

Over de constructie van de autobussen en de wijze van afgifte van plaatsbewijzen brengt het verslag niet veel nieuws. Het uitzicht van de meeste bussen is thans in alle landen praktisch hetzelfde. Wat betreft de constructie is de uniformiteit nog niet ver gevorderd, maar zij is volop aan gang. Met de toepassing van de loonbesparende wijzen van de uitgifte (plaatsbewijzen) zijn de Amerikanen ons tientallen jaren vooruit.

Dit zijn zij ook nu weer, door het invoeren van de elektronische afrekenings- en betaalmethoden.

## MEDEDINGING VAN DE OPENBARE EXTRA-DIENSTEN

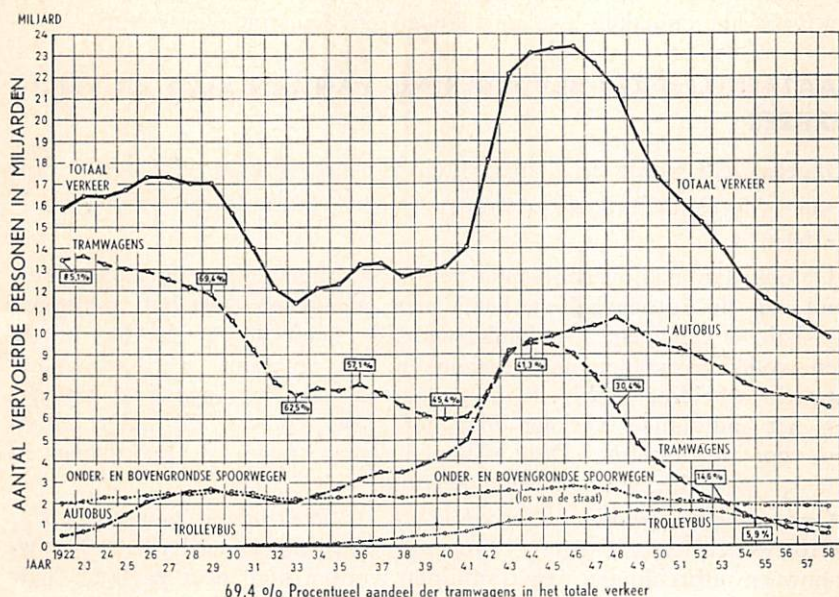
De regelmatige extra-diensten worden uitsluitend door autobussen verzekerd. Zij dienen hoofdzakelijk voor twee doeleinden :

- « werving van kopers van de grootwarenhuizen »,
- « vervoer schoolgaande kinderen ».

De werving van kopers voor de grootwarenhuizen geschiedt meestal zó, dat de kopers bij het betalen van de gekochte waren, gratis een retour-kaartje ontvangen dat geldig is *tijdens de daluren*.

De vervoersondernemingen werven aldus de zo zeer begeerde reizigers (plaatsvullers !) tijdens de daluren en leveren ook deze retourkaartjes aan zeer gunstige voorwaarden aan de grootwarenhuizen af.

## De ontwikkeling van het openbaar vervoer in de V.S. van 1922 - 1928



De belangrijke rol die de schoolbussen sinds jaren in Amerika spelen, wordt verklaard door de ruime spreiding van de woonplaatsen in de agglomeraties. Dit moge blijken uit volgende cijfers door Dr Lehner aangehaald : tijdens het schooljaar 1955/56 werden 10 miljoen schoolgaande kinderen vervoerd, voor een totaal bedrag van 356 miljoen dollar (17,8 miljard Bfr.) dit voor rekening van de verschillende Staten (de kinderen worden dus gratis vervoerd n.v.d.R.) Hiervoor zijn 159000 autobussen ingezet, waarvan 102.000 toebehoren aan officiële instanties.

### AANPASSING VAN DE VERKEERSDIENSTEN

Bij alle ondernemingen heeft men zich ingespannen om de snelheid, stiptheid en regelmatigheid v. de diensten terug te winnen. Men werkt hiervoor soms met 6 of 7 rijtijd-schema's. Zo kan het gehele net, met alle overstapmogelijkheden, op elk ogenblik aan de behoeften van het algemeen verkeer (dat dikwijls onderhevig is aan onvoorziene invloeden : o.a. stortregens, sneeuwval) aangepast worden.

Chicago heeft, buiten zijn gewone controleurs, die meestal vaste controle-punten (met telefoon) bezetten, 50 controle-auto's met telefooninstallatie, ingezet. In Detroit en Cleveland worden aan de voornaam-

ste halten de in- en uitstappende reizigers met automatische toestellen regelmatig geteld. Om het verkregen cijfersmateriaal te verwerken worden elektronische apparaten gebruikt, welke soms ook aangewend worden voor het opmaken van uurtabellen en dienstindeling-staten.

## **MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN EEN VLOT EN VEILIG VERKEER**

« Ongetwijfeld wordt de homogeniteit van het verkeer verbeterd, wanneer de tramrijtuigen vervangen worden door railloze vervoersmiddelen. »

De ook dan nog overblijvende verkeersstoringen ingevolge het opont-houd aan de autobushaltes, heeft men opgeheven door het aanleggen van halte-inkepingen. Proefondervindelijk heeft deze oplossing echter geen volledige voldoening geschonken. De oplossing werd gevonden door de scheiding nabij de halteplaatsen van het openbaar verkeer van het individueel verkeer door het toewijzen van bijzondere rijbanen voor de autobus. Deze rijbanen liggen tegen de boordsteen en zijn op een bijzondere wijze aangeduid.

*Ondergrondse trambanen werden slechts heel zelden toegepast. Het metro-systeem wordt over 't algemeen gunstig beoordeeld. « Nieuw-« bouw en uitbreidingen van tramlijnen worden niet meer gepland, daar « de tramrijtuigen langzamerhand toch zullen verdwijnen ».*

## **HET INZETTEN VAN AUTOBUSSEN IN HET BEROEPSVERKEER TE NEW-YORK**

Een oplossing voor het schier onoplosbaar probleem van het beroepsverkeer over ca. 20 km lange ondergrondse baan, onder de stad en de Hudsonstroom (1,5 km breed) scheen men niet te vinden, omdat iedere verbetering van de inrichting steeds een vernieuwde toeneming van het verkeer tot het gevolg had (soms 900.000 pendelaars/dag). Men heeft dan in de drie straattunnels het hoogst tot nog toe bekend aantal autobussen in dienst gesteld. Het bekende, in 1950 opgerichte « Bus Terminal » (bus-eindstation), aan de westkant van het schiereiland Manhattan (kern-gebied van de reuzestad), nabij de oostelijke uitrit van de drievoudige Lincolntunnels, kan met haar vijf verdiepingen aan haar 16 kaaien, gelijktijdig 72 vertrekken toelaten. Dit gebouw wordt soms dagelijks benut voor ca. 5000 aankomsten en vertrekken van de ca. 130.000 reizigers (meestal beroepspendelaars). Om deze enorme massa in het gebouw te verwerken (verdeling voor overstappen op het stedelijk metro-net) beschikt men over 31 roltrappen. Daar het einde van de verkeerstoename nog niet in het vooruitzicht gesteld is, wordt thans de bouw van een grote nieuwe strook overwogen, die in 2 metro-tunnels onder de Hudson zal lopen.

## BESLUIT

Vanuit het standpunt «autobussen» gezien, kan dus de kern van het betoog van Dhr. Dr. Lehner, als volgt worden geformuleerd :

«Nieuwbouw en uitbreidingen van tramlijnen worden alleszins niet «meer gepland, daar de tramrijtuigen toch langzamerhand zullen ver«dwijnen.»

De ontwikkeling van de tramexploitatie is in Frankrijk, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten vrijwel gestopt, precies in deze 3 landen die sinds het ontstaan van het stedelijk massa vervoer bij haar ontwikkeling steeds de leiding hebben gehad. In deze drie landen is het aandeel van de tram in het openbaar stadsverkeer tot onder 5% gedaald en het zal door de snelle en voortdurende daling weldra tot nul worden herleid. Dit is een gevolg van de algemene motorisatie van het verkeer waarvan geen enkel land zal verschoond of uitgesloten blijven.

Ook bij ons in Duitsland, is de ontwikkeling van het verkeer sinds lang reeds een dergelijke richting uitgegaan.

In Duitsland, zoals overigens in alle hoog ontwikkelde industrielanden, stelt men ook sinds verschillende jaren vast : zoniet een merkelijke vermindering, dan toch een duidelijke stilstand t.o.v. de bestendige toeneming van het openbaar vervoer van voorheen.

Ook in Duitsland is het aandeel van het tramverkeer in het oppervlakte verkeer van 90% en meer (cijfer van bij de aanvang 1920 bestendig tot op 60 % gedaald, dus tot op die hoogte welke in Amerika reeds in 1933 bereikt werd.

In Duitsland is eveneens het aandeel der autobussen van 3% (bij de aanvang 1920, thans tot 36 % gestegen, cijfer datreeds in 1941 in Amerika bereikt werd.

Wij lopen deze ontwikkeling steeds achterna (mede ingevolge de oorlog en zijn nasleep) en met vele jaren achterstand, maar al de feiten wijzen er op, dat wij ze om den duur toch zullen moeten volgen.

---

Hiermede werd de mening vertolkt van een vakman van groot formaat : Dr. Lehner, (van de Tramwegmaatschappij te Hannover, Duitsland), welke verschillende werken schreef tot rationalisatie van de tramexploitaties. Wij hebben gemeend, goed te doen, deze beschouwingen aan onze lezers mede te delen.

---

## LES IN DE FRANSE TAAL OP DE TRAM

Een reiziger, blijkbaar behorende tot de franse taalrol, stapt op het rijtuig en richt zich al volgt tot de conducteur :

«Receveur, 't is 'k moet zijn in de straat, maar 't is 'n avenue.  
«Maar 't is 'k ben vergeten de naam. 't Is hij de Papa van de  
«kleine kiek».

Waar moest die reiziger zijn ?

*(Antwoord op blz. 20)*



# Beschouwingen bij T.A.O. Jaarverslag 1959

Hieronder brengen wij voor onze lezers enkele uittreksels uit het T.A.O. jaarverslag 1959.

## *De Nieuwe T.A.O. - P.C.C. WAGENS*

Zoals reeds algemeen bekend werden bestellingen geplaatst voor de constructie van 39 en 22 P.C.C. wagens, ter modernisatie van ons net. Deze wagens worden gebouwd bij de firma « La Brugeoise & Nivelles » te St. Michiels bij Brugge, terwijl de firma « Ateliers de constructions électriques de Charleroi » (A.C.E.C.) voor de elektrische uitrusting zorgt.

Deze rijtuigen bieden plaats aan 107 personen, nl. 31 zitplaatsen en 76 staanplaatsen - zie schets hiernaast.

De eerste 39 wagens zullen afgeleverd worden in het najaar 1960 en worden ingelegd op de tramlijnen 2 en 7. De tweede serie van 22 rijtuigen is bestemd voor tramlijn 3 en zal in de tweede helft van 1961 klaar komen.

Er wordt verwacht dat de uitstekende eigenschappen van dit nieuw materieel, wat snelheid, comfort en geruisloosheid betreft, een zeer goede indruk zullen maken op het publiek.

In verband hiermede, kunnen wij nog mededelen dat werd overgegaan tot de versterking van het voedingsnet.

## *Indeling en wijziging van het personeel effectief.*

In het afgelopen jaar gingen 55 agenten op rust en 19 agenten verlieten de maatschappij. Het overlijden van 16 leden van het personeel viel te betreuren.

Daarentegen werden 36 personen aangeworven, zodat het effectief van het personeel met 54 eenheden verminderde. Op 31.12.59 bedroeg het totaal effectief van onze maatschappij 2087 personeelsleden.

Het gemiddeld percent der afwezigheidsdagen bleef practisch ongewijzigd : 5% t.o.v. 4,98% in 1958. Dit percent kan als volgt ingedeeld worden, nl. 4,65% ziektegevallen en 0,35% arbeidsongevallen.

## *De ondernemingsraad*

Het ledenaantal van de Ondernemingsraad bleef ongewijzigd. Bij de leden werknemers werd een ontslaggevend lid vervangen. Tijdens het jaar 1959 werden 10 zittingen gehouden en werden twee ondercommissies samengesteld.

## *De sociale raad*

De Sociale Raad vergaderde 5 maal in 1959 en behandelde de ingekomen aanvragen voor verlenging van ziektesteun, alsmede de plaatsing van agenten in een aangepaste dienst. Bovendien werden nog bijzondere besprekingen gevoerd over de in het kader van voornoemde raad vallende problemen.

### *De dienst voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing*

Onze lezers worden over de werking van deze dienst regelmatig op de hoogte gehouden. Niettemin houden wij er aan hier nog enkele markante gegevens uit het algemeen verslag van deze diens te publiceren.

Tijdens de in 1959 gehouden vergaderingen, werden 109 verschillende voorstellen besproken.

Het frequentiegetal van de arbeidsongevallen ligt hoger dan in 1958 nl. 28 tegen 26; daarentegen is de ernstigheidsvoet gevoelig gedaald, nl. : 0,25 t.o.v. 0,37.

Op de onderstaande figuur geven wij de verdeling der ongevallen volgens de plaats der letsels. (zie blz. 19)

### *Vast Materieel (Sporen, Gebouwen, Bovenleiding en Onderstations)*

Uit dit hoofdstuk noteren wij volgende gegevens :

— in het afgelopen jaar werd op het net een totale lengte van 9.886,75 meter spoor vernieuwd, evenals 5 wissels. Daarenboven werden aan de kam en aan de ingang van loods IV (Hoboken), 4 wissels vernieuwd.

— 4.732,70 meter spoor, 4 wissels, 1 puntstuk en kruising werden uitgebroken

Verder dienen nog vermeld de verschillende herprofileringswerken : Harmonie, Driehoek, Jan Van Rijswijcklaan, Belgiëlei en Antwerpsestraat.

— aan de gebouwen werden onderhoudswerken, aanpassingen en vergrotingswerken uitgevoerd waar zulks noodzakelijk was.

— 17,8 km. rijdraad werden aangewend voor onderhoudswerken.

— het aantal rijdraadbreuken bedroeg 20, terwijl 517 interventies vanwege de hulpdienst werden genoteerd.

— door de onderstations werden 16.637.127 KW (Hoogspanningsstroom 15.000 en 6.600 V), geleverd door de Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland (E.B.E.S.), verwerkt.

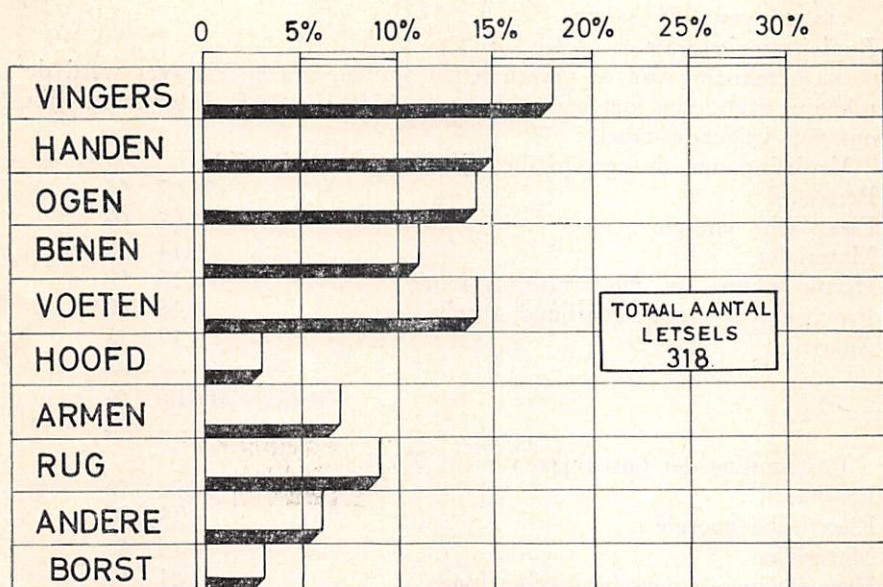
### *Rollend Materieel*

Volgende normale onderhoudswerken werden uitgevoerd :

#### *Trammaterieel :*

	Mw.	Bw.
— grote revisie onder- en bovenstel met grondige schildering	42	15
— revisie onderstel en motoren met herstelling aan koetswerk en herschildering	146	84
— herprofilering van wielbanden	192	113
— herstelling van schade veroorzaakt door aanrijdingen	125	40
— herstellen allerhande defecten	558	86

VERDELING DER ONGEVALLEN VOLGENS PLAATS VAN LETSEL



1959

AUTO- EN TROLLEYBUSSEN

- revisie motor (Brossel A75DAR en A95DAR) 12
- revisie mechanisch gedeelte (Brossel (A75DAR) 6
- revisie koetswerk (Guy en 2 Brossel types) 10
- hertellingen na aanrijdingen 10

Op 31.12.1959 waren volgende rijtuigen in dienst :

Motorwagens	222
Bijwagens	165
Trolleybussen	15
Autobussen	82
Vrachtwagens	3 (studebaker)

Totaal 487

*Exploitatie*

- tijdens 1959 werden 72.505.977 reizigers vervoerd (abonnementen en autobuslijn 33 niet inbegrepen). In 1958 : 76.805.291
- 21.503.067,9 Wagenkm. werden afgelegd (tram, trolleybus, autobus) (lijn 33 niet inbegrepen). In 1958 : 21.815.342,5 Wkm.
- op lijn 33 werden 1.245.206 reizigers met ticketten vervoerd, t.o.v. 1.268.895 in 1958.

- in vergelijking met 1958 is de rijsnelheid op het net dezelfde gebleven, nl. 16,306 km/u.
- de gemiddelde halte-afstand werd vastgesteld op 386,2 m. op een totaal van 995 halten.

*Exploitatieuitslagen*

Na berekening van de verschillende ontvangsten en uitgaven werd de rekening afgesloten met een verlies van 7.359.374,84 F. Interessant lijkt ons wel volgende tabel :

Verdeling van de gewone bedrijfsuitgaven : (in %)

Personeel	75,67	%
Electrische energie	6,08	%
Materialen	6,14	%
Hernieuwings- en moderniseringsfonds	7,16	%
Provisie voor groot onderhoud autobussen	1,18	%
Allerlei	3,77	%
	<hr/>	
Totaal	100,00	%
	<hr/>	

Bestemming der ontvangsten : (in %)

Personeel	76,26	%
Electrische energie	6,13	%
Materialen	6,19	%
Hernieuwings- en moderniseringsfonds	7,21	%
Provisie voor groot onderhoud autobussen	1,19	%
Allerlei	3,80	%
Bijzondere uitgaven	1,68	%
	<hr/>	
Totaal	102,46	%
	<hr/>	

Verlies : 2,46 %

Alhoewel globaal genomen de resultaten minder ongunstig zijn dan in 1958, heeft de laatste tariefverhoging van 15.5.1959 niet gebracht wat verwacht werd, door de toenemende terugloop van de reizigers welke steeds verscherpt wordt na elke tariefverhoging.

Onderstaande tabel geeft een overzicht der wanverhouding tussen de inkomsten en de uitgaven :

Gemiddeld tarief	4,25 maal hoger dan in 1938.
Ontvangsten	3,774 maal hoger dan in 1938.
Bijzondere materialen	4,84 maal hoger dan in 1938.
Personeel	6,68 maal hoger dan in 1938.

**ANTWOORD VAN BLZ. 15**

De betrokken reiziger moest in de Haantjeslei zijn. (avenue des Petits Coqs).

*Neen,*

## *De Olympiade is niet voorbij*

Alhoewel op 11 september jl. officieel te Rome afgesloten behoort zij nog niet tot verleden. Zij leeft voort in elk sportminnend hart. In onze dagelijkse gesprekken komt zij nog regelmatig voor. Nog regelmatig worden uniek-spannende momenten opgehaald, wanneer we meegesleept door radio- en T.V.- reporters meestreden voor de hoogste sporteer. Hoeveel harten zijn niet sneller gaan kloppen, wie heeft de laatste meters van Roger Moens niet meegeteld..... links, rechts, links, rechts, Vooruit Roger ! En wie heeft die machteloze woede niet gevoeld toen Peter Snell zich 2/10e van een seconde vroeger over de eindmeet wierp ? Inderdaad, het hemdje is toch nog altijd wat nader dan de rok en hoe graag hadden wij onze nationale driekleur eens aan die middelste mast gezien. Helaas !

Inmiddels, is ook in vele gezinnen weer een andere Olympiade begonnen. De kinderen gaan weer naar school, de onbekommerde vakantiedagen zijn voorbij. Zowel voor de kinderen, als voor vele ouders behoort de tijd van het onbezorgde spel tot het verleden en stemmen wij ons af op een periode van ernstige studie. Ook hier wordt het spel, eerlijk, sportief en met de inzet van alle krachten, gespeeld.

En ook voor ons trammensen is weer, wat wij, om in de stijl te blijven, zouden kunnen noemen, «de Olympische periode» begonnen. Een zwaar seizoen staat voor de deur en het heeft er alle schijn van, voortgaande op wat de voorbije zomer? ons bracht, dat het een heel zwaar seizoen met veel «tramweer» zal worden. Een seizoen van verkleumde, huiverige, dikwijls humeurige reizigers. Van nat-koude ritten over glibberige sporen en straten, met verraderlijke lichtspelingen van stop- en verkeerslichten.

Maar te midden van dit somber beeld..... één lichtpunt één zon. In het seizoen dat thans aangebroken is zal de modernisatie van ons net voortgezet worden, zullen wij de aankomst en het in bedrijf stellen van ONZE moderne tramrijtuigen beleven. Deze gebeurtenis zal een nieuwe bladzijde openen in de geschiedenis van ons bedrijf. Het inleggen van de P.C.C.-wagens op het T.A.O.-net is «onze Olympiade» ! Hierdoor zullen wij, gij en ik, conducteur of controleur, bestuurder of spoorarbeider, schrijnwerker of schilder in het midden van de belangstelling komen te staan. Het publiek en bijzonder de tramreizigers, verliezen met één slag een hele reeks argumenten. Hier zijn nu de snelle en comfortable rijtuigen. Mijn mens, wat wil je nog meer ? !

Ogenblikje ! Nee, het is niet de vrouw die wij zoeken, maar wel « de man ». DE MAN die met deze P.C.C.-wagens de duizende, tien-, honderd- ja zelfs de miljoenen reizigers gaat vervoeren. Voor hem begint hier « zijn Olympiade » ! Niet voor achttien dagen en te midden van fanfare-geschetter en vlaggevertoon zoals te Rome, maar voor een periode van jaren : uur per uur, dag voor dag. Dat hij thans reeds zijn Olympische eed aflegt ! « Eerlijk, sportief en met de inzet van zijn beste krachten ». De teerling is geworpen ! Ons Beheerscomité heeft de beslissing genomen en wij zijn er haar dankbaar voor, onze ingenieurs en technici hebben de details uitgewerkt, de administratie heeft alles gekanaliseerd, op papier gezet en geboekt. Nu is het woord aan « de man op de straat », of beter : « de man op het net ». Dat deze zijn woordje zal weten te plaatsen, daar twijfelen we niet aan, evenmin als wij twijfelen aan zijn sportieve bereidheid mede te werken om nog meer dan thans reeds, aan onze reizigers die « service » te schenken waarop zij recht hebben.

Tramagenten, leden van het rijdend personeel, vermits aan U praktisch het laatste woord behoort, vergeet dan niet dat dit beslissend is ! Als we eerlijk tegenover elkaar willen zijn, weten we positief goed waar we staan. En mochten we twijfelen, dan zullen vrienden en kennissen, tram-, busreizigers, 't ons bereidwillig duidelijk maken. Hier is nu de kans, een enige en unieke kans. Laat ze U niet ontglippen ! Spijtig kan geen goud of brons beloofd worden. Maar de voldoening, weten dat ook gij medegewerkt hebt tot de evolutie, tot verdere uitbouw van uw bedrijf, is toch ook wat waard. Te weten dat U kunt toebehoren tot een elite van mensen, bekend ver buiten de stadsgrenzen, is een eer die menigeen U zal kunnen benijden. En dat ligt binnen uw bereik. Neem deze kans dus derdege waar. Het woord is aan U !

*De Redactie*

---

---

## Houthandel E. Quaeyhaege

p.v.b.a.

DAMBRUGGESTRAAT 193, ANTWERPEN

Tel. 32.24.78

TRIPLEX — MULTIPLEX — MENUISERITE

# VEILIGHEIDSMENTALITEIT!

## EEN ONONTBEERLIJKE FACTOR

Het bevorderen van de veiligheid is een taak waarbij geen principiële tegenstellingen voorkomen. Het ligt in het belang van de patroon en van de werknemer om de veiligheid in de bedrijven te verzekeren. Daarbij voelt elk weldenkend mens dat het hier een plicht is tegenover zijn medemens.

Veilig werken veronderstelt het aanwenden van de nodige maatregelen om gedurende het werk ongelukken te voorkomen: hierbij komen te pas een materiële en een menselijke factor. De materiële factor is onbetwist van belang, deze maakt het middel om het ontstaan van ongelukken te vermijden. Nochtans zal deze slechts doelmatig werken wanneer de menselijke factor met volle maat zijn rol vervult. Om veilig te werken moet inderdaad in het bedrijf een ware « veiligheidsmentaliteit » heersen, welke onafgebroken alle leden van het bedrijf moet bezielen.

De bevordering van de veiligheid houdt in de eerste plaats in, het zich bewust maken van mogelijke gevaren en het aanvaarden van de verantwoordelijkheid, die hierdoor ontstaat, een verantwoordelijkheid, die ieder van ons draagt tegenover zichzelf, maar ook tegenover diegenen, die met en rondom hem werken. Een verantwoordelijk-

heid dus, die niet alleen berust op de leiding maar even goed bij de werkers zelf.

Gewichtiger dan het maken van technische inrichtingen is dan ook het levend maken van het besef dezer verantwoordelijkheid, zich uitende in een doorlopende waakzaamheid ten opzichte van de risico's waaronder wij werken en leven.

Vele ongevallen worden veroorzaakt door verstrooidheid, onachtzaamheid, onverschilligheid. De werknemers moeten zich inspannen om onderling een constructieve solidariteitsgeest te ontwikkelen, zodat zij er hun werkmakers attent zullen op maken, wanneer deze zich door onachtzaamheid aan onnodige gevaren zullen blootstellen. De veelal voorkomende verkeerde mentaliteit, welke zulkdanige controle doet aanzien als een uiting van wantrouwen of van spionage, in plaats van er een natuurlijke blijk van genegenheid in te zien, moet overwonnen worden.

De strijd tegen de ongevallen moet gesteund worden door een geest van tucht en samenhang. Zolang geen « veiligheidsmentaliteit » heerst, kan de veiligheid bij het werk niet gewaarborgd worden.

# INHULDIGING VAN DE EERSTE NIEUWE P.P.C. - WAGEN

TYPE T.A.O.  
18 - 10 - 1960

Deze eerste officiële rit werd op 17-10-60 voorafgegaan door een persconferentie in de raadszaal TAO, waar de afgevaardigden van de Antwerpse Pers werden ontvangen door de TAO Directie, De Heer Weyns tijdens zijn toelichting over de nieuwe P. C. C. wagens.



18 - 10 - 1960

De Heer Gordts kabinetchef van de Heer P.W. Segers wordt bij zijn aankomst in de maatschappelijke zetel begroet door De Heer Th. de Ruyter, Voorzitter van het Beheerscomité TAO.



HISTORISCH MOMENT! 18-10-1960 - 10,00 H.

Start van de nieuwe P. C. C. - wagen voor zijn eerste rit, vanuit de loods Zurenborg.



Nog een beeld van de P. C. C. - wagen bij de aanvang van zijn eerste officiële rit, waarbij heel wat belangstelling was.



De Heer Voorzitter bij zijn be-  
groetingsrede, omringd door :  
v.l.n.r. H.H. Gordts, De Wolf,  
Detiège en Tysmans.



Een nieuw beeld in ons midden  
De P. C. C. / T A O - wagens,  
tijdens de rit Hoboken-Suikerrui  
ter hoogte van het Centraal  
Station.



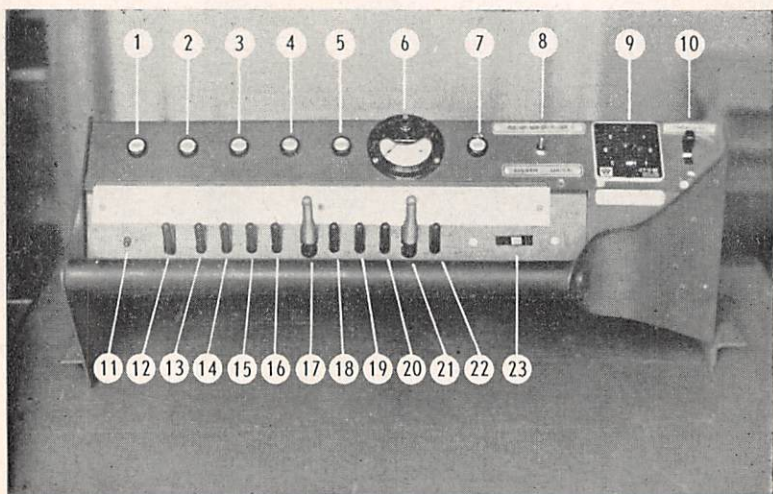
De Heer Craeybeckx, Burgemeester van Antwerpen, omringd door een delegatie van het stadsbestuur, tijdens de begroetingsrede van De Heer Voorzitter op het Stadhuis.



De Heer P. W. Segers, Minister van Verkeerswezen, bracht op zaterdag 22 oktober jl. een bezoek aan onze maatschappij, daar hij de wens had uitgedrukt de nieuwe P. C. C. - wagen, Type T A O - te bezichtigen. Hiernaast De Heer Minister bij de bezichtiging van de wagen.

# Schakelbord P.C.C. - wagen

(TYPE T.A.O.)



De in de tweede kolom vermelde aanduidingen zijn deze der « Beknopte Beschrijving over de werking der P.C.C.-wagens » (13.9.60).

\* Gewijzigde positie op wagen no 2000, t.o.v. de in « Beknopte Onder-richtingen » (13.9), vermelde plaats.

## Verklikkerlampjes.

1. L.2 (rood) « Storing ». Lampje brandt wanneer de temperatuur van de ontrijmer te hoog wordt, de trommelrem niet lost of de hulpgroep uitvalt.
2. L.6 (rood) « **Trom.rem** » = trommelrem. Lampje brandt wanneer rem gesloten is.
3. L.3 (geel) « Halte » = voor halte aanvraag. Lampje brandt wanneer de bestuurder schakelaar « halte op verzoek » (zie 21) bediend heeft.
4. L.4 (groen) « Deur toe » = voor gesloten deuren. Lampje brandt wanneer alle deuren volledig gesloten zijn.

5. L.1 (rood) « Railrem » = bij gebruik van railrem.  
Lampje brandt bij het volledig indrukken van de pedaal.
6. V « Voltmeter ».  
De normale aanduiding van de meter ligt tussen 32 en 40 Volt.
7. L.5 (groen) « Richting » = bij gebruik van richtingsaanwijzers (zie 23). Lampje brandt samen met de richtingsaanwijzers.
8. 20 « Geluidsinstallatie » = bedieningsknop.  
naar links = 2 binnen-luidsprekers  
naar rechts = 1 buiten-luidspreker.
9. 30 « Verlichtingsschakelaar » — rotatiesysteem in één richting, voor de bediening van de binnenverlichting.
10. 31 « Ontrijmen » = schakelaar voor de bediening van de ontrijminstallatie.

#### Schakelaars.

11. 25 « Verlicht balkon » : schakelaar voor de bediening van de voorbalkon en wagentredenverlichting.
12. 16 « Bel » = schakelaar voor de bediening van de gong die zich onderaan het rijtuig bevindt.
13. 1 « Voordeur I »
14. 2 « Voordeur II »
15. 3 « Middendeur »
16. 4 « Achterdeur »
- } schakelaars voor de bediening van de in- en uitstapdeuren.
17. 18 « Wissels » — veerschakelaar voor de bediening van de wissels.
18. 11 « Ruitenwisser »
19. 14 « Standlichten » — voor de bediening van de 3 standlichten en het koplicht.
20. 15 « Dimmen - Koplichten » — schakelaar voor « code » of « baanlicht ».
21. 13 « Halte op verzoek » — veerschakelaar voor bediening van waarschuwingslichten « halte gevraagd ». (zie 3).
22. 12 « Zandstrooier » — veerschakelaar voor het strooien van zand.
23. 10 « Richtingsaanwijzer » (schakelaar met 3 standen), voor de bediening van de richtingsaanwijzers (zie 7).

# OPENBAAR VERVOER

## OPHEFFING VAN DE STRAATCONGESTIE !

(vervolg)

In het voorgaande deel van dit artikel werden de oorzaken en de gevolgen besproken die leiden tot de verkeerscongestie in het moderne stadsverkeer. Tevens werden enkele noodzakelijke maatregelen voor het bekomen van een vlot en veilig openbaar vervoer opgesomd. Hieronder worden deze maatregelen nader toegelicht.

### A. TE NEMEN MAATREGELLEN DOOR DE EXPLOITATIE.

#### 1. Keuze van het vervoermiddel aangepast aan de net-vorm.

- a) Deze keuze is van uitzonderlijk belang om met het individueel vervoer te kunnen wedijveren.

Deze keuze voor ons net wordt bepaald door :

- de urbanisatie van de stad (oude binnenstad, brede lanen of smalle straten),
  - economische en verkeerstechnische overwegingen,
  - de vooruitzichten omtrent stads-planning (ringbanen, overwegen, tunnels of bruggen),
  - vooroordelen van het publiek (= belangrijk) t.o.v. het ene of het andere vervoermiddel,
  - de bestaande structuurvorm van het net en de mogelijkheden tot aanpassingen in het kader van de huidige stads-vorm (doorbraken en sloping van huizen),
  - nieuwe eisen van het reizend publiek : men wil van-huis-tot-huis vervoer (school- en werkliedenbussen),
  - massavervoer of middelmatig vervoer.
- b) **Deze keuze** verschilt van stad tot stad; beschouwingen omtrent tram of bus zijn sinds de oorlog fel geëvolueerd, wanneer het massale openbaar vervoer bestendig vermindert en middelmatig vervoer wordt, dan moet ook het standpunt omtrent de exploitatiemogelijkheden worden herzien. Hierbij dient dan rekening gehouden met de capaciteit van de gekozen rijtuigen, terwijl ook de personeelskosten niet uit het oog mogen verloren worden. De uitbreiding van randgemeenten, zoals te Antwerpen bv., stelt eisen voor nieuwe lijnen. Deze lijnen moeten dan soepel kunnen geëxploiteerd worden om in deze nieuwe woonwijken te kunnen doordringen. De uitbating met autobussen is hier voor de hand liggend (besparing kosten spooraanleg en luchtnet, gemakkelijke aanpassing van het traject in de nieuwe wijken). Recente berekeningen hebben o.a. aangetoond, dat bv. autobussen met grote capaciteit (85 pl.) en ca. 11 m. lengte, economisch kunnen aangewend worden wanneer de vervoersbehoefte 900 à 1350 pl./uur bedraagt.

## 2. Kwaliteit van het net en vervoerplan.

a) De **kwaliteit** van het net bepaalt vooral het openbaar verkeer. Zo bv. heeft het oorspronkelijke T.A.O.-tramnet de evolutie van de ontwikkeling van de stad en de randgemeenten geleidelijk gevolgd en daardoor ontstond ons stervormig net met meestal radiale lijnen. Daar komt bij dat het tramverkeer niet altijd de verkeerstromen volgt, welke door de vervoersbehoefte worden aangewezen. Verbeteringen en aanpassingen van het tramnet ingevolge de structuurveranderingen der nieuwe woonwijken volgden uiteraard nadat deze woonwijken reeds een zekere tijd bestonden. Voor de aanleg van een roostervormig sporennet met vele diametrale lijnen, wat algemeen beschouwd wordt als de meest gunstige vorm, zou men hierbij moeten overgaan tot het slopen van belangrijke binnenstads gedeelten, wat praktisch onmogelijk is te Antwerpen.

### b) **Vervoerplan :**

Een degelijk vervoerplan is slechts uitvoerbaar :

1° door modernisering van het tram- en busmaterieel,

2° door modernisatie van de installaties,

3° door de aanpassing van de dienstregeling :

— vergroting van de halte-afstanden daar waar het mogelijk is, waaruit volgen : een verhoogde commerciële snelheid en besparing aan stroom-of brandstofverbruik;

— handhaving van de dienstregelmaat, bijzonder door toepassing van verkeersmaatregelen en door medewerking van de openbare instanties, bijzonder de politie, die voorrang zouden moeten verlenen aan het openbaar vervoer;

— schranken der aanvangs- en einduren in de grote bedrijven, scholen, enz., teneinde de grote spitsen neer te drukken en een economischer gebruik van het rollend materieel mogelijk te maken. Ook voorkomt men aldus verkeersopstoppingen;

— « snelbus-diensten » (expressbussen of rapid-transit-diensten) inrichten, welke in het buitenland zeer in trek zijn bij het reizend publiek. 33 Europese exploitaties (= 40 %) verzekeren met succes dergelijke « snelbus-diensten », sommigen aan normale prijs, anderen aan verhoogd tarief;

— het inleggen van zgn. « schoolbussen », welke in voorkomend ook als « werkliedenbussen » zouden kunnen dienst doen;

(wordt voortgezet)

## VRIENDENKRING LOODS II

Op zaterdag 28 mei jl. werden de leden welke dit jaar op rust gaan en gingen, gevierd, nl. Mevr. LAENEN (moeder van Loods II), en de Heren ALPAERTS, CELIS, COVELIERS, DAEMS, PAUWELS, PEELMAN, POLLE, SUY, VAN DAELE en VLAMINCK. Deze viering droeg een bijzonder feestelijk karakter, ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de vriendenkring.

Rond 16.30 h werden genoemde feestelingen met hun dame in loods II opgewacht. Na het maken van de traditionele foto en het nuttigen van het gebruikelijke wijntje, begaven feestelingen en inrichtend bestuur zich naar een restaurant in de middenstad, waar hun een feestmaal werd aangeboden. Aan de ere-tafel hadden plaats genomen Dhr. Geerts en zijn dame, alsmede Dhr. Van Campford, medestichter-voorzitter van de Vriendenkring. Bij het nagerecht werd een passende toespraak gehouden door de feestbestuurder, welke de op rust gaande collega's nog veel gelukkige jaren en een goede gezondheid toewenste. In naam van de kring en verschillende sympathisanten werden dan geschenken overhandigd, als aandenken en blijken van vriendschap.

Inmiddels was het reeds de hoogste tijd geworden om terug te keren naar loods II. Tientallen vrienden en kennissen van de feestelingen wachtten hen daar op en juichten hen toe bij hun intrede.

Te 20.00 h stipt, startte de Show-Revue met prima artisten onder de leiding van ons aller vriend, de gekende radio- en T.V.-ster: Kees Brug. Het applaus gebracht aan het gezelschap bij het einde van het zeer geanimeerd spektakel, leverde het bewijs dat ieder ten zeerste voldaan was. Bijzonder Kees Brug werd op uitbundige wijze toegejuicht. Nadien volgde nog een lustige danspartij, waar geen onderscheid te vinden was tussen jong en oud.

Tot slot een woord van dank aan allen die hun steentje hebben bijgebracht tot het welgelukken van dit jaarlijks feest. Hierbij gedenken bij bijzonder zij die de dorstigen hebben gelaafd en de dames die bereidwillig hun diensten aanboden om de hongerigen te spijzen.

Ook vanwege de vrienden die de actieve dienst verlaten, ontvingen wij een woord van dank voor de mooie dag die hen geschonken werd.

Lang leve de Vriendenkring Loods II.

ABRAHAM.

De traditionele foto :



Vissers en Vijt.

Zittend v.l.n.r. : H.H. Van Campfort, Geerts, Mevr. Laenen, H.H.

Staande v.l.n.r. : H.H. Suy, Peelman, Celis, Pauwels, Van Dael,  
Apers, Pollé, Coveliers, Vlaminck en Daems.



### ECHT GEBEURD

Aan de stilstand Belgiëlei - Mercatorstraat stappen 2 dames op een tramrijtuig van de lijn 2 dat moet inrukken in de loods Driehoek. De ontvanger van de motorwagen verwittigt de reizigers alsdat het tramrijtuig slechts tot aan de Driehoek rijdt, waarop een van deze dames antwoordt :

« Och dat is niets Mijnheer »

en al wijzend naar de bijwagen vervolgt ze :

« Wij zullen wel van achter opstappen ».

# Onze Gepensioneerden

---



Na een lange en vruchtbare loopbaan, gingen volgende collega's van een welverdiende rust genieten :

## Per 1.5.1960 :

- 1233 DAEMS Joseph, trambestuurder. Geb. te Poederlee op 13.4.1895. In dienst : 12.3.1920.
- 1321 VAN DE VELDE Maurits, trambestuurder. Geb. te Exaarde op 6.4.1895. In dienst : 3.6.1920.
- 8014 SERNEELS Franciscus, brigadier « Weg & Werken ». Geb. te Wilrijk op 7.4.1895. In dienst : 20.1.1916 - brigadier 1.7.51.

## Vervroegd op rust per 1.5.1960 :

- 399 LEEAANS Theophiel, trambestuurder. Geb. te Bonheyden op 14.4.1898. In dienst : 29.1.1924.
- 1776 POLLE Carolus, tramconductor. Geb. te Berchem op 2.4.1898. In dienst : 24.7.1917.
- 5069 ROVINS Joannes, Centrale werkplaats. Geb. te Antwerpen op 27.3.1896. In dienst : 24.4.1926.
- 5321 PAEPEN Franciscus, schilder. Geb. te Herentals op 3.1.1900. In dienst : 25.4.1925.

## Per 1.6.1960 :

- 639 ALPAERTS Louis, trambestuurder. Geb. te Berchem op 26.5.1895. In dienst : 17.7.1924.
- 1197 PEELMAN Nothalis, trambestuurder. Geb. te Moerzeke op 15.5.1895. In dienst : 11.11.1919.
- 1280 HENDRICKX Matheus Frans, tramconductor. Geb. te Neerpelt op 12.5.1895. In dienst : 14.1.1929.
- 1345 DORSSEMONT Jan, trambestuurder. Geb. te Zundert (Ned.) op 19.5.1895. In dienst : 1.6.1920.
- 1347 KONINCKX Joseph, trambestuurder. Geb. te Antwerpen op 3.5.1895. In dienst : 16.4.1929.
- 6256 VLAEMINCK Leopoldus, loodsarbeider. Geb. te St. Niklaas op 21.5.1895. In dienst : 1.1.1920.

### Vervroegd op rust per 1.6.1960 :

- 864 VERMEIREN Gerard, tramconducateur. Geb. te Beveren (Waas) op 10.2.1899. In dienst : 5.11.1924.
- 1553 DAEMS Pieter, trambestuurder. Geb. te Merksem op 3.5.1900. In dienst : 16.4.1929.

### Per 1.7.1960 :

- 1407 VAN HERCK Alfons, trambestuurder. Geb. te Turnhout op 3.6.1895. In dienst : 28.9.1925.
- 1458 VERHEYEN Christiaan, tramconducateur. Geb. te Borgerhout op 17.6.1895. In dienst : 12.5.1912.
- 1323 VERMEIREN Karel, trambestuurder. Geb. te Loenhout op 6.6.1895. In dienst : 18.5.1920.

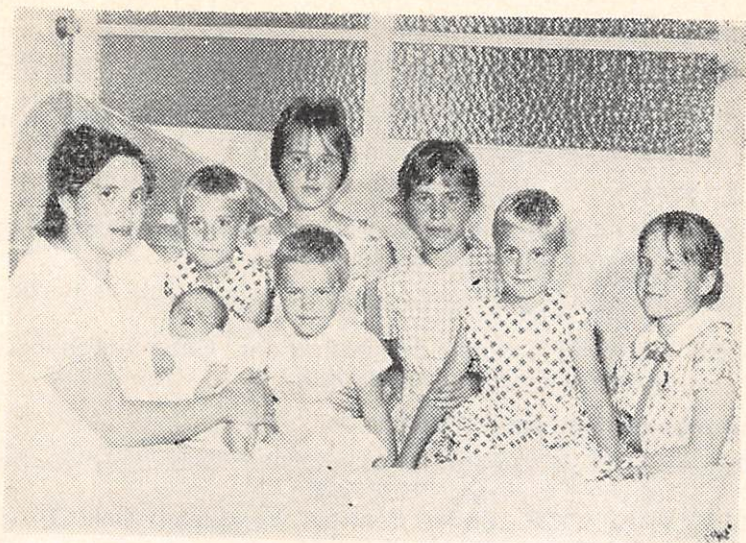
### Vervroegd op rust per 1.7.1960 :

- 1512 DE GRAAF Gerard, tramconducateur. Geb. te Antwerpen op 1.6.1897. In dienst : 10.7.1918.
- 5239 VAN HOOFF Gabriel, Centrale Werkplaats. Geb. te Lier op 18.5.1898. In dienst : 28.5.1919.

## ONZE GEPENSIONEERDEN IN BEELD

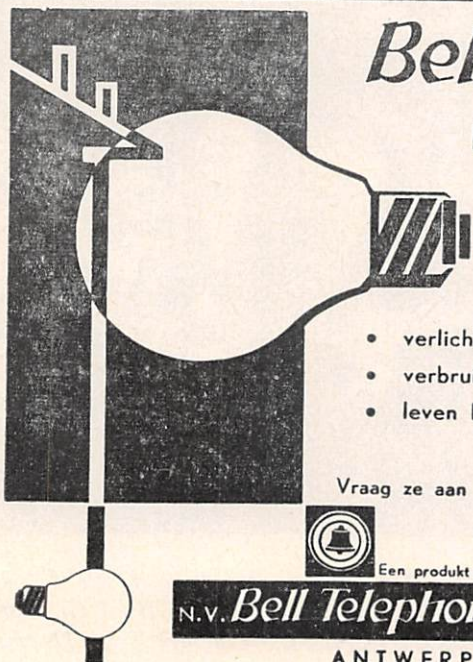


Zittend v.l.n.r. : Hendrickx M., Peelman N., Van Herck A., Rovins J  
Staande v.l.n.r. : Leemans T., De Graaf G., Van Hoof G., Vermeieren K., Paepen F., Daems P.W., Alpaerts L., Vlaeminck L., Daems J.



### ZEVENDE DOCHTER TE HOBOKEN

Op 22 augustus werd het gezin van onze collega Louis NEMSDAEL (kraagnr. no 1666) verrijkt met een zevende dochter, Paola. Hier ziet men de gelukkige moeder met haar voltallige kroost. Wij wensen onze collega van harte proficiat, met zijn mooi huisgezin.



# Bell

## LAMPEN

- verlichten beter
- verbruiken minder
- leven langer

Vraag ze aan Uw elektriker !



Een produkt van :

N.v. *Bell Telephone Mfg. Co.*

ANTWERPEN

# Personalia



## HUWELIJKEN

Stapten welgezind het huwelijksbootje in :

- op 14.7.59 dhr VERHAEGEN E (6788) met mej. PENEMANS L.  
op 26.4.60 dhr VAN DIJCK Fr. (588) met mej. VAN DEN ECKER H.  
op 30.4.60 dhr SELLESLAGHS A. (905) met mej. CLAES M.  
op 14.5.60 dhr VANTHIENEN J. (6784) met mej. DE ROP L.  
op 2.7.60 dhr DE WIT Fr. (350) met mej. THOEN Y.  
dhr VAN HOVE W. (6752) met mej. OELBRANDT J.  
op 23.7.60 dhr SMITS G. (568) met mej. VETS L.

Langs deze weg wenst TAO-band de jonge paartjes een lange en voorspoedige vaart toe.

## GEBOORTEN

AL HAD IK ALLE SCHATTEN TER WERELD,  
IK GAF ZE VOOR EEN KINDERHARTE GERE.



Volgende collega's melden ons de geboorte van :

- |             |   |    |         |
|-------------|---|----|---------|
| een zoon    | LUC bij de familie Somers (1660)          | op | 9.4.60  |
| een zoon    | JACQUES bij de familie Huybrechts (1171)  | op | 6.4.60  |
| een dochter | ANNE-MARIE bij de familie De Mot (703)    | op | 12.4.60 |
| een dochter | GRETA bij de familie Dallenes (1710)      | op | 15.4.60 |
| een dochter | ANNE-MARIE bij de fam. V. d. Henst (6742) | op | 22.4.60 |
| een dochter | JENNY bij de familie Van Noten (1255)     | op | 25.4.60 |
| een dochter | GERDA bij de familie Mondelaers (1416)    | op | 30.4.60 |
| een zoon    | DANIEL bij de familie Nelis (1221)        | op | 28.4.60 |
| een zoon    | PATRICK bij de familie Simons (493)       | op | 30.4.60 |
| een dochter | BRIGITTE bij de familie Vervoort (1460)   | op | 5.5.60  |
| een zoon    | ROBERT bij de familie Mans (906)          | op | 6.5.60  |
| een dochter | LOUISA bij de familie Verstraeten (1353)  | op | 6.5.60  |
| een zoon    | ERIC bij de familie Van Roy (6744)        | op | 8.5.60  |
| een dochter | BRIGITTE bij de familie Schetz (6257)     | op | 17.5.60 |
| een dochter | CATHARINA bij de familie Geboers (1612)   | op | 20.5.60 |
| een zoon    | MARCUS bij de fam. Van Orshaegen (552)    | op | 24.5.60 |
| een zoon    | MARC bij de familie Van Hooydonck (803)   | op | 26.5.60 |
| een zoon    | ALEX bij de familie Wellens (1167)        | op | 3.6.60  |
| een zoon    | FRANÇOIS bij de familie Mutsaerts (6782)  | op | 10.6.60 |
| een dochter | NICOLE bij de familie De Clercq (897)     | op | 13.6.60 |
| een zoon    | HARRY bij de familie Wijtenburg (698)     | op | 18.6.60 |
| een zoon    | FREDDY bij de familie Cools (658)         | op | 23.6.60 |
| een dochter | ELZA bij de familie Demuunck (5099)       | op | 25.6.60 |

een zoon	GUY bij de afmilie Nuyts (7025)	op	5.7.60
een dochter	AGNES bij de familie Van Olmen (793)	op	7.7.60
een zoon	JOHAN bij de familie Selleslaghs (578)	op	9.7.60
een zoon	JEAN-PAUL bij de familie Verhelst (744)	op	11.7.60
een dochter	VEERLE bij de familie Gerené (5279)	op	12.7.60
een zoon	CHRIS bij de familie Verboven (6157)	op	23.7.60
een zoon	CHRISTIAAN bij de familie Thoen (8017)	op	23.7.60
een dochter	MARLEEN bij de familie Huysman (565)	op	28.7.60
een dochter	DORIS bij de familie Moreels (9165)	op	9.8.60
een zoon	FRANÇOIS bij de familie Beeldens (6173)	op	15.8.60
een dochter	ANNE-MARIE bij de fam. Van Dijck (1071)	op	15.8.60

TAO-band wenst alle fiere vaders, gelukkige moeders, en jonge telgen van harte proficiat!

### **NIEUWE AGENTEN**

Eén nieuw gezicht is in ons midden opgedoken, nl. dhr. Engels J. (9121), die te werk werd gesteld op het bureau « Werkhuizen en Loodsen ».

Wij wensen collega Jos een lange en vruchtbare loopbaan toe.

### **PROFICIAT**

Tramconducateur Van de Kerkhove (1075) verzocht ons volgende daad van collegiale samenhang bekend te maken.

Op 6 juli jl. had vermelde collega zijn ontvangsten in het bakje van een tramrijtuig laten liggen. De dag daarop bezorgde collega NEECKX (1072) de vergeten ontvangst integraal terug aan zijn collega.

Graag voldoen wij aan het verzoek, samen met de dankbetuigingen van zijn collega, deze eerlijk en lovenswaardige daad van conducateur NEECKX bekend te maken. Tevens gebruiken wij deze gelegenheid om een hartelijk proficiat toe ten zenden aan collega NEECKX.

---

### **VRAAG EN AANBOD**

*Deze nieuwe rubriek, kent een bevredigend succes en wij mochten reeds een eerste reeks « adverteerders » noteren. Wij herinneren onze lezers eraan dat deze rubriek open staat voor alle personeelsleden.*

*Inzendingen en inlichtingen : « Redactie T.A.O.-band », Grote Hondstraat 58, Antwerpen.*

### **FIETS TE KOOP.**

Collega Ley, M., Krugerstraat 47, Hoboken, heeft een herenfiets te koop in prima staat. Prijs : 200 fr. Te zien na 18.00 uur.

### **WIE BEZORGT MIJ ?**

Collega Van de Kerkhove M. (agent n° 1075 - loods I), is op zoek naar een exemplaar van « T.A.O.-band » n° 1/2 - 3e Jaargang (aug.-sept. 1958). Personen die van vermeld nummer een exemplaar op overschot hebben, zouden hiermede onze vriend Van de Kerkhove een groot genoegen kunnen doen. Zij kunnen zich rechtstreeks richten tot Dhr. Van de Kerkhoven, Turnhoutsebaan 280, Borgerhout of via de redactie van het blad.

---

# IN MEMORIAM

Wij betreuren het overlijden van volgende collega's :

- GIELEN, Louis - tramconductor 1246.  
Overleden te Merksem op 17.4.1960.  
Geboren te Antwerpen op 23.8.1900. In dienst sinds 1.4.1926.
- LYBAERT, Richard - controleur 26.  
Overleden te Borgerhout op 27.4.1960.  
Geboren te Lootenhulle op 29.11.1901. In dienst sinds 3.7.1924.
- BEYLTJENS, Gerard - trambestuurder 1555.  
Overleden op 31.5.1960.  
Geboren te Kallo op 2.3.1904. In dienst sinds 3.9.1928.
- LAMBRECHTS, François - schilder 5348.  
Overleden te Deurne op 10.6.1960.  
Geboren te Borgerhout op 9.8.1896. In dienst sinds 16.4.1917.
- HAENTJENS, Leon - tramconductor 1057.  
Overleden op 2.7.1960.  
Geboren te Moerbeke op 26.12.1900. In dienst sinds 27.4.1925.
- VAN HECKE, Cornelis - tramconductor 1467.  
Overleden op 24.7.1960.  
Geboren op 22.7.1902. In dienst sinds 22.6.1926.
- WILLEMS, Alfons - controleur 54.  
Overleden te Mortsel op 3.8.1960. In dienst sinds 11.6.1921.

## Overleden gepensioneerde personeelsleden :

		op rust sinds	
Op	8.3.60	Goris, August	1. 6.53
	3.4.60	Franssens, Edward	1. 8.41
	1.4.60	Pilyser, Jan	1.12.46
	7.4.60	Dertaelen, Jules	1. 2.49
	22.4.60	Deblonde, August	1. 4.47
	26.4.60	Verbeeck, August	1. 4.56
	26.4.60	Vissers, Frans	1.10.46
	29.4.60	Craemers, Jan	1. 7.51
	8.6.60	Huysmans, Jozef	1. 8.42
	14.6.60	Jonghmans, Jozef	1. 8.57
	30.6.60	Andries, Armand	1. 9.58
	9.7.60	Delvigne, Edgard	1.10.55
	12.7.60	Behiels, Karel	1. 3.49
	19.7.60	Kins, Pieter	1. 3.45
	20.7.60	De Maere, Pieter	1. 8.46
	30.7.60	Van den Eeden, Alfons	1.11.43
	5.8.60	Rommens, Victor	1. 7.54
	12.8.60	Klaassens, Adriaan	1. 2.47

## Gebeurtenissen om en rond het net Periode maart-juli '60

### **Vrij vervoer voor politie-agenten.**

Daar te Antwerpen en in verschillende randgemeenten het politiekorps uitgebreid werd met vrouwelijke agenten, werden hieromtrent passende onderrichtingen aan het rijdend personeel overgemaakt. (Dienstnota n° 1 - 3.3.1960).

Ook voor het vrij vervoer van de politie-agenten der bij Antwerpen aangehechte gemeenten (Lillo, Berendrecht en Zandvliet) werden de nodige richtlijnen verstrekt (Bericht 13.5.1960).

### **Herschilderen spoorwegbrug te Berchem (Statiestraat).**

Irigevolge de herschildering van de spoorwegbrug te Berchem (Statiestraat), werden de buslijnen 9 en 34 van 29 maart tot 14 april omgeleid langs de spoorwegbrug van de Uitbreidingsstraat. (Heen- en terugrit).

### **Verkeerslichten aan de Nationale Bank (Mechelse Stwg.).**

Met het oog op een vlottere afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Nationale Bank - Leien, werden op 16.4.1960 aldaar verkeerslichten bijgeplaatst. Hierbij werd een speciaal verkeerslicht met groene tekst « T R A M » aangebracht. Dit ten behoeve van de tramrijtuigen der lijn 8, die aldus voorrang krijgen voor het oprijden van het kruispunt in de richting van de Lange Leemstraat. (Bericht 20.4.1960).

### **Wegdekwerken in de Grote Hondstraat.**

Op 20 april 1960 werd een aanvang gemaakt met een algehele vernieuwing van de bestrating in de Grote Hondstraat. De buslijn 9 werd omgeleid over de Draak- en Arendstraat. (Heen- en terugrit).

Nog één verzuchting vanwege de chauffeurs van lijn 9 : « Voor wanneer « de hoek » (!) op de tramplaats en de kasseien van de Cogels-Osylei ? »

### **Aanpassingswerken kruispunt Gerard Legrellelaan - Desguinlei.**

Aan bovenvermeld kruispunt werden grote aanpassingswerken uitgevoerd, zowel voor wat betreft het wegdek als voor het profiel van voornoemde straten. Hierdoor werden van 21 april tot 30 april 1960, de rijtuigen der buslijnen 5 en 17 omgeleid over de Biart- en Bronstraat. (Heen- en terugrit).

### **Internationale voetbalwedstrijd België - Nederland.**

Ter gelegenheid van vermelde sportmanifestatie op zondag 24 april 1960, werden de gebruikelijke dienstversterkingen tussen het stadscentrum en het Antwerp Stadion, ingesteld. Dank zij een perfecte dienstregeling en een vlotte medewerking van het rijdend personeel, zowel oversten als agenten, verliep de ganse « operatie » op een voorbeeldige wijze. Vergeten wij ook niet een bijzonder woord van dank te zenden aan de politie- en vooral de rijkswachtdiensten, die de rijbanen voor de keten tramrijtuigen open hielden !

## Ontdubbeling van de rijweg op de Van Eycklei.

Met het oog op de vernieuwing en de ontdubbeling van de rijweg op de Van Eycklei, werd van 25 april tot 20 mei 1960, de buslijn 9 omgeleid over de Quinten Matsys- en Rubenslei. « Met plezier gedaan ! » commentarieerden de chauffeurs van lijn 9.



— *Reeds geschiedenis ! De Loosplaats vóór de transformatie, waarbij het standbeeld de plaats moest ruimen.*

## De optochten van 1 mei en Rerum-Novarum (26.5.1960).

Deze beide traditionele optochten, met de daaraan verbonden omleidingen en dienstonderbrekingen, verliepen ook dit jaar weer, dank zij een degelijke planning en de lovenswaardige medewerking van het ganse rijdend personeel, in de beste voorwaarden.

## Herstelling van de rijweg in de Palinckxstraat (Deurne).

De rijtuigen van de buslijn 33 (Merksem-Hoboken), werden in-gevolge deze werken van 3 tot 13 mei 1960, omgeleid over de Ter Heidelaan en de Gallifortlei. (Heen- en terugrit).

## Sinksenfoor op de Leien (zuidkant).

Met het oog op het plaatsen van de traditionele Sinksenfoor op de Leien (Zuidkant), werd de halte der buslijn 23, Amerikalei n° 77, geplaatst naar Amerikalei n° 65. Dit voor de duur van de foor, nl. van 23 mei tot 13 juli 1960.

### **Verkeersregeling Italiëlei - Van Boendalestraat.**

Ten einde het verkeer op de Italiëlei te vergemakkelijken, werden ter hoogte van de Van Boendalestraat verkeerslichten aangebracht en een speciale doorgang aangelegd. Hierdoor werd het de auto's die de middenrijweg van de Leïenn berijden, mogelijk gemaakt, veilig de zij-rijbaan te bereiken (richting zuid). Deze uitwijkmogelijkheid was noodzakelijk geworden, ingevolge het afbuigverbod, vanop de middenrijweg aan de verderop gelegen kruispunten, Fr. Rooseveltplaats en Teniersplaats. Deze nieuwe regeling werd van toepassing van 20 mei 1960 af.

### **Storting der ontvangsten door conducteurs.**

Daar er van 1 juni af, geen stortingen van de ontvangsten meer kunnen geschieden in de loods te Hoboken, werden onderrichtingen verstrekt aan de conducteurs om deze verrichting te doen bij in de buurt gelegen bankfilialen. (Bericht 24.5.1960).

### **Halteverplaatsingen in de Nationalestraat.**

Door het plaatsen van verkeerslichten en teneinde de verkeersregeling in de Nationalestraat, nabij de Kammenstraat, te verbeteren, werden volgende halteverplaatsingen doorgevoerd op 28 mei 1960 :  
**Tramlijnen 3 en 4 :**

Richting Groenplaats : de halte nabij de Kammenstraat, werd achteruitgebracht naar de Van Rijswijkplaats.

Richting Volksstraat : de halte nabij de Drukkerijstraat, verplaatst naar de St. Andriesstraat.

### **Autobuslijnen 5 en 25 :**

Richting Wilrijk : de halte nabij de Drukkerijstraat, werd verplaatst naar Nationalestraat, 48. (Tussen Augustijnen- en St. Andriesstraat).

In de richting Groenplaats, werd geen wijziging aan de halten aangebracht.

### **Dienstkleding.**

Met het bericht d.d. 30.5.1960 werden aan het rijdend personeel samenvattende nota's bezorgd, omtrent de voorwaarden die het dragen en het uitzicht van de uniformstukken bepalen.

### **Zomerdienstregeling.**

Op 1 juni 1960 werd de zomerdienstregeling op het T.A.O.-net ingevoerd. Hierdoor werd het mogelijk het ganse rijdend personeel tijdens de maanden juni, juli, augustus en de eerste helft van september, 12 dagen vakantie te geven, zonder daardoor de vervoersmogelijkheden in gevaar te brengen.

### **Electrische wissel Mercatorstraat - Belgiëlei.**

Het bericht d.d. 9 juni 1960 lichtte het rijdend personeel er van in, dat de wissel in de Mercatorstraat, nabij de Belgiëlei (richting Berchem Station van de voormalige tramlijn 9), omgebouwd werd in een electrische wissel.

### **Vervoerstelling op autobuslijn 13/34.**

Op 13 juni verleende het personeel van vermelde autobuslijn,

zijn medewerking voor het uitvoeren van een vervoerstelling. Hierdoor werden belangrijke statistische gegevens verzameld, die de betrokken diensten toelieten zich een duidelijk beeld te vormen van de evolutie van reizigersvervoer op deze lijn.

#### **Wegeniswerken in de Gravinstraat te Borgerhout.**

Ingevolge wegdekwerken in de Gravinstraat te Borgerhout, werd de trolleybuslijn 6 van 16 juni tot 6 juli 1960, opgehouden ter hoogte van de Somméstraat. Een autobuspendeldienst zorgde voor vervoer tussen de Somméstraat en de Gravinstraat (normaal eindpunt van de trolleybuslijn 6).

#### **Internationale voetbalwedstrijd Antwerpse Verstandhouding-Santos.**

Deze wedstrijd, die nog lang zal naleven in de herinnering van onze Antwerpse voetballiefhebbers, bracht ook voor ons heel wat werk aan de winkel op zondag 12 juni jl.

Een bijzondere dienstregeling werd ontworpen, die voor de vlotte aan- en afvoer van de voetbalfans van en naar het Antwerp Stadion en het stadscentrum, zorgde.

#### **Nieuwe rijbanen aan Kielse Vest en Brederodestraat (verlenging).**

In het kader van de werken aan de « Kleine Ring rond Antwerpen », werd op 17 juni 1960 een eerste stel nieuwe rijbanen voor het verkeer opengesteld. Het betreft hier de nieuwe rijbanen op de gronden van de Kielse Vest en de verlenging van de Brederodestraat. Hiermede werd ontegensprekelijk een grote versnelling verkregen bij de afwikkeling van de verkeersstroom komende van en gaande naar het Kiel, via de Kol. Silvertopstraat. Het ingevoerde éénrichtingsverkeer, vergemakkelijkt ten zeerste het tramverkeer van de lijnen 4, 12 en 24. Wij houden er aan langs deze weg de betrokken instanties een welgemeend eresalut te brengen, voor de degelijke planning en de bekwame spoed waarmede deze werken werden uitgevoerd.

#### **Wijzigingen aan de bustrajecten der lijnen 5 - 17 - 25 en 27.**

In overleg met het Gemeentebstuur van Wilrijk, werden op 1 juli 1960 de eindpunten van bovenvermelde buslijnen te Wilrijk, gewijzigd. Waar oorspronkelijk deze lijnen een gemeenschappelijk eindpunt hadden, werden zij thans gespreid over drie verschillende plaatsen. De nieuwe eindpunten, met aangepaste reisweg, zijn de volgende :

##### **Lijn 5 :**

naar St. Bavostraat (nabij Riz-La fabrieken).

##### **Lijn 17 en 25 :**

eindpunt Vuurmolenstraat (ongewijzigd). Nochtans werd een gewijzigde rondrit ingesteld, nl. langs de Pater De Dekenstraat naar Vuurmolenstraat, via Boekstraat.

##### **Lijn 27 :**

kreeg haar nieuw eindpunt in de **Groenenborgerlaan** (nabij Beukenlaan en op enkele honderd meters van het St. Augustinus Gasthuis).

## **NIEUWE BUSLIJN No 26 - VALAAR (Wilrijk) - GROENPLAATS.**

*Op 1.7.1960 werd tevens de nieuwe buslijn no 26, WIIK VALAAR - GROENPLAATS, in dienst gesteld.*

*Deze dienst wordt verzekerd tussen 7 en 19 h. met vertrekken op het uur aan het eindpunt «Valaar» (Valaardreef) en op het half uur aan het eindpunt Groenplaats.*



— Autobuslijn 26 —  
Een bus van deze  
nieuwe lijn nabij het  
eindpunt «Valaar»;  
ter hoogte van de  
kerk St J. Evangelist.

### **Werken kruispunt Loosplaats.**

Aansluitend op de ontubbeling van de Van Eycklei, werd ook een aanvang gemaakt met de aanpassing aan het huidige verkeer van de Loosplaats. Hierdoor diende de autobuslijn 9 van 4 juli 1960 af, in de richting Berchem omgeleid vanaf de Van Eycklei, over de Charlottalei, Belgiëlei, Mercatorstraat en verder normale reisweg.

### **Afschaffing vluchtheuvel aan Schoonselhof (eindpunt lijn 24).**

Door de diensten van de Gemeente Hoboken, werd op 7 juli jl. voornoemde vluchtheuvel weggenomen.

Maatregelen werden genomen en onderrichtingen aan het betrokken personeel verstrekt, om de aldaar in- en uitstappende reizigers toegang tot de rijtuigen te verlenen langs de zijde van het voetpad. (Bericht 7.7.1960).

### **Nieuwe verkeersregeling op het Koningin Astridplein.**

Op 20 juli jl. werd door de verkeerspolitie, in het kader van de versnelling van het verkeer, een nieuwe verkeersregeling ingevoerd op het Kon. Astridplein. Hierbij werd het aan rijtuigen verboden, komende van het Centraal Station langs de westelijke rijbaan (zijde Billiard Palace), links af te buigen in de Gemeentestraat.

Als gevolg hiervan diende de reisweg van de autobuslijnen 31 en 32 op het Kon. Astridplein gewijzigd. Tevens werden de eindpunthalten van voornoemde lijnen verplaatst naar de vrijgekomen parkeerplaats, vóór het busstation aldaar.

## Vrij verkeer familieleden T.A.O.-personeel.

Voor de T.A.O.-personeelsleden en gepensioneerde personeelsleden, werd een « familierittenkaart » in voege gebracht. Deze familierittenkaart laat aan de rechthebbende personen toe, **kosteloos** tien rechtstreekse ritten per halfjaar af te leggen in gezelschap van het gezinshoofd. (Dienstnota n° 6 - 7.7.60).

Deze rittenkaarten werden inmiddels reeds aan het personeel verstrekt. Gepensioneerde personeelsleden, welke aanspraak wensen te maken op een « familierittenkaart », dienen zich met hun trouwboekje aan te bieden aan de loketten van de dienst « Lonen en Sociale Wetten » op het hoofdkantoor T.A.O. (Alle werkdagen, behalve zaterdag, van 8.30 tot 11.30 h en van 14 tot 17 h).

---

## VRAAG EN AANBOD (vervolg)

### WIE SCHRIJFT GRAAG BRIEVEN ?

Wij ontvingen een verzoek om in briefwisseling te treden omtrent spoor- en tramwegen, alsmede de uitwisseling van documentatie vanwege Dhr. J. H. VAN DEN BERG, Krommedijk 179, Dordrecht/Nederland.

Dhr. Van den Berg onderhoudt zeer uitgebreide relaties op het gebied van spoor- en tramwegen. Personeelsleden die met vermelde heer in verbinding wensen te treden, worden verzocht eerst contact te nemen met de redactie van het blad.

### FILMATTRIBUTEN AAN GUNSTPRIJS.

Volgende filmattributen worden in occasie te koop aangeboden:

- vergroter 24 x 36 - 6 x 6 - 6 x 9. Merk : « Narita » - lens 3.5 10.5 F.
- 2 ontwikkeltanks, van kleinbeeld tot 6 x 9.
- één platenapparaat 3.5 - 10.5 F, plus chassis.
- één studio-apparaat voor platen 9 x 9.
- verschillende ontwikkelschalen (alle maten).

Belangstellenden gelieve zich te wenden tot collega De Meersman F., (tramconductor lijn 24 - loods I), Pasteurstraat 6, Borgerhout).

### RUILEN VAN LUCIFERMERKEN TEGEN PUNTEN EN POSTZEGELS

Collega THEYS M. (tramconductor 708 - lijn 2 - loods IIII), Windmolenstraat 52, Hoboken, is een verwoed verzamelaar. Hij biedt aan :

« Lucifermerken van gans de wereld, in ruil voor punten en postzegels. Hij geeft 70 verschillende lucifermerken voor ieder 100 punten; 50 lucifermerken voor ieder 100 postzegels, om het even welke. Tevens kan hij iedere verzamelaar helpen aan buitenlandse adressen voor het ruilen van om het even wat ».

Indien de ruiling per brief geschiedt, zegel voor antwoord bijvoegen a.u.b.

# Het vervoer per tram in de Verenigde Staten van Amerika

Door W. A. LUKE,  
Correspondent « T.A.O.-band »

Bij het doorbladeren van dit blad, is het me opgevallen dat daar regelmatig foto's en artikels verschijnen betreffende de exploitatie met tramrijtuigen te Antwerpen en elders. Het blijkt dat het tramrijtuig een belangrijk openbaar vervoermiddel blijft in België. Daarom is het voor de hand liggend dat in een van deze bijdragen uit Amerika, ook eens gesproken wordt over het stedelijk vervoer op rails.

Historisch gezien, hadden de meeste steden (amerikaanse) tramdiensten. Nog slechts enkele steden zetten thans hun exploitatie voort met tramrijtuigen (Pittsburgh - ca. 600.000 inw. - is een van die overblijvende steden met een tramnet). Interstedelijke (electrische) tramdiensten zijn zo goed als uitgestorven. In de meeste gevallen, vervingen autobussen de electrische spoordiensten.

Het is een verkeerde opvatting, het te willen doen voorkomen, alsof de opkomst van de autobussen in de twintiger jaren, de oorzaak is van het failliet van de stedelijke en inter-stedelijke diensten met electrische tramrijtuigen. **DE** oorzaak was, in de eerste plaats, **de private wagen**. De hoge investeringskosten voor tramrijtuigen en zelfs trolleybussen met het er aan verbonden spoor- en luchtleidingnet, alsook andere bijhorigheden, hebben het practisch onmogelijk gemaakt de uitbreiding van de steerd groeiende steden te volgen. De autobus is soepel en het enige antwoord vanwege

de Amerikaanse vervoersmensen om de voorstedelijke gebieden te bedienen.

Het mag ook voor de hand liggend schijnen te vermelden, dat het zich afwenden van tramrijtuigen te wijten was aan een gebrekkelijke exploitatie en het ontbreken van vooruitstrevende ideeën in de nijverheid zelf. De ongelukkige depressie-jaren rond 1930, een periode waarin geen kapitaal beschikbaar was om de toen reeds ongezonde industrie terug op gang te brengen, hebben ongetwijfeld ook bijgedragen tot deze stilstand.

Het electrisch vervoer op rails is echter nog niet ten einde in Amerika, ondanks het ontbreken van tramrijtuigen in de straten van de steden. « **Rapid Transit** » (letterlijk : snel door-vervoer) is het antwoord op de verkeerscongestie die zoveel moeilijkheden veroorzaakt in de voorgeborchten van grote steden. Te Chicago bv. (ca. 3,5 miljoen inw.), werden voor enkele jaren nieuwe ondergrondse lijnen alsook een nieuwe « rapid transit » lijn geopend. « **The Chicago Rapid Transit Line** » (zie foto) wordt geëxploiteerd in de zone van de Congress Street Expressway. (N. v.d.vert. : hiermede wordt bedoeld een espressway-autostrade die dwars door Chicago loopt). Ook Cleveland (ca. 870.000 inwoners), bouwde zijn snelvervoer-lijn en overweegt uitbreidingen. Boston (ca. 677.000 inwoners), dat reeds sinds enkele

jaren de meeste van zijn tramlijnen ombouwde tot ondergrondse, heeft zijn « **snelvervoersysteem** » uitgebreid.

De meest belangrijke erfenis van de verdwijnende tramrijtuigen-industrie, is de P.C.C.-wagen. De ontwikkelde technische principes werden toegepast bij het ontwerpen van het snelvervoer-rijtuig. Te Chicago bv., werden 570 na-oorlogse P.C.C.-wagens herbouwd en omgevormd tot rijtuigen voor ondergrondse en boven-grondse (dus los van de gewone rijweg) lijnen. Ofschoon de P.C.C.-wagen de exploitatie op de gewone rijweg niet heeft kunnen redden, behalve tijdelijk in enkele gevallen, zijn en blijven deze wagens zeer nuttig werk leveren in de ondergrondse te Boston, Philadelphia (ca. 2 miljoen inw.);

San Francisco (ca. 715.000 inw.): te Newark (bijna 400.000 inw.) (New Jersey), alsook op de Cleveland-Shaker Heights System. Boston gebruikt deze wagens tevens in treinen op de "Riverside line", 12 mijl lang.

Indien het elektrisch vervoer op sporen, de tram dus, in de steden ondergronds kan gebracht worden of in niet te overvolle straten, kan het vervoer per tram opnieuw een leidende functie gaan vervullen in Amerika.

Vertaling F. Vyt.

*Onderschrift bij foto:*

*Zicht op de Congres Expressway. In het middenvak van deze snelweg, zien we het vertrek uit een station van een "snel-doorvoer-trein" van de C.T.A. (Chicago Transport Authority). Deze lijn werd op 22 juni 1958 in dienst genomen.*



## PIM,

*een chauffeur, een voetganger, en de voorrang van rechts*

Pim heeft zojuist zijn collega afgelost. Met een autobus van de lijn 23 bolt hij nu over de leien, richting noord. Pimmeke volgt, op « voldoende remafstand », een personenwagen die langzaam vertragend de halte van het Gerechtshof nadert. Zachtjes remmend, — want hij vervoert mensen en geen bakstenen —, wil Pim met zijn bus naar het voetpad toe, maar ook de auto vóór hem voert hetzelfde manoeuvre uit. Met gefronst voorhoofd kijkt Pim toe wanneer vermelde auto stopt, vlak voor het aldaar geplaatste haltepaaltje, met halte-aanduiding en lijncijfer! Er zit voor onze Pim, die anders niet zo gemakkelijk de kaas van zijn brood laat halen, niets anders op, dan midden op de rijweg stil te houden. En als klap op de vuurpijl, bemerkt Pim dat de betrokken chauffeur ook nog aanstalte maakt om zijn wagen te verlaten! Met zijn hoofd door 't raampje, roept Pim deze weinig sociaal voelende chauffeur aan, en merkt vriendelijk op: « Mijnheer, U staat vlak aan de halte. Nu moet ik in 't midden van de rijweg stilhouden, hinder daardoor het verkeer en wordt het in- en uitstappen van de reizigers bemoeilijkt ».

« Ja, chauffeur, dat's waar, maar 't is maar voor even twee minuten », verweert de andere

zich. « Kan zijn », replikeert Pim, « maar als iedere automobilist zo spreekt is dat plaatsje voor de volgende drie jaar verpast ».

Nu hoort die mijnheer het, blijkbaar verrast, in Keulen donderen, want aan dergelijke argumentatie heeft hij waarschijnlijk nog nooit gedacht. Hij treuzelt even, maar gaat tenslotte langzaam weg, zijn wagen achterlatend waar hij stond.

« Zie zo », denkt Pim terwijl hij verder rijdt, « op de vergadering van zijn automobiëclub, zegt die mijnheer misschien ook dat de trams moeten verdwijnen want dat ze in de weg rijden! »

Als Pim met zijn bus de Mechelse Steenweg bereikt, moet hij stoppen voor het rode verkeerssignaal. Aan de « zebra »-lijnen staan twee verkeersagenten. Daar steekt een voetganger, wel tien meters naast de afbakening, de rijweg over. Rrrrr! Een kort fluitsignaal en die « verdoolde » wandelaar wordt op het rechte pad geroepen en moet zich bij « de mannen in 't geel » aanbieden. Wat er gezegd wordt, kan Pim natuurlijk niet verstaan, maar uit de gebaren en met zijn vruchtbare fantasie kan hij best het gesprek volgen. Heel even maar kan Pim het gezicht van de ter orde geroepen man zien, die wel wat wrevelig schijnt over dit oponthoud. Kort

knikkend neemt deze afscheid van de beide agenten en steekt terug de straat over... één voet tussen de lijnen, en de andere er naast. « Zou die van Antwerpen zijn! ? », proest Pimmeke.

Aan het Centraal Station gekomen, is het daar een « gewring » van belang. Het ganse verkeer staat praktisch geblokkeerd en « voetje voor voetje » nadert Pim het kruispunt De Keyserlei - Pelikaanstraat. Daar onderbreekt hij even de schier eindeloze rij wagens die steeds maar uit de Pelikaanstraat blijft stromen. Dij doet dit niet alleen voor zichzelf, maar ook om de wagens die de De Keyserlei opwillen een kans te geven. Zacht aanzettend, een beetje dreigen, wat afhouden en aandringen en daar is hij met zijn bus op het

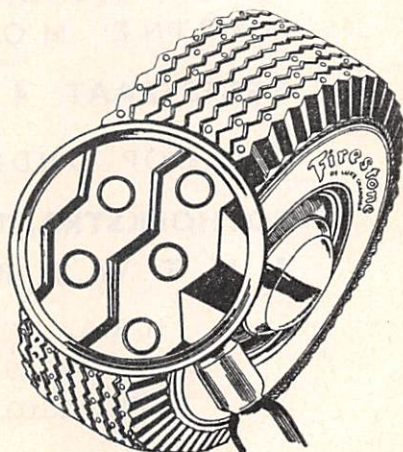
Kon. Astridplein. Hij wordt echter op de voet gevolgd van de wagen die hij « in de valies » gezet heeft, (zoals dat in de vaktaal heet). Aan de Zoo is iedereen ingestapt en Pim kijkt in zijn spioenspiegel om te vertrekken. Staat daar niet de chauffeur van diezelfde bordeaux-kleurige personenwagen het uit te leggen tegen een politie-agent! En maar wijzen, en maar uitleggen, en nog eens wijzen... recht in de richting van onze Pim zijn bus! Met een weinig zelf-medelijden het hoofd schuddend, zucht Pim bij zichzelf: « Hier wil alleman « zijn » goesting doen, maar de mannen « van den tram » moeten rap zijn en toch het goede voorbeeld geven! »

679 Wembacher.

# Firestone

Invoerder voor België  
en het  
Groot Hertogdom  
Luxemburg

**UNION BELGE et  
d'OUTREMER, N. V.**  
**Venusstraat, 17-19**  
**A n t w e r p e n**  
Tel. : 32.65.78  
32.57.86



# I N H O U D

T.A.O. in Feest !	5	In Memoriam	39
Het stedelijk openbaar vervoer in de V.S.	10	TAO Varia	40
Beschouwingen bij het TAO jaarverslag 1959	17	Het vervoer per tram in de V.S.	46
Nee, de Olympiade is niet voorbij	21	Pim	48
Veiligheidsmentaliteit	23		
18.10.1960. Inhoudiging van de P.C.C./TAO	24		
Schakelbord P.C.C./TAO	30		
Vriendenkring Loods II	32		
Onze gepensioneerden	34		
Personalia	37		



## FRANS STEVENS

RECTIFIEER- EN HERSTELBEDRIJF  
AUTO - MOTO - DIESEL  
MARINE MOTOREN

EGGESTRAAT 4 - 6 - 8 - 10

VERKOOP ONDERDELEN

POTHOEKSTRAAT 6 - 8 - 10

A N T W E R P E N

H. R. A. 172 78

P. C. 42.39.33

TEL.: 35.00.29



## **AUTO RADIATEURS**

---

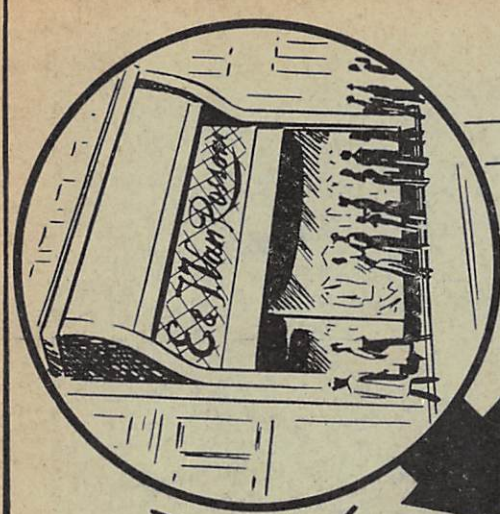
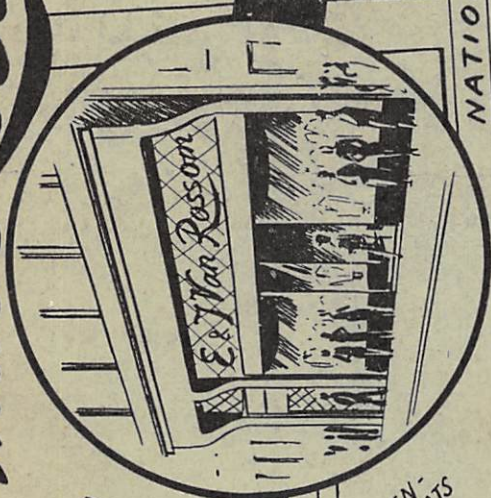
## **Ets. A.G. EVRARD N.V.**

SPECIALE INRICHTING  
VOOR HET MAKEN EN HERSTELLEN  
VAN ALLE RADIATOREN VOOR AUTO'S  
EN NIJVERHEIDSMOTOREN



**ISABELLALEI 112 - Antwerpen**  
**TEL. ; 39.21.94**

# Van Rossom



GROEN-  
PLAATS

L. VAN RIJSWIJK PLAATS

TRAM 3-4  
TRAM 3-4-5

BURELEN  
I.M.E.A.

TUNNEL EN SCHELDE  
RICHTING  
TUNNEL

**HERENKLEDING  
GEREDE KLEDING  
MAATWERK**

**KAMMENSTRAAT 28  
NATIONALESTRAAT 13  
TEL: 32.57.81  
ANTWERPEN**