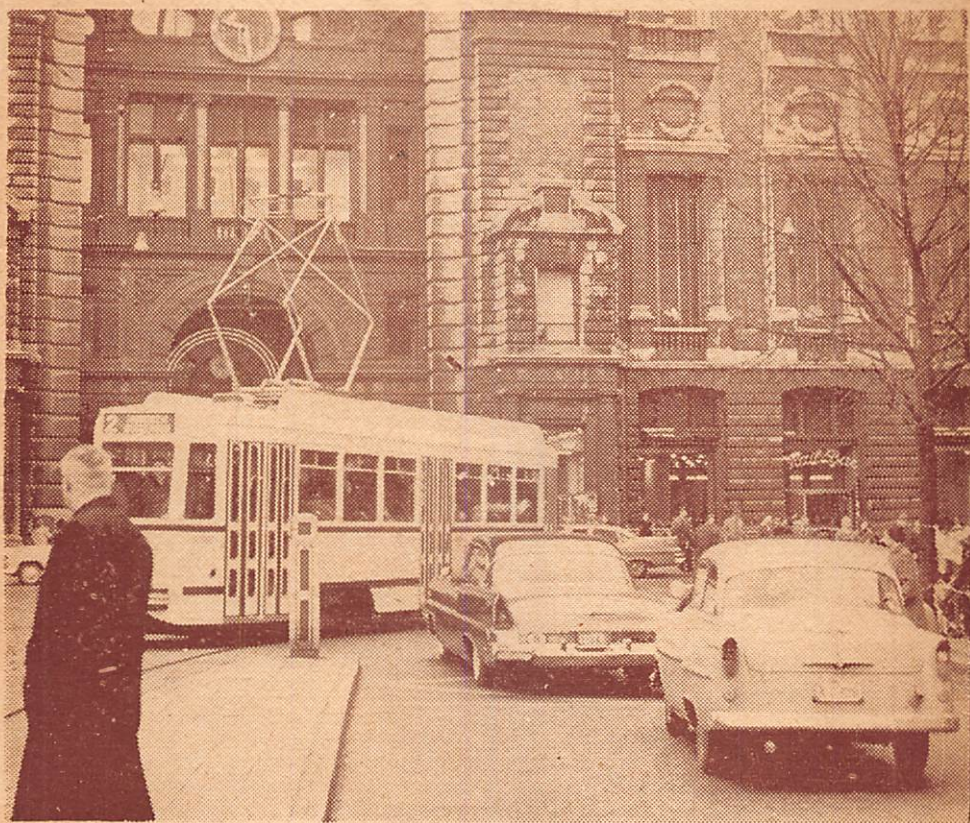


T.A.O. *band*

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



4e TRIMESTER 1960 — 4e JAARGANG

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

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.



ILLUSTRATIEMATERIEEL werd bereidwillig ter beschikking gesteld door : «Het Laatste Nieuws» — Uitgeverij «De Sikkels» — Dienst Propaganda en Toerisme der Stad Antwerpen. — Stads archief Antwerpen.

P.S. Ingevolge plaatsgebrek dient het vervolg van onze rubriek «Ken Uw Stad» verschoven naar een volgend nummer.

Foto voorpagina :


1.12.1960. Op lijn 2 werden, onder grote belangstelling van het Antwerps publiek de eerste P.C.C.-rijtuigen in dienst gezet. Een der nieuwe wagens voor het Centraal Station.



in't BOERKE
HOOGSTRAAT 41
(AAN GROTE MARKT)
KINDERKLEDING
VAN KINDESKORF TOT
14 JAAR
KLEEDJES - MANTELS
BEZOEK ONZE SPECIALE AFDELING

TEL:
32.08.12





Het is een mooie gewoonte ter gelegenheid van Kerstmis en Nieuwjaar elkaar goede wensen toe te sturen. Graag sluit ik mij bij deze traditie aan.

Zowel in naam van het Beheerscomité T.A.O., als in mijn persoonlijke naam, wens ik U, personeelsleden en gepensioneerden, samen met de leden van Uw gezin, al de voorspoed en al het geluk dat gij nastreeft. Ik vorm deze oprechte wensen voor ieder van U in het bijzonder. In gedachte richt ik mij persoonlijk tot elk van U.

1960 is voor ons bedrijf een zeer belofterijk jaar geweest met ruime vooruitzichten. In een innige arbeidsvreugde zullen wij er zeker in gelukken deze vooruitzichten in 1961 te verwezenlijken.

Jh. de Ruijter,
Voorzitter Beheerscomité T.A.O.



best
gekleed

DOOR
Edders



KIPDORP 39 ANTWERPEN



Verkeersmoeilijkheden en Parkeermogelijkheden in de binnenstad te Antwerpen

Het is een feit dat ons huidig verkeerssysteem in de binnenstad overbelast is en zelfs wanneer het inwonertal (stad Antwerpen) niet meer zou toenemen (het blijft helaas nog steeds dalen) zou het bestaande wegennet toch niet in staat zijn, het alleen als gevolg van de toeneming van de motorisering groeiende verkeer te verwerken.

Er doen zich nu reeds regelmatig ernstige verkeersstoringen in de binnenstad voor, welke in belangrijkheid zullen toenemen indien de gepaste verkeersmaatregelen in de oude stad geen gelijke tred houden met de toeneming van de motorisering. Rekening houdend met het steeds stijgende nationaal inkomen/inwoner, n.l. van ca.

1950	1960	1970	1980
33.200 F	52.500 F	83.000 F	131.000 F

zou men in 1980 vermoedelijk een motoriseringsgraad bekomen van ca. 400 automobielen/1000 inwoner. Het autowagenpark (4 wielen en meer) zou dus in 1980 : 4.000.000 wagens bereiken of ca. 4,8 maal het gemotoriseerd wagenpark van 1958 (835.000 wagens). Het max. verzadigingspunt zou bereikt worden met 500 automobielen/1000 inw., dit is 5 miljoen automobielen of 6 maal het wagenpark van 1958. Deze cijfers stemmen tot nadenken.

Wanneer men nagaat dat de Belgische bevolking jaarlijks met 1,2% toeneemt, stijging welke over zo'n grote periode wellicht niet met juistheid te bepalen is, dan stelt zich de vraag: Hoe kunnen wij op een zekere dag met een 4 tot 6-voudige toeneming van het aantal auto's welke onvermijdelijk een verhoging van het verkeersvolume van 4 tot het 6-voudige met zich brengt, onze binnenstad nog voor het verkeer geschikt maken ?

Door slopen en grootscheepse doorbraken wordt vaak de karakteristieke omlijsting van onze oude stad prijsgegeven; het betekent ongetwijfeld offers te brengen. Indien men echter ééns tot het besluit zal gekomen zijn dat die offers moeten

gebracht worden, dan moeten onze architecten en urbanisten er iets degelijks voor in de plaats brengen, zodat de schoonheid van het stadsgebied niet teloor gaat. Vermits deze drastische maatregelen (Haussmann te Parijs) tot de toekomstmogelijkheden behoren, moeten wij inmiddels alle mogelijkheden uitputten teneinde een vlot en veilig verkeer te bevorderen.

Nu er modern trammaterieel (PCC's) werd ingelegd, is het noodzakelijk dat deze wagens door hun hogere rijsnelheid de exploitatiekosten zouden verminderen, maar dan moeten deze snelle tramwagens de kans krijgen hun hogere snelheid te ontwikkelen. Zoals de toestand nu is schijnt dit uitgesloten, behalve dan op de baanvakken waar de tram op eigen baan rijdt, los van de weg.

Wij weten dat wij steeds, net als in het verleden, op de medewerking van de verkeerspolitie kunnen rekenen, maar willen hierbij medewerken om haar taak te vergemakkelijken door enkele voorstellen in overweging te geven tot verbetering van het verkeer in de binnenstad.

De voorgestelde maatregelen zijn :

I. LIJN 2 : geëxploiteerd met PCC-wagens.

- 1) het links afbuigend verkeer op de Belgiëlei (beide richtingen) afschaffen; de auto's stellen zich op ofwel te dicht bij de tramsporen en storen dan het tramverkeer, ofwel stellen zij zich op behoorlijke afstand van de sporen maar hinderen dan de verkeersstromen op de baanvakken voor snelverkeer.
- 2) afschaffen van de voetpaden (welke practisch door niemand worden gebruikt) langsheen de spoorweg vanaf de Belgiëlei tot aan de Lge Kievitstraat, zodat de weggebruikers rechts van de tramlijnen (richting Centraal Station) kunnen doorrijden.

Thans is er bestendig gevaar voor de fietsers welke naast de boordsten van de voornoemde voetpaden rijden en het links afbuigend verkeer (komende uit de Belgiëlei-Mercatorstraat) naar de Plantin Moretuslei moet ofwel achter de tramwagens aansluiten of zijn verplicht links van de tram (richting Centraal Station) te blijven met de risico's t.o.v. de tegenliggers, richting Belgiëlei. Meermaals wordt bij groen licht links afgebogen, want het gaat anders niet !

- 3) In de Pelikaan- en Simonsstraten (Westkant) het stilstaan verbieden en mogelijkheden tot parkeren scheppen dwars tegen het spoorwegviaduct tussen de steunpalen in mits afschaffen van de handelshuizen onder de spoorweg (Vb. rue de Rivoli, Parijs). Aldus kan wellicht een doorgang worden gemaakt dóór deze handelshuizen. De

vermindering van inkomsten voor de N.M.B.S, zal toch niet zo hoog oplopen, terwijl het algemeen verkeer hierbij zou gebaat zijn.

- 4) De lichtsignalen vóór de voetgangersoverweg (kort bij de hoek van De Keyserlei) bij de ingang van het Centraal Station, stoppen het verkeer naar de Pelikaanstraat.

Wellicht kan een ondergrondse doorgang worden geschapen met uitgang op het voetpad der De Keyserlei (zuidkant).

- 5) In de Leysstraat en Meir beurtelings stilstaan invoeren. Het tramverkeer wordt er op de spitsuren regelmatig gestoord in de beide richtingen.

Waarom zelfs geen éénrichtingsverkeer invoeren in de Leysstraat en de Meir, richting Meir en terug langs Hopland ?

- 6) Vanaf de Meirbrug het éénrichtingsverkeer invoeren : Meirbrug - Eiermarkt en Groenplaats - Schoenmarkt, mits behoud van de dubbele rijrichting voor de tram in de Schoenmarkt.

Vermits een spooraanleg in de Eiermarkt ons als onmogelijk voorkomt (grote garage in de Eiermarkt).

- 7) Eénrichtingsverkeer instellen (richting Lge Gasthuisstraat) vanaf de Meirbrug - Wiegstraat (aldaar stilstaanverbod) en Comedieplaats - Meir over de Huidevettersstraat, mits behoud van de dubbele rijrichting voor de tram in de Huidevettersstraat.

Beurtelings stilstaan in de Huidevettersstraat invoeren.

Deze maatregel zou een vlot verkeer op de Meir in de hand werken.

- 8) De auto's met bestemming garage Grand-Bazar afleiden langs de Eiermarkt, rond de Groenplaats en inrit naar de garage (Grand Bazar) dwars door de Groenplaats.

Aldus wordt de filevorming (auto's met bestemming garage) op de sporen in de Schoenmarkt vermeden.

II. LIJN 7 : Weldra geëxploiteerd met PCC-wagens.

- 1) Beurtelings stilstaan invoeren in de Mechelsesteenweg tussen Gounodstraat en Hemelstraat en verwijzen naar de zijstraten Montebellostraat, Aarschotstr, enz. welke praktisch niet volledig worden benut.

- 2) Stilstaanverbod in de Leopoldstraat.

- 3) Aan de Comedieplaats met signalen het verkeer ontdebelen en afleiden langs het Hopland, zodat de Huidevettersstraat wordt ontlast.

- 4) Stilstaanverbod invoeren in de St. Kathelijnevest (te smalle straat voor dubbele richtingsverkeer + openbaar vervoer tram-bus).

III. LIJN 3 : Weldra geëxploiteerd met PCC-wagens.

- 1) Beurtelings stilstaan in de Nationalestraat vanaf de Kronenburgstraat tot Th. Van Rijswijkplaats.
Stilstaanverbod vanaf Th. Van Rijswijkplaats tot Groenplaats.
- 3) Stilstaanverbod in de Kerkstraat en Lge Pothoekstraat en verwijzen naar de talrijke zijstraten welke praktisch niet ten volle worden benut.
- 4) Parkeerplaats inrichten op de inham Lge Pothoekstraat vóór het Stuivenberggasthuis.

IV. Algemene uitbreiding van het éénrichtingsverkeer niet alleen nabij de peripherie, maar ook in de binnenstad waar het verkeer meer wordt gestremd.

De proef in de Brederodestraat is stellig geslaagd, ondanks het gekjammer van de handelaars van de betrokken wijk. Deze klachten houden spoedig op wanneer de Politie haar standpunt handhaaft.

- Het éénrichtingsverkeer versnelt het verkeer en vermijdt verkeersopstoppingen aan de kruispunten.
- De automobilisten vinden na korte tijd een nieuwe uitweg om ter plaatse te komen.
- De handelaars zullen na korte tijd vanzelf ondervinden dat ze door de nieuwe maatregelen geen clientele verliezen, integendeel.

Het invoeren van het éénrichtingsverkeer vergt geen grote kosten en is doelmatig en zo het wordt doorgevoerd op enkele km. uit het centrum, dan is deze maatregel des te meer aangewezen in de enge binnenstad.

V. HOOFDVERKEERSADERS MET OPENBAAR VERVOER TRAM-BUS :

Wij zijn de mening toegedaan dat in al de hoofdverkeersaders welke door openbare vervoermiddelen bereiden worden, het stilstaanverbod integraal zou moeten worden toegepast. Openbaar vervoer = massavervoer = democratisch vervoer en zou niet mogen gestoord worden door het individueel verkeer dat zich meester acht van de hoofdstraten die voor het stilstaand verkeer niet gebouwd noch geschikt zijn.



Nederland toeristisch bekeken

Nederland, één der lage landen bij de zee, biedt de toerist alle mogelijkheden om zijn verlof door te brengen.

De levensstandaard die merkkelijk lager ligt dan in België brengt mede dat de prijzen van Hotels-Restaurants-Spoorwegen-Autobussen alsook benzine en olie voordeliger zijn dan bij ons.

Nederland beschikt over keurige hotels en restaurants voor ieders beurs, en over een uitstekend net van banen en spoorwegen.

Of U houdt van de zee, rustige bossen of zachtglooiende bergen, moderne of typisch oude steden, dat alles kan dit land U bieden.

We kunnen het land in diverse toeristische streken indelen, en daarom volgt hier een opsomming van DIE plaatsen die vooral een bezoek waard zijn.

- 1) De zeekust met zijn modeste en luxueuse badplaatsen, o.a. Domburg - Scheveningen - Katwijk - Noordwijk - Zandvoort, enz.
- 2) Limburg, met zijn bijzonder aantrekkelijk Valkenburg en daarom trent een ruime keuze van mooi gelegen plaatsjes aan de Voer.
- 3) De « Hooge Veluwe » met als centrum de stad Arnhem.
- 4) De « Alblasserwaard » (tussen Dordrecht en Gorinchem) met zijn tientallen windmolens in diverse typen.
- 5) Marken en Volendam.
- 6) De « Afsluitdijk » afdamming der Zuiderzee.
- 7) Friesland met zijn talrijke meren.

Nederland, zo dicht bij de deur, loont zich tot het maken van diverse daguitstappen, maar ook tot het doorbrengen van uw ganse verlof.

Op één week, kunt U gemakkelijk volgende rondrit maken, die U een beeld zal geven wat Nederland is.

Antwerpen - Bergen o/Zoom - Roosendaal - Oudenbosch - Zevenbergen - Moerdijk - Dordrecht - Rotterdam - Den Haag - Scheveningen - Leiden - Haarlem - Amsterdam - Alkmaar - Afsluitdijk - Harlingen - Leeuwarden - Sneek - Noordoost polder - Kampen - Zwolle - Amersfoort - Hilversum - Utrecht - Ede - Arnhem - Nijmegen - Venlo Roermond - Sittard - Valkenburg - Maastricht - Hasselt - **Antwerpen**.

Deze rondrit kan zowel met een openbaar, als met eigen vervoermiddel gemaakt worden.

Wij wensen U prettig verlof in Nederland !

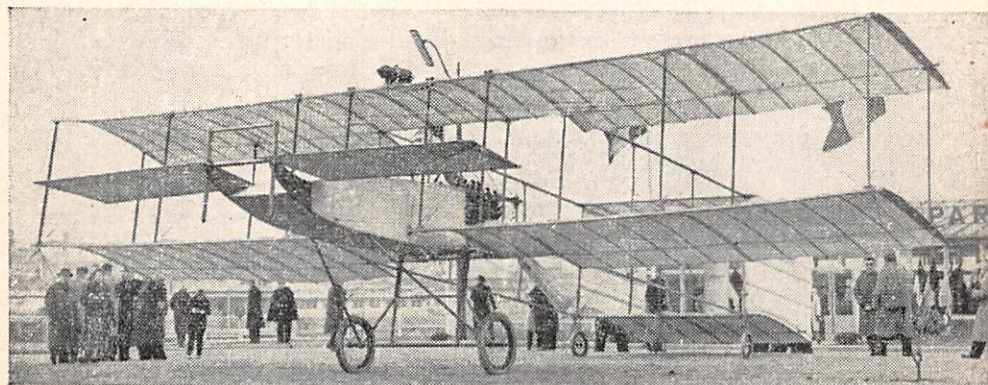
In de schaduw van Ikarus

Kitty Hawk was op 17 december 1903 een kleine plaats ergens langs de Atlantische kust in het zuiden van de V.S. van Noord-Amerika. Vlak bij Kitty Hawk was een barre zandwoestijn, een verlaten oord met zachtgolvende duinen. Op één van deze duinheuvelds waren 2 mannen aan het werk bij een eigenaardige constructie. Nog een handvol mensen keken van op enige afstand nieuwsgierig toe.

Eigenlijk was het moeilijk het apparaat waaraan de beide mannen werkten te beschrijven. Het leek op een verzameling van grote en kleine vleugels verbonden door stijlen en een stel draden, met in het midden iets dat al beter gekend was : **een motor**. Heel vreemd en erg wankel. Het

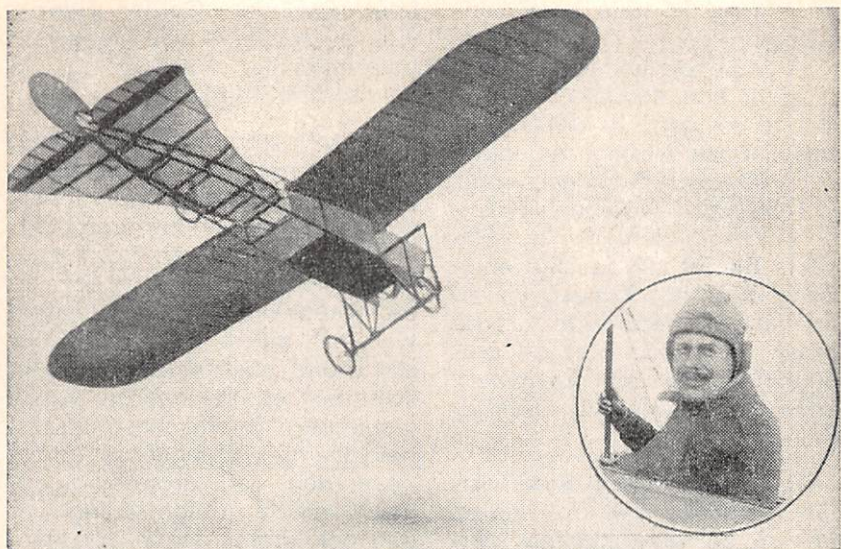
was een **vliegmachine**. De twee hardwerkende jonge mannen waren de **gebroeders Wright**, van beroep fietsmakers; in hun vrije tijd uitvinders. De oudste was Wilbur. Voor hem was het door een toeval weggelegd de tweede vlieger op aarde te worden. Zij hadden het door het lot laten beslissen wie de eerste vlucht zou wagen. Wilbur won, maar op 14 december leed zijn poging tot niets : de vlucht mislukte. Orville had meer geluk dan zijn broeder.

Toen de machine met draaiende motor over de hellende rails getrokken werd, tekende twee schroeven doorzichtige cirkels en plots schoof het tuig vooruit tegen de krachtige koude wind in, wipte toen omhoog en vloog,



Met dit vliegtuig volbracht Farman in 1908 de eerste gesloten vlucht van één km.

Cl. V.T.B.



Jan Olieslagers in 1909. met zijn
Blériot eendekker, met Gnômemoter.

Cl. V.T.B.

wel drie meter boven de aarde en dit twaalf seconden lang!

Naar algemeen aangenomen wordt stonden we hier bij de wieg van de **gemotoriseerde vlucht**. Het epos der luchtvaart, in de schaduw van Ikarus, was gestart.

De vlucht die we zo juist beschreven was de eerste van de vier die de Wrights op die dag verrichtten. Orville Wright meldde later in een rapport aan de « Aeronautical Society of Great Britain » dat de langste zich uitstreckte over een lengte van ongeveer een halve mijl.

In Europa werd het bericht

van de eerste gemotoriseerde vlucht ter wereld eerder sceptisch onthaald. Er waren nochtans mensen die ten zeerste geïnteresseerd waren in het nieuws. o.a. een zekere **Blériot** en een Braziliaanse Parijzenaar **Santos-Dumont**.

Intussen waren de Wrights niet bij de pakken gaan zitten. Zij waren absoluut niet verblind door hun succes en experimenteerden en perfektioneerden en op 5 oktober 1905 legde hun « Biplane » een cirkelvormig traject af van 39 km.

Europa was nu klaarwakker geschud en volgde de aangewe-

zen richting. In 1906 deed Santos-Dumont een vlucht van 25 m. en het volgende jaar slaagde Blériot er in een eendekker in de lucht te krijgen. In 1908 wist **Henri Farman** beslag te leggen op de Deutsch-Archdeaconprijs van F 50.000,— voor een cirkelvlucht van 1 kilometer. In 1909 maakte **Blériot** zijn verbluffende sprong over het **Kanaal**. En nu ging het aan deze zijde van de Oceaan crescendo met de ontwikkeling van de luchtvaart. **Garros** vloog zelfs over de Middellandse Zee!

In Europa was het onbetwistbaar Frankrijk dat de leiding nam in de ontwikkeling der luchtvaart. In 1910 waren onze zuiderburen de enigen die tien verschillende vliegtuigmotoren ter beschikking hadden en de door hen gebouwde vliegtuigen vertoonden reeds een soort stroomlijn. Over geheel Europa hielden zich nochtans jonge mannen, met namen die nu als een klok klinken, met de luchtvaart bezig: **Alliot Verdon Roe** (Avro), **Geoffrey de Havilland**, **Igor Sikorsky**, **Anthony Fokker**.

Door een eigenaardig toeval scheen het dat de fietsenmakers een grote rol zouden spelen in de vroege verovering van het luchtruim. In de Verenigde Staten hielden de Wrights hun monopolium niet lang. **Glenn H. Curtiss**, nog een fietsen constructeur, boordevol ideeën en aangemoedigd door Alexander G. Bell, stichtte een maatschappij met het doel vliegtuigen en vliegtuigmotoren te bouwen. Zijn eersteling, de « **June Bug** » was meteen een succes en een

later type, de « **Golden Flyer** », was de revelatie van de eerste Internationale Vliegmeting te Reims in Frankrijk.

Overal exepimenteerde men nu — zij het nog op bescheiden schaal. De wildste ideeën werden uitgewerkt en beproefd. Uiteindelijk bleven er nog twee standaardtypes over : de één- en de tweedekker. Het laatste type was het meest populaire door zijn grote constructiesterkte, zijn stabiliteit en de daaruit voortvloeiende betere bestuurbaarheid. De twee vleugels gaven het bovendien een grotere draagkracht en de nuttige lading was dan ook groter dan bij de één-dekker. Deze was evenwel zuiverder van lijn met het logisch gevolg dat hij een grotere snelheid kon bereiken. Aan boord van een dergelijk type, de **Deperdussin-Béchereau** won **Jules Védrines** in 1913 een race tegen de voor die tijd verbazende snelheid van 171 km/u.

In 1913 besloot een rijke Fransman, **Jacques Schneider**, de races voor watervliegtuigen te stimuleren door het schenken van een trofee ter waarde van F 250.000 en een prijs in geld van hetzelfde bedrag. De eerste van deze wedstrijden werd eveneens gewonnen door een versie met drijvers van de **Deperdussin-eendekker**.

De kinderjaren van het vliegtuig waren nu praktisch achter de rug. De eerste wereldoorlog stond onafwendbaar voor de deur. De internationale spanning steeg en de militairen betoonden interesse voor het vliegtuig als

BESTUURDERS, WEEST 'S NACHTS DUBBEL VOORZICHTIG

Elke vooruitziende bestuurder moet er zich aan verwachten 's nachts op de weg hindernissen te ontmoeten, die niet verlicht zijn. Derhalve moet hij met zulke snelheid rijden, dat hij kan stoppen wanneer een hindernis in zijn gezichtsveld komt.

's Nachts moet de bestuurder bij de regeling van zijn snelheid ook met het verlichtend vermogen van zijn koplampen rekening houden. De verplichting in gegeven omstandigheden kruisingslampen te gebruiken, heeft niet de opheffing van de verantwoordelijkheid tot gevolg, zo een hindernis wordt aangereden. (Dus : snelheid verminderen bij het kruisen !) Let op ! Een wielrijder bv., met een stilstaand (en dus *niet* verlicht) rijwiel, wordt niet beschouwd als een onvoorziene hinder-
nis.

*
**

OOK DE FIETSERS HEBBEN VOORRANG

Indien de door U gevolgde weg geen uiterlijke kentekens draagt die aantonen dat U zich op een voorrangsweg bevindt (tramsporen, dubbele rijbaan, verkeerstekens e.d.), geldt uitsluitend de voorrangsregel van rechts. Deze voorrang slaat niet alleen terug op de motorvoertuigen, maar ook op moto's en fietsers ! De automobilist geniet dan van geen enkel voorrecht op de fietser !

Bovendien dient er op gelet, dat eens dat de fietser zijn plaats, rechts op de rijweg heeft ingenomen, hij een regelmatige weggebruiker wordt. Bijgevolg moeten alle andere weggebruikers met zijn aanwezigheid rekening houden !

In de schaduw van Ikarus (voortzetting)

wapen. De bel luidde het einde van de speeltijd. In Engeland waren het **Short** en **Vickers** die proeven deden met bewapende vliegtuigen; in Frankrijk **Voisin** en **Farman**. In de Verenigde Sta-

ten richtte de « U.S. Army Signal Corps » een speciale luchtvaartafdeling op. **Wright** en **Glenn H. Martin** werkten nu aan legerbestellingen. Duitsland contracteerde het Nederlandse genie **Anthony Fokker**.

C. M.
(wordt vervolgd)

Menselijke betrekkingen

Gisteren bestonden in de arbeidsmilieu's alleen maar ambachtslieden en kernen van thuiswerkers.

Vandaag zijn deze kernen uitgegroeid tot kleine en grote firma's, volledig geïndustrialiseerd. Het daaraan verbonden bandwerk leidt tot eentonigheid in de dagelijkse taak.

Deze stap van gisteren op vandaag heeft gedurende een halve eeuw een evolutie gebracht in de technische studie van de arbeid.

Er is een technologische wetenschap ontstaan die toegepast wordt in elke firma die gelijke tred wil houden met de industriële vooruitgang.

De tweede wereldoorlog heeft, ingevolge de noodzakelijkheid van opvoering der produktiviteit, de stap van gisteren op vandaag zeer sterk ingekort.

Maar deze wereldgebeurtenis heeft ook langs de menselijke zijde zijn gevolgen gehad. Ze bracht de arbeidsklasse de bewustwording van de menselijke waardigheid!

En zoals we vandaag «arbeidsstudie» toepassen ingevolge de arbeidsveranderingen ten opzichte van gisteren, zo zullen we morgen een «menselijke studie» zien toepassen ingevolge de mensverandering van vandaag.

Morgen zullen we de associatie zien ontstaan tussen de steeds voortschrijdende techniek en de menselijke verhouding in de onderneming.

Vandaag reeds werken sociologen over de ganse wereld aan de studie van het «*sociaal klimaat*» in een arbeidersgemeenschap d.i. het welbehagen of ontberen dat mensen ondergaan die samen werken in een onderneming.

Steunende op ondervindingen in de Amerikaanse industrie is men ook bij ons steeds meer de overtuiging toegedaan dat naast de materiële noden der werknemers, de waarde van het individu als lid van de gemeenschap een rol speelt.

De sociale dienst heeft zich als doel gesteld onze agenten in de mate van het mogelijke in te lichten over vraagstukken van de toekomst. Morgen zal zich voor de industrie een nieuwe manier van ondernemingsbeleid openen.

De «*menselijke betrekkingen*» die thans in de dagelijkse omgangsvormen worden gebruikt zullen bestudeerd worden in een sociale studie.

Daarom zullen we, telkens de mogelijkheid bestaat, onze agenten vertellen over de evolutie van dit vraagstuk.

Goede «menselijke betrekkingen» scheppen betekent de geest van de onderneming aanpassen in functie van de mens die er arbeidt. Het scheidt in de onderneming een gezonde sfeer en leidt regelrecht naar een betere werking met verhoogde produktiviteit.

Officieel werden in België de eerste stappen gezet door de oprichting der ondernemingsraden en comités voor V.G.V. Daarnaast vermenigvuldigen zich de contacten tussen werkgevers en werknemers op verschillende manieren. Al deze instellingen en kontakten kunnen echter alleen doeltreffend werken als ieder lid zich bewust is van de waarde van elk individu en van de noodzakelijkheid deze individuele waarden langs verstandhouding om te zetten tot goede menselijke verhoudingen.

En om die goede menselijke betrekkingen morgen verder uit te bouwen worden door de sociologen de voornaamste hulpmiddelen in de volgende gedachten samengevat :

- een degelijke bedrijfsorganisatie.
- een ver doorgedreven informa-

tie van boven naar beneden en van beneden naar boven.

— een welomschreven vormings- en promotieplan.

— een gezond opgebouwde sociale tegemoetkoming.

— een zuiver uitgewerkte loonpolitiek.

We achten het niet noodzakelijk om thans reeds de algemeen gedachten verder uit te diepen in dit blad.

We vragen de lezer alleen te onthouden dat een evolutie groeit op het gebied der «menselijke betrekkingen». De moderne industrie heeft de noodzakelijkheid ervan in het leven geroepen. Het besef van de waarde van het individu in groepsverband is er het leidmotief voor geweest.

We zijn dan ook overtuigd dat bij T.A.O., zoals bij andere firma's, de huidige wetenschap der menselijke betrekkingen in een gesystematiseerde aktie zal omgezet worden. Op dat ogenblik zal ieder lid van onze gemeenschap de nodige soepelheid en moed bezitten om eerlijkheid en vertrouwen te scheppen als eerste stap naar goede

«menselijke betrekkingen».

L. Soomers

Met vijftien woorden.....

..... in vijf zinnen geeft de Henry J. Kaiser Compagny (Oakland Calif) een geconcentreerde cursus in menselijke verhoudingen. Interesseert U zich voor verbetering van de «human relations»? Ziehier dan :

5 allerbelangrijkste woorden

4 allerbelangrijkste woorden :

3 allerbelangrijkste woorden :

2 allerbelangrijkste woorden :

.....het **onbelangrijkste** woord : Ik.

Op U ben ik trots.

Wat denkt U erover ?

Als 't U belieft.

Dank U.

Garages en onderhoud van Bussen in Amerika

« Ter gelegenheid van het Nieuwe Jaar, zend ik aan de
« T.A.O. en al mijn lezers, mijn beste wensen ».

Willem A. Luke

Correspondent T.A.O.-band

In de voorbije tien jaren van steeds stijgende onkosten en vermindering van het reizigersaantal, zijn steeds meer Amerikaanse vervoersondernemingen belang gaan hechten aan hun afdeling « onderhoud ». Het is precies in die afdeling dat een algemene besparing begint.

« Voorbehoedend onderhoud » wordt steeds op een ruimere schaal toegepast in de meeste ondernemingen. Defecten tijdens de rit zijn zeer kostelijk, zeer bijzonder bij uitbaters van langeafstandslijnen, niet alleen door de bijkomende onkosten omdat het rijtuig zich ver van de werkplaats bevindt, maar zeker door de slechte publiciteit die het maakt bij de reizigers die er bij betrokken zijn. De sleutel tot het succes bij onderhoud, verklaart een leidende garage-overste, is regelmatig en efficiënte inspectie van de rijtuigen.

Het stipt optekenen van de geleverde prestaties is een andere wijze om het onderhoud met kans op welslagen te verzekeren. De meeste ondernemingen houden dan ook gedetailleerde steekkaarten van de prestaties geleverd door elke bus (banden, motor, koetswerk, enz.). Indien aldus de geleverde prestaties over een zekere

periode niet beantwoorden aan de gestelde verwachtingen kan onmiddellijk ingegrepen worden. De meeste busbedrijven voeren smering, oliewisseling en grote revisies regelmatig uit, op basis van de afgelegde kilometers. Vele autobusuitbaters schrijven het succes van een goed onderhoud toe, aan het gebruik van de beste brandstof, olie of smeermiddelen die beschikbaar zijn. Nieuwe, langer meegaande smeermiddelen worden met goed resultaat getest. Buiten de regelmatige en grondige inspecties door de mechanici, kunnen de busbestuurders zeer veel hulp verlenen door het stipt signaleren van onvoldoende prestaties van de bus die zij besturen. Hiervoor zijn op elke bus speciale verslagen ter beschikking. Ongetwijfeld is een goede samenwerking tussen chauffeurs en mechanici hierbij van het grootste belang.

Moderne gereedschappen en werktuigen zijn hiervoor ook onontbeerlijk in een degelijke werkplaats. Zeer veel busondernemingen, zelfs deze die slechts 25 bussen in dienst hebben, doen alle mechanische herstellingen, inbegrepen het koetswerk en het reviseren van motoren. Een uitrusting om de motoren en de transmissie - onderdelen degelijk



San Antonio Transit Co - Garage en werkplaats

te herstellen en te testen is hiervoor natuurlijk noodzakelijk. Pneumatisch gereedschap bewijst hierbij aan een groot aantal bedrijven, uitzonderlijke diensten. Een installatie om met stoom de onderdelen te reinigen is ook een belangrijke post in een degelijk uitgeruste werkplaats. Zeer vele busbedrijven hebben bijzondere gereedschap-werkplaatsen waar aangepaste onderdelen worden gefabriceerd en experimenten worden uitgevoerd, zowel met onderdelen voor de bussen zelf, als met de uitrusting van de werkplaats.

Dure onderhoudsmethoden werden door verschillende busmaatschappijen bestudeerd. Vroeger werd het wassen, uitkeren van de bussen, gedaan door middel van handenarbeid, zelfs voor

grote vloten. Nu worden automatische wasinstallaties en grote stofzuigers gebruikt, die alle afval en onzuiverheden in één operatie uit de bus verwijderen. Er zijn zelfs maatschappijen die gebruik maken van transportbanden (lopende band) om bussen van de ene «servicing stop» (onderhoud-plaats) naar de andere te verplaatsen !

Om de investeringen van een grote garage met kostbare uitrusting te verrechtvaardigen, gaan veel busbedrijven over tot het aannemen van werk van «buitenuit». Bijvoorbeeld, is er een maatschappij die uitbaters van schoolbussen, eigenaars van vrachtwagens, wegebouwers met hun gespecialiseerd materieel e.d. aansporen de onderhoud en herstellingen aan hun voertuigen bij hen

uit te laten voeren. Andere bedrijven, die talrijke vrachtwagens bezitten, welke zij onderhouden, verhuren deze aan winkels, schippers en anderen voor wie het bezit van een degelijk uitgeruste garage niet te verantwoorden is. Andere maatschappijen maken akkoorden met kleinere busondernemingen om het onderhoud van hun bussen door hen uit te laten voeren. Nog andere ondernemingen hebben, naar wordt medege-deeld, contracten voor de verkoop en onderhoud van «golf carts» (tweewielige wagentjes gebruikt op golfterreinen). Men zou kunnen beweren dat bedrijven die overgaan tot het aannemen van dergelijk «buiten»-werk, onvoldoende zorg zouden besteden aan hun eigen materieel, maar het spreekt vanzelf dat de eigen bussen steeds voorrang hebben. Aldus, door dergelijk «buitenuit»-werk er bij te nemen, kan een groter aantal gespecialiseerde arbeiders regelmatig in dienst gehouden worden. De periodes dat er zich geen of onvoldoende bussen in de werkplaats bevinden kan dan nuttig aangewend worden door de mekaniekers. Beiden, werkgevers, en -nemers, plukken hiervan de vruchten.

Het is bewezen dat zuivere, moderne werkplaatsen, de meest renderende zijn. Stedelijke vervoerondernemingen welke voorheen tramwagens uitbaatten, hebben ondervonden dat in de meeste gevallen tramloosden niet geschikt waren voor de onderhoud van bussen en volledig nieuwe garages en werkplaatsen werden opgetrokken. Evenwel, werden hier

en daar tramloosden met goed gevolg omgevormd tot garages met onderhoudsfaciliteiten. In om het even welke garage is het wenselijk een goed «pattern» (=patroon, degelijk afgetekend, verdeeld en geschikt) te hebben, voor de dagelijkse onderhoud (controle en bijvullen van brandstof, olie, water, banden en oppervlakkige inspectie koetswerk), groot onderhoud, herstellingen en magazijn(en). Het is bovendien zeer sterk te verkiezen de secties voor dagelijks onderhoud, magazijn, groot onderhoud en herstellingen volledig van elkaar gescheiden te houden, zelfs in zulke mate door deze afdelingen in afzonderlijke gebouwen onder te brengen.

Zuiverheid is een belangrijk programma bij veel ondernemingen. Minder ongevallen, meer nuttig gebruik van tijd en ruimte, en een betere werkgeest zijn de resultaten van een «zuiverheidsprogramma». Zuiverheid der rijtuigen is ook zeer belangrijk. Elk rijtuig van het bedrijf is een rijdende publiciteit ! Het tekent het bedrijf. De meest effectvolle wijze, zijn zuivere en aantrekkelijke, regelmatig geschilderde rijtuigen. Goed onderhouden, smaakvolle interieurs brengen dividenden op, door voldane en terugkomende reizigers. Kleuren zijn hierbij van het allerhoogste belang, zowel binnen in, als buiten op de rijtuigen. De buitenschildering moet zeer goed verzorgd zijn en gemakkelijk herkenbaar. Dames, vormen een hoog percentage van het aantal reizigers, vandaar het belang



New Orleans Public Service - Garage en werkplaats

van stijl en kleur. Het is een feit dat de meeste busondernemingen in de V.S. hun eigen schildersfaciliteiten hebben, terwijl het overtrekken van de zittingen en verzorging van de binnenbekleding ook in het bedrijf zelf geschiedt.

Het belang dat gehecht wordt aan een goede onderhoudsploeg neemt met de jaren toe. Het met

succes uitbaten van om het even welk transportsysteem vereist echter «teamwork», samenwerking. Hier in Amerika, zijn de beste vervoersondernemingen, diegene die de beste samenwerking bezitten op alle niveaus : onderhoudsploegen, rijdend personeel, bedienden, oversten en directeurs.

(Vertaling F. Vyt).



Openbaar vervoer —

Opheffing van de straatcongestie!

(slot)

b) Vervoerplan :

Een degelijk vervoerplan is slechts uitvoerbaar door :

- modernisatie van materieel en installaties.
- aanpassing van de dienstregeling. —

Wij citeren verder :

- « park and ride »-diensten zouden in de toekomst ook kunnen georganiseerd worden. Deze diensten zouden de verbinding verzekeren tussen aan de rand van de stad gelegen parkeerterreinen en het stadscentrum. Tot nog toe is men nogal sceptisch t.o.v. deze oplossing, temeer daar er, zoals te Antwerpen bv., dikwijls in het stadscentrum zelf, parkeergelegenheden worden geschapen (Grand Bazar, St. Kathelijnevest).

MAATREGELEN TE NEMEN DOOR DE OPENBARE BESTUREN.

1. Aan het openbaar vervoer zou in **alle** omstandigheden voorrang moeten verleend worden.
2. Geen éénrichtingsverkeer invoeren (tenzij het absoluut nodig is) op de trajecten der openbare vervoerdiensten. Deze maatregel rukt het net uit elkaar en in sommige gevallen vermindert het reizigersvervoer met 20 % (Straatsburg, Parijs, New-York).
3. In de stedelijke hoofdaders bereden door openbare vervoermiddelen zou het stilstaan moeten verboden worden en verwezen naar alle zijstraten (Londen, Chicago).
4. De verkeerslichten op de spitsuren aanpassen aan het openbaar verkeer, en het individueel verkeer versnellen (dus tijd bekorten) ten voordele van het openbaar verkeer (vb. de De Keyserlei = 300 m. lengte met 2 dwarsstraten. Voor deze afstand is 8 à 10 min. nodig = filevorming, verkeersopstoppingen). Met snelle wagens zal het resultaat wellicht hetzelfde zijn, tenzij de huidige toestand verbeterd wordt.
5. Verkeersbanden traceren in de straten met openbaar vervoer. (scheiding der verkeersmiddelen, minder ongevallen).
6. Afronden (voor de bussen) der boordstenen van de voetpaden en stilstaan verbieden nabij tram- en bushaltes (deze ruimte nabij de haltes zou op 40 m. moeten gebracht worden; 20 m. is te

gering (lange bussen blijven te ver van het voetpad). Ook stil-
staan verbieden nabij de hoek in straten waar de bussen moe-
ten inbuigen.

7. Zoveel mogelijk het links afbuigend verkeer in al de hoofdaders (met openbaar vervoer) verbieden.
8. Op al de bustrajecten macadambestrating (veren, banden, groter comfort).
9. Verbreden van de hoofdaders voor openbaar vervoer, daar waar het enigszins mogelijk is, o.a. zoals reeds gebeurd is op de Van Eycklei, maar bv. ook tussen de Mercatorstraat - Belgiëlei (Leopoldbrug) en de Lange Kievitstraat. De hofjes langsheen de spoorbaan zouden hiervoor kunnen benut worden.

Nogmaals blijkt uit voorgaande de noodzaak van een innige samenwerking tussen de openbare besturen, belast met de studie van het verkeer in het algemeen en de vervoesondernemingen belast met het openbaar vervoer in 't bijzonder. Reeds veel werd er verwezenlijkt, bewijze daarvan ons steeds wijzigend stadsbeeld. Dat hierbij wel eens kritiek los komt van zekere zijden, is zeker niet de fout van de betrokken besturen, die ongetwijfeld trachten de verschillende standpunten en meningen te coördineren.



Modern openbaar vervoer — de oplossing!

De afhouding op het loon

Elke maand, bij de berekening van het loonsaldo, worden ook de afhoudingen voor maatschappelijke zekerheid berekend.

De bijdragen voor maatschappelijke zekerheid bestaat uit twee delen. Een deel wordt berekend op het bruto bedrag van het loon, en is bestemd voor het pensioen. De afhouding bedraagt 4,5 %.

Het andere deel der bijdrage wordt berekend op het loon, begrensd tot 8.000 F. Dit betekent dat het loon dat de 8.000 F te boven gaat, niet onderworpen is aan een afhouding. Hier ook is de bijdrage 4,5 %, waarvan 3,5 % voor ziekte en invaliditeit en 1 % voor werkloosheid bestemd is.

Voor een werknemer die minder dan 8.000 F per maand verdient, komt de afhouding neer op 9 % van het globaal loon.

Buiten deze 9 % wordt door de patroon een bijdrage betaald van 24 %. Hierin komen dezelfde percenten terug van de werknemersbijdrage, maar ook 8,5 % voor de gezinsvergoedingen en 6,5 % voor het verlofgeld.

Tot daar wat de R.M.Z. betreft.

De afhouding voor belasting wordt gevestigd op het belastbaar bedrag, dit wil zeggen het brutoloon verminderd met de bijdrage voor maatschappelijke zekerheid, en gebeurt volgens baremas, opgesteld door de administratie der belastingen

In deze baremas is rekening gehouden van het aantal personen ten laste van de belastingplichtige, zodanig dat de belasting vermindert naarmate de gezinslast stijgt.

De uiteindelijke vestiging der belasting gebeurt echter maar na het invullen van het jaarlijkse aangifteformulier. De maandelijkse afhouding is dus enkel een voorschot op het uiteindelijk verschuldigd bedrag.

Daaruit volgt dat we in de loop van het jaar steeds nog een aanslagbiljet kunnen verwachten, of, hetgeen wel zeldzamer is, een bericht van de administratie, dat we teveel betaald hebben.

Kledijvergoeding. — De agenten van het rijdend personeel T.A.O. zijn gehouden zich een uniform aan te schaffen, zes maanden na de indiensttreding. Het volledige uniform bestaat uit: dienstpet - jas - broek - blauw hemd - blauwe das-overjas. De tussenkomst van T.A.O. in de kleding wordt berekend op de helft van het volledige uniform, derwijze dat een agent recht heeft op: jaarlijks: dienstpet, broek, das, 2 hemden.

tweejaarlijks: jas;
vierjaarlijks: overjas.

De aangekochte uniformstukken worden op rekening van de agent geboekt. De zesmaandelijkse tussenkomst van T.A.O. wordt in mindering gebracht van de uitstaande schuld. Deze

schuld mag enkel 2.000 F te boven gaan gedurende één jaar. Na dit jaar wordt het bedrag dat de 2.000 F te boven gaat, vereffend door afhoudingen op het loon.

De agenten hebben er dus belang bij hun aankopen te regelen naar de toestand van hun rekening. Hiervan wordt om de zes

maanden een uittreksel verstrekt.

Er dient nog opgemerkt dat gabardines en stofjassen niet in de berekening opgenomen zijn, daar deze kledingstukken wel toegelaten doch niet verplicht zijn.

Sherlock Socio.

DE PENNEDOOS !

't Gebeurde op autobuslijn 5, in volle morgenspits. De bus was reeds goed bezet en steeds stapten nog aan elke halte, groepen scholieren in, die ondanks herhaald aandringen van de chauffeur, al maar vooraan bleven «hangen».

De chauffeur dacht tenslotte met een grap het pleit te kunnen winnen en riep : «Wie het eerst vanachter is, die krijgt van mij een schone pennedoos. Zo een met bloempjes op !». In een ommezien stormde als een wervelwind heel de «bende» naar achter.

De busbestuurder, eerlijk ervan overtuigd dat hij eindelijk het beroemde ei van Columbus had gevonden, reed zelfvoldaan naar de Groenplaats. Daar klonk onverwacht een piepstemmetje: «Hé, Mijnheer.....» en een kleune dreumes trok aan zijn jaspanden. «Wat is er, manneke, moest jij er al lang niet af zijn ?», vroeg onze busman.

«Inderdaad, Mijnheer» antwoordde het baaske, «al van in de Kasteelpleinstraat. Maar ik ben er op gebleven voor die pennedoos, Mijnheer,... ik was de eerste van achter, Mijnheer !»

K.H.

Houthandel E. Quaeyhaege

p.v.b.a.

DAMBRUGGESTRAAT 193, ANTWERPEN

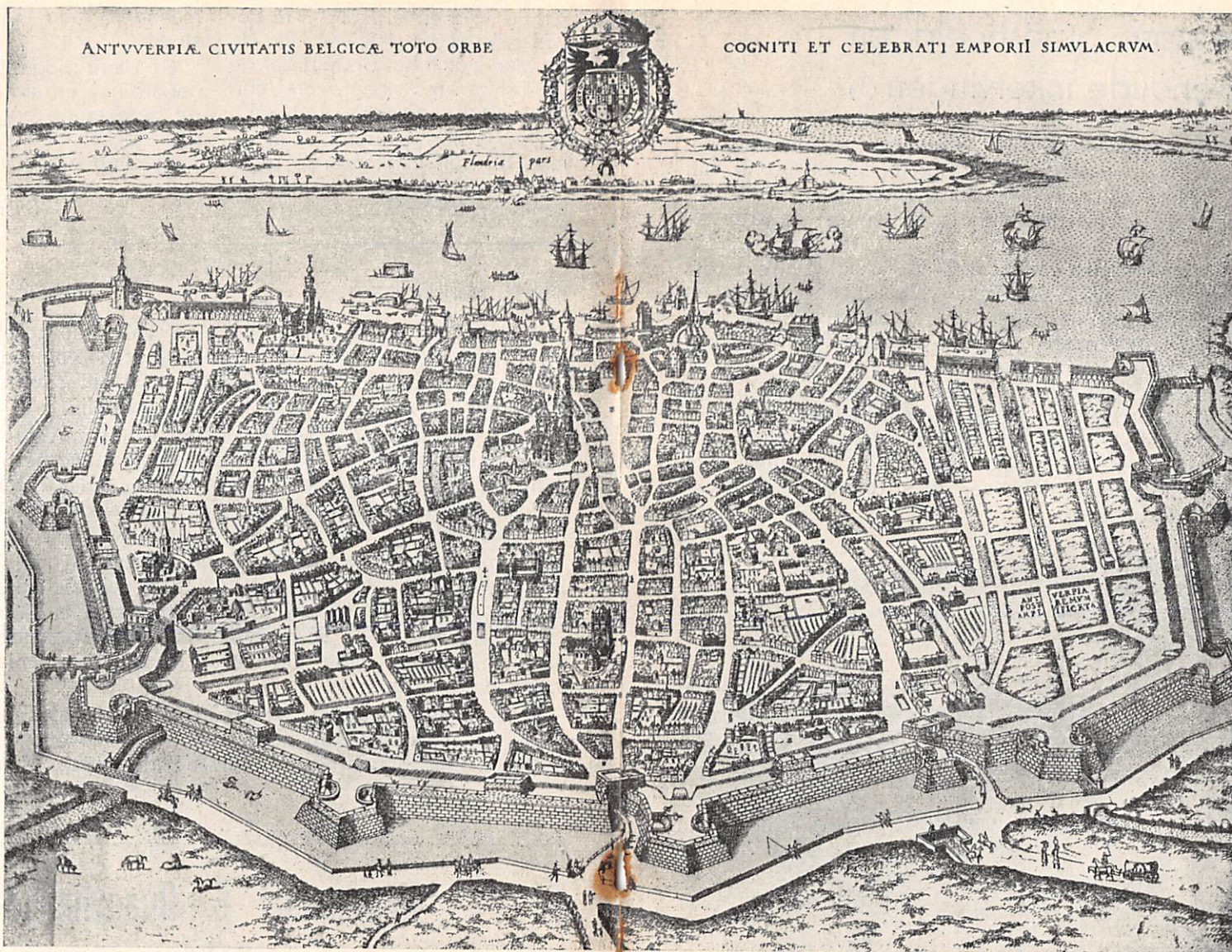
Tel. 32.24.78

TRIPLEX — MULTIPLEX — MENUISERITE

ANTVVERPIÆ CIVITATIS BELGICÆ TOTO ORBE



Het Antwerps stadsbeeld en
haar eeuwenoude inkervingen



Het Antwerps stadsbeeld en haar eeuwenoude inkervingen

Antwerpen, het Vlaams hoofd en de Schelde met rede rond 1579

Zie aanvang artikel volgende blz.

COGNITI ET CELEBRATI EMPORIÛ SIMVLACRVM.



Antwerpen, het Vlaams hoofd en
de Schelde met rede rond 1579

Zie aanvang artikel volgende blz.

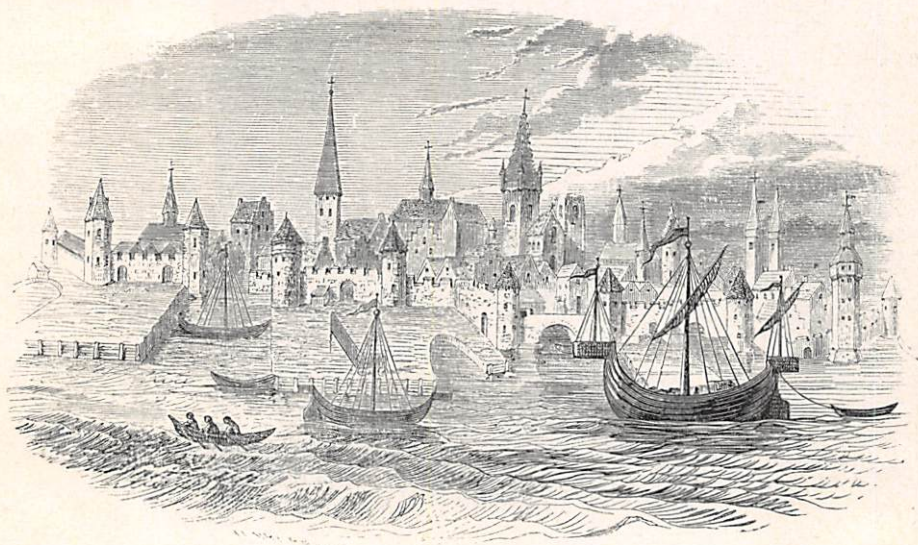
Het Antwerpse Stadsbeeld en haar Eeuwenoude inkevingen (1)

I.

Wanneer wij het stadsplan van Antwerpen aandachtig bekijken dan moeten we ons wel eens afvragen, hoe de grond van de stadswijken sedert eeuwen door onze voorouders wel moet bewerkt geweest zijn om tot het huidig stratennet te zijn gekomen.

Onze tram- en busbestuurders alsmede de conducteurs welke tijdens hun dienstuitoefening dagelijks verschillende malen en dit gedurende jaren steeds dezelfde lijnen berijden hebben zich wellicht al dikwijls afgevraagd, hoe de vele hoofdverkeerswegen en secundaire wegen zijn ontstaan.

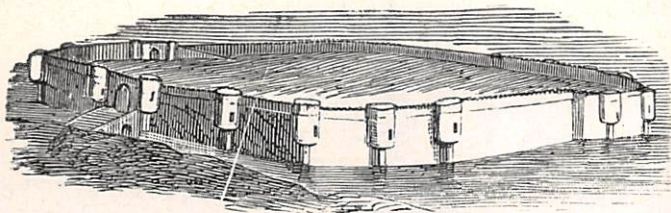
Deze hoofdverkeerswegen welke honderde jaren oud zijn ver-tonen hier en daar nog één of meer bochten, waarvan de oorsprong te vinden is in één of meer natuurlijke hindernissen, b.v. een meer, laar (=weide) broek, e.a. welke sinds meer dan honderd jaar gedempt, dus verdwenen zijn terwijl deze bochten nu nog steeds bestaan.



Gezicht op de rede in de 17e eeuw.

De Kraan - De Werfpoort - St-Walburgiskerk - Het Steen - De V'sserhoofdtoren

(1) *Bibliografie* : Dr. Fl. Prins «Geschiedenis van Antwerpen».
Dr. Karel de Flou «Toponymie van Antwerpen».



De oude burcht

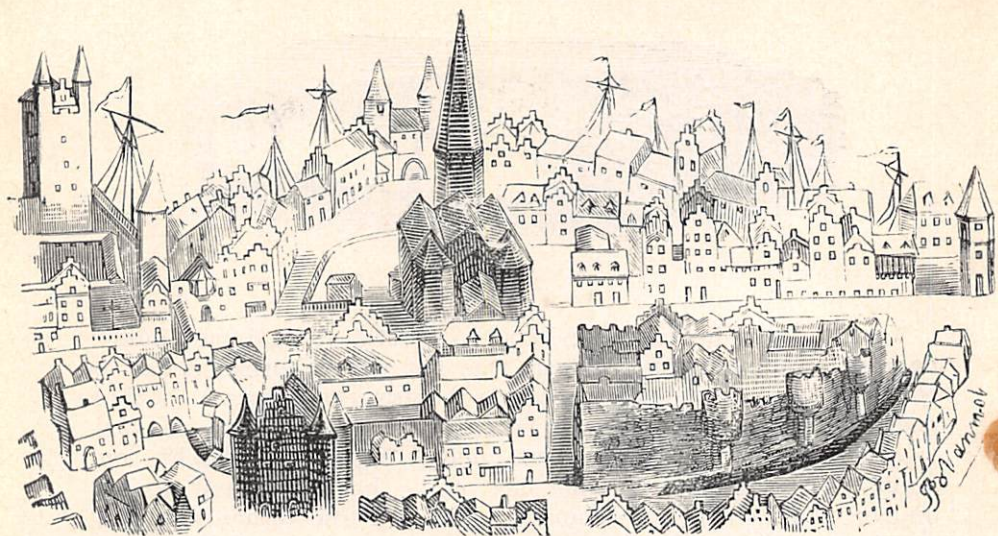
Vermits deze hoofdverkeerswegen meestal radiaal van buiten naar het stadscentrum toelopen, was het vanzelfsprekend dat de openbare vervoermiddelen dezelfde hoofdverkeerswegen hebben gevolgd, zodat, mede met de latere lijn-uitbreidingen, een z.g. «stervormig» net ontstond dat, onder exploitatie-opzicht, ongunstig is en wellicht in ons land en in het buitenland als een unicum mag worden beschouwd. Een z.g. roosternet dat veel rationeler is en waarbij verschillende lijnen door vrijwel evenwijdige straten in de binnenstad komen. (decentralisatie der lijnen) kon practisch niet aangelegd worden wegens de meestal enge straten, lukrake straataanleg (XVI eeuw) en de natuurlijke loop van de eeuwenoude verkeerswegen. De aanleg van z.g. «ring- of ceintuurlijnen» kon om dezelfde redenen evenmin worden overwogen mede gelet op de gesloten vestinggordel (1859) op 2 à 2,5 km. buiten de oude spaanse vestingen (1543-1548 : die, gedempt, de latere «leien» (van de Italiëlei tot de Amerikalei) gingen vormen.

Het gevolg hiervan was, dat verschillende stadswijken van openbare vervoermiddelen verstoken bleven en dit is thans nog grotendeels het geval, terwijl de stadsontwikkeling zelf werd geremd door de voornoemde vestinggordel (1859) waarvan de sloping reeds in 1906 werd geëist en nu nog niet is voltooid !

De hoofdverkeerswegen en de meeste straten schijnen op het eerste gezicht geen geschiedenis te hebben. Ze zeggen ons trouwens niets omdat wij hun verleden niet voldoende kennen.

Wij zullen trachten bij ons personeel hiervoor de nodige belangstelling op te wekken door een verklaring te geven van het ontstaan der voornaamste verkeersaders en de aanpalende straten, vanaf de eeuwenoude stadskern tot het huidige stadsbeeld.

Wij hebben eerst het «stedelijk landschap» dat ongetwijfeld eerst wildernis was, later bewerkt tot een vrijgeweide, dan verdeeld in privé-eigendommen om tenslotte zaai- of weiland te worden.



De St-Walburgis- of Burchtkerk, reeds omgeven door huizen, terwijl de burchtmuur reeds gedeeltelijk gesloopt werd. De stadskern groeit !

In de omgeving van de opgroeiende stadskern, is het dan hoveniersstreek geworden, om in de negentiende eeuw door de stratenaanleg te worden verkaveld.

Het werd dan bouwgrond met lange rijen woonhuizen eerst in laagbouw, om dan later wegens de stedelijke «grondrente» te worden gesloopt en vervangen door hoogbouw.

Welke uiting van dynamisme, zelfs tot in de minst belangrijke stadswijk !

Het is werkelijk een boeiend iets, op te sporen, hoe die bestendige groei zich voltrok door economische eisen en ook door berekening van onze voorouders.

Nu nog, vindt men sporen van de opeenvolgende vergrotingen der stad met de steeds ruimer getrokken vestingsingels, die als dikke lijnen door het stadsbeeld zijn getrokken.

Al de poorten, bruggen, vesten, ruïnen en molens zijn verdwenen, maar de straatnamen herinneren ons nog aan hun vroeger bestaan (Koepoortstraat, Schijnpoort, Kaasbrug, Houtenbrug, St. Kathelijnevest, Kipdorpevest, Molenstraat). Wij hebben tenslotte de straten met hun ambachtsnamen, o.a. Zilvermidstr., Gildekamerstr., Schrijnwerkersstraat, welke getuigen van een bloeiende korporatieve geest van weleer.

Om het Antwerps stadsbeeld en stadslandschap beter te begrijpen, hebben wij ons bepaald tot enkele belangrijke «littens» die iedereen er in kan terugvinden en die toelaten de oude realiteit nader tot de tegenwoordige toestand te brengen. Wij zullen vooreerst de benaming «Antwerpen» en dan de ontwikkeling van de oude stadskern behandelen. Vervolgens een pelgrimstocht ondernemen in de oude stad en de stadswijken daarbuiten.

Wij menen dat deze Antwerpse aantekeningen niet alleen de Antwerpenaars, (de Sinjoren) zullen interesseren maar ook al diegenen welke als Antwerpenaars met de jaren zijn ingeburgerd.

1. Antwerpen : om de geschiedenis van een stad te begrijpen, moeten wij haar benaming verklaren. Meestal wijzen onze gemeentenamen op een persoonsnaam of een geografische bijzonderheid. De plaatsnamen bestaan uit 2 leden : het eindlid en eerste lid.

Het eindlid kan betekenen : ofwel een natuurwerk (beek, dal, berg, broek, moer, poel, meer, laar, lo, enz.) ofwel een mensenwerk (zeel, maal, lede, dam, borg, dijk, enz.)

Ziehier enkele voorbeelden :

— Berchem (Ber = van Berthoud en hem = hut, woning, landhoeve).

— Driehoek (Drij = van Dreye, (persoonsnaam) en hoek = stuk grond).

— Borgerhout = het hout van de borg (borg = verleden tijd van het werkwoord bergen; de borgen zijn toevluchtsoorden tegen overstromingen). Die borg heeft de benaming Borgerhout aan het hout gegeven.

Borgerhoutsveld = veld waar «het Borgerhout» gestaan heeft.

Tot in de 16e eeuw sprak men van «het Borgerhout» i.p.v. te Borgerhout.

— Brussel = misvorming van het oorspronkelijke Broeksel (Broek = moerassige grond en sel = zeel : sele komen van cella = boerenhut, kamer of woonplaats, priorij, abdij).

Het is dus een abdij nabij de broek. De Fransen spreken dus de naam Bruxelles (Broeksel) juist uit, de Belgen niet.

Tot daar wat betreft de plaatsnamen : deze inleiding was er nodig om de andere benamingen van de stadswijken te kunnen verklaren. Keren wij nu terug tot de naam «Antwerpen».

Einde 1e deel.

(wordt vervolgd.)

Een Alweg te Wenen

Het raadgevend comité van de stad Wenen onderzoekt en zal zich weldra moeten uitspreken over de wenselijkheid een monorail te bouwen om te verhelpen aan de huidige tekortkoming van het openbaar vervoer. Onderhandelingen zijn aan gang met de maatschappij « Alweg ». De kosten van het project worden geraamd op 130 à 140 miljoen shillings. De lijn zou het station « Gumpendorfstrasse » (in de nabijheid van het « Weststation »), verbinden met Florisdorf, een voorstad gelegen aan de overzijde van de Donau. Aan die zijde, zal het monorail tevens de verbinding verzekeren met een station van de ontworpen « Snelbaan van Wenen », een spoorlijn met twee rijbanen in aanleg, bestemd voor het buurtspoorwegverkeer en onder het beheer van de Federale Spoorwegen.

Deze nieuwe monorail-lijn zal de aansluiting verzekeren met twee bestaande stadlijnen, met de « snelbaan » die haar voltooiing nadert en die bovendien het Zuidstation bedient, terwijl een van haar eindpunten gelegen is aan een halte van de stadsbaan aan het Weststation. De lijn kan klaar komen in 18 maanden en de kostprijs is 50 % lager dan voor de aanleg van een nieuwe stadsbaan met dubbelspoor in een tunnel. Eén meter van een dergelijke spoorbaan wordt geschat op 63.000 shilling, terwijl een meter dubbel-monorail de 32000 shilling niet overtreft. Indien het project aanvaard wordt, zullen de werken dit jaar nog aanvangen. In dit geval zal Wenen einde 1962 een benijdenswaardig net voor gemeenschappelijk vervoer bezitten. Thans worden ca 35 tramlijnen geëxploiteerd, waarvan 3 of 4 in de nabije toekomst zullen omgebouwd worden in autobuslijnen. Er bestaan reeds een tiental autobuslijnen en het net is aangevuld met twee grote transversale lijnen : de lijnen van de stadsbaan, die de twee uitersten van de stad verbinden langs twee verschillende trajecten. Het geheel wordt beheerd door de « Wiener Stadswerke - Verkehrs - Betriebe A.G. ». Weldra zal de « snelbaan » zich hechten aan deze stadsbaan en zal aldus de nog verder verwijderde voorsteden bedienen. Er zijn twee belangrijke aansluitingspunten voorzien van de « snelbaan » aan het stedelijk net : aan het « Hauptzollamt » (Hoofdkantoor der Douanen) een station, waar de kaaien van de stadsbaan en de snelbaan op eenzelfde niveau zullen liggen en die bediend worden door een gemeenschappelijk station, waar het overstappen dus zeer gemakkelijk zal kunnen geschieden; en aan de andere zijde, onder het nieuwe Zuidstation, waar aansluitingen zullen verzekerd zijn met de tramlijnen O, D, 13, 65, 66, 118 alsook met de autobuslijn 7 die een snelle verbinding verzekert met het stadscentrum en het Frans-Jozefstation.

MINDER KLAKSONEREN * MEER VEILIGHEID

Het niet meer vertrouwen op de toeter, verplicht de automobilist meer op te letten bij het rijden. Dit heeft een grotere voorzichtigheid tot gevolg. Wat denken sommige autobusbestuurders daarvan ? Zou U de proef eens niet wagen ?



EEN ZEER GEVAARLIJK MANEUVER — FIETSERS VOORBIJRIJDEN !

Een fietser voorbijsteken met een auto, is steeds riskant. De auto is gewoonlijk al dicht genaderd alvorens de fietser de aanwezigheid ervan merkt of gewaar wordt. Het is daarom zeer voorzichtig achter de fietser te blijven tot bij een volmaakt gunstige gelegenheid om deze voorbij te steken.

Bestuurders, laat U niet verrassen, bijzonder wanneer de fietser naast gestationeerde auto's rijdt. Deze fietsers hebben veelal de gewoonte van bij het naderen van een motorvoertuig om te kijken. Hierdoor wijken deze fietsers, zonder zich daarom van bewust te zijn, af van de rechte rijlijn, soms tot 50 cm ! Ontelbaar zijn reeds de ongelukken die zich in dergelijke omstandigheden hebben voorgedaan. De verklaringen luiden dan steeds tegenstrijdig en geven aanleiding tot veel moeilijkheden. Alle risico's vermijden is hier dus geboden en een gunstige gelegenheid afwachten om voorbij te steken de enige goede oplossing.

ECHT GEBEURD

Aan het Kon. Astridplein, vraagt Mr. Slum aan de chauffeur van de autobuslijn 23, een ticket voor de Luchtbal. Wantrouwend en zeer scherp keurt Slum het ontvangen briefje. « Het is toch wel degelijk voor de Luchtbal ? » - « Natuurlijk, waarom niet ? » antwoordt de chauffeur. « Omdat ik gisteren een voor Wilrijk had genomen en dat had juist dezelfde kleur », zegt Slum.

Onze Gepensioneerden



«Reden binnen» na een lange en vruchtbare loopbaan, om van een welverdiende rust te gaan genieten :

Per 1-8-1960.

4 WIJNS, Henri - «Verkeersdienst».
Geboren te Borgerhout op 21-7-1895.
In dienst als tramconducteur op 12-10-1918. Toezichter :
1-3-1930. Afdelingshoofd : 1-5-1948. Sectoroverste :
1-10-1950.

8029 VAN LEEMPUTTEN, Joannes - «Weg & Werken».
Geboren te Antwerpen op 12-7-1895.
In dienst : 18-7-1924.

Vervroegd op rust per 1-8-1960.

5250 FELIX, Albert - Centrale Werkplaats.
Geboren te Temse op 18-7-1899.
In dienst : 24-6-1923.

5291 STRUYF, Franciscus - Verkeersdienst/Centrale Werkplaats
Geboren te Pulderbos op 29-7-1896.
In dienst : 28-3-1922. Verkeersdienst tot 1-5-1954.
Portier Centrale Werkplaats : 1-5-1954.

Per 1-9-1960.

222 DOBBELAERE, Gaston - Inkasseerder.
Geboren te St. Niklaas op 13-8-1895.
In dienst : 7-4-1919. Inkasseerder sinds 1-8-1935.

927 VAN LANDEGHEM, Benedict - Verkeersdienst.
Geboren te St. Jansteen op 9-8-1895.
In dienst : 1-5-1930. Trambestuurder.

6381 KOEKEN, Eduardus - Loodsarbeider III.
Geboren te Ekeren op 4-8-1895.
In dienst : 23-8-1919.

Vervroegd op rust per 1-9-1960.

1016 DE BEER, Alphonse - Verkeersdienst.
Geboren te Merksplas op 18-8-1900.
In dienst : 7-8-1925. Tramconducteur.

56 MEYNTJENS, Joseph - Verkeersdienst.
Geboren te Melsele op 27-6-1896.

In dienst : 24-1-1922. Controleur benoemd op 1-7-1945.

Onze oprustgaande collega's in beeld



- 1e rij v.l.n.r.: H.H. Felix A., Van Landegem B., Wijns H., Meyntjens J., Moreels H.
2e rij v.l.n.r.: H.H. Van Daele F., Celis L., Struyf F., Wijk A., Blockx C.
3e rij n.l.n.r.: H.H. Dobbelaere G., Luckmans M., Koeken E., Van de Poel J.,
De Meutter P.

Per 1-10-1960.

- 1908 VAN DE POEL, Jozef - Verkeersdienst.
Geboren te Tongerlo op 1-9-1895.
In dienst : 30-4-1923. Tramconducteur.
- 5399 Mevr. PARIJS-LAENENS, Delphina.
Geboren te Hamme op 24-9-1900.
In dienst : 1-5-1945. Schoonmaakster.
- 5194 VAN CLEUVENBERGEN, Lodew. - Centrale Werkplaats.
Geboren te Gierle op 10-9-1897.
In dienst 17-1-1924. Werkplaatsarbeider.
- 6368 PEELMAN, Ludovicus - Loodspersoneel III.
Geboren te Moerzeke op 17-9-1898.
In dienst : 8-5-1922. Arbeider loods III.
- 6025 CELIS, Leopoldus - Loodspersoneel II.
Geboren te Antwerpen op 16-1-1898.
In dienst : 18-1-1918. Brigadier loods II benoemd 1-4-'29.



Zittend v.l.n.r.: De Beukelaer L., Verdonck I., Berghmans J., Van Waes J.
 Staande v.l.n.r.: Vervoort L., Leysen A., Tuijts P.

Per 1-11-1960.

- 1850 BLOCKX, Corneel - Verkeersdienst.
 Geboren te Antwerpen op 20-10-1895.
 In dienst : 1-7-1921. Loodsagent Gar. Pothoek sinds 1929
- 1826 DE MEUTTER, Pieter - Verkeersdienst.
 Geboren te Halle op 26-10-1895.
 In dienst : 2-2-1920. Tramconducateur.
- 6014 MOREELS, Henricus - Loodspersoneel I.
 Geboren te Burcht op 13-10-1895.
 In dienst : 8-2-1930. Brigadier loods I benoemd 1-12-1951.
- 643 VAN DAELE, Franciscus - Verkeersdienst.
 Geboren te Melsele op 20-10-1895.
 In dienst : 6-4-1920. Trambestuurder.
- 1522 WIJK, August - Verkeersdienst.
 Geboren te Antwerpen op 15-10-1895.
 In dienst : 12-3-1923. Tramconducateur.

Vervroegd op rust per 1-11-1960.

- 6225 COVELIERS, Petrus - Loodspersoneel II.
 Geboren te Tielen op 1-10-1897.
 In dienst : 18-3-1924. Loodsarbeider II.

1856 LUCKMANS, Marcel - Verkeersdienst.
Geboren te Borgerhout op 26-10-1897.
In dienst : 16-6-1921. Trambestuurder.

Per 1-12-1960.

1267 LEYSEN, Adriaan - Verkeersdienst.
Geboren te Lichtaart op 22-11-1895.
In dienst : 16-6-1921. Trambestuurder.

Vervroegd op rust per 1-12-1960.

8081 DE BEUKELAER, Louis - Dienst «Weg & Werken».
Geboren te Schoten op 2-11-1897.
In dienst : 28-3-1925. Baanarbeider.

Per 1-1-1961.

6721 TRUIJTS, Polydoor - Personeel Gar. Pothoek.
Geboren te Berchem op 15-12-1895.
In dienst : 2-5-1930. Autobusmecanicien Gar. Pothoek.

904 VAN CANEGHEM, Gustaaf - Verkeersdienst.
Geboren te Moerbeke op 30-12-1895.
In dienst : 10-5-1926. Tramconductor.

1276 VAN WAES, Jean - Verkeersdienst.
Geboren te Hoevenen op 13-12-1895.
In dienst : 5-2-1926. Tramconductor.

6022 VERHEESEN, Augustinus - Loodspersoneel II.
Geboren te Borgerhout op 13-12-1895.
In dienst : 5-2-1920. Brigadier loods II benoemd 16-8-1945.

1491 VERVOORT, Louis - Verkeersdienst.
Geboren te Boechout op 13-12-1895.
In dienst : 31-8-1926. Trambestuurder.

Vervroegd op rust per 1-1-1961.

6363 BERGHMANS, Jacobus - Loodspersoneel III.
Geboren te Antwerpen op 3-12-1898.
In dienst : 27-4-1925. Tramconductor. Loodsarbeider III
sinds 1945.

6033 VERDONCK, Isidoor - Loodspersoneel III.
Geboren te Oostende op 11-12-1896.
In dienst : 7-9-1919. Smid-ajusteur. Brigadier loods III
sinds 1-10-1929.

METRO-TREINEN ZONDER BESTUURDER TE NEW YORK (USA)

Metro - treinen zonder bestuurder of treinoverste rijden te New-York. Door middel van een electronische installatie wordt het verkeer van deze treinen geregeld.

VRAAG EN AANBOD

Wij herinneren er onze lezers aan, dat deze rubriek open staat voor alle personeelsleden en T.A.O.-gepensioneerden.

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

WIE KAN LOOIEN ?

De «gelukkige» (?) bezitter van twee antilooaphuiden zoekt een vakman om die vellen te looien. Eventuele specialisten of zij die hierover nuttige inlichtingen kunnen verstrekken, worden verzocht zich in verbinding te stellen met het redactie-secretariaat. Dank bij voorbaat.

OPLUISTEREN VAN H. MISSEN BIJ HUWEIJK.

Collega REMES Jules (dienst «Schildering T.A.O.»), verzocht ons bekend te maken dat hij zijn medewerking aanbiedt aan belangstellenden, voor het opluisteren van H. Missen bij huwelijksplechtigheden, met zang.

Inlichtingen en afspraken : J. Remes, Vosstraat 338, Berchem (nabij eindpunt lijn 16).

DANKBETUIGING.

Collega Van de Kerckhove (agent nr 1075 - lijn 24 - loods I), verzoekt ons zijn oprechte dank over te maken aan al de collega's die hem geholpen hebben om zijn collectie van verschenen nummers van «TAO-band» aan te vullen. «Ik kan hen er niet genoeg voor bedanken, want zij hebben mij hiermede een grote dienst bewezen». Tot daar Dhr. Van de Kerckhove.

MEDEWERKER-TEKENAAR GEVRAAGD.

De redactie van «T.A.O.-band» wenst in verbinding te treden met een personeelslid, dat bereid is zijn medewerking te verlenen voor het opluisteren van ons blad met tekeningen (vignetten). Een eerste opdracht zou bestaan uit het tekenen van titels voor de vaste rubrieken. Belangstellenden worden verzocht contact te nemen met de redactie-secretaris.

FONOPLATEN.

Wie bezorgd mij één of meer der hiernavermelde fonoplaten : «Olé Torero» (Luis Mariano) — «Mexico» (Luis Mariano) — «Civilization» (Danny Kaye) — «Lady of Spain» (Eddy Fisher) — «Calling Car Boogie» (Freddy Sunder) — «Rio Rita Boogie» (Freddy Sunder) — «I believe» (Frankie Laine) — «Why don't you believe me» — «Till I waltz again with you» — «She boem»

Belangstellenden gelieve zich wenden tot Dhr. G. Smits (agent 658 - Loods I) of tot het adres : Joos Van den Steenelei, 51, - Deurne (Centrum).

IN MEMORIAM

Met diep leedwezen vernamen wij het overlijden van volgende collega's :

VISSERS, Josephus — hoofd loods II.
Overleden te Antwerpen op 5-9-1960.
Geboren te Antwerpen op 14-4-1900.
In dienst sinds 16-5-1920.
Benoemingen : brigadier sinds 1-7-1938.
loodshoofd sinds 1-2-1953.

VERHULST, Leopoldus — inkasseerder 229.
Overleden te Antwerpen op 22-10-1960.
Geboren te Antwerpen op 13-6-1897.
In dienst sinds 21-9-1918.
Inkasseerder benoemd op 1-4-1944.

DE JONGH, Denis - Trambestuurder 1473.
Overleden te Hoboken op 23-11-1960.
Geboren te Brussel op 15-7-1900.
In dienst sinds 11-1-1926.

Etabl. Vermeiren

P V B A

Opvolgers Gebr. GEYSKENS

Oude Koornmarkt, 48, Antwerpen.

Tel. : 33.07.69 — Postgiro 96535

Kunst- en Handelsgravuur. — Stempels in koper en rubber. — Prang en koperdruk.
Alle soorten Drukwerk. Spec. naamkaartjes
— Rubberstempels binnen de 12 uur. —

Personalia

H U W E L I J K E N

*Waar werd oprechter trouw,
dan tussen man en vrouw,
ter wereld ooit gevonden ?
(J. V.d. Vondel)*



Volgende paartjes stapten welgemoed het huwelijksbootje in:
dhr LIEKENS E. (651) met mej. BAMS C. op 30- 7-60
dhr HEYLEN F. (1100) met mej. CEULEMANS C. op 31- 8-60
dhr VAN STAHEYEN A. (752) met mej. DE HERT L. op 7- 9-60
dhr V HINSBERGH R. (688) met mej. GOETHALS op 10- 9-60
dhr CASSIERS J. (596) met mej. GOOSSENS P. op 15-10-60
dhr BUNNEGHEM C. (5114) met VD BUSSCHE op 12-11-60

Langs deze weg bieden wij al deze jonge paartjes onze welgemeende wensen aan voor een voorspoedig huwelijksleven.



G E B O O R T E N

Door mijn woning speelt een zonnig licht.

Volgende collega's mochten zich verblijden met de geboorte van :

een dochter	PAOLA bij de familie Nemsdael (1666)	op 22- 8-60
een zoon	JOANNES bij de familie Van Belle (610)	op 24- 8-60
een zoon	RUDI bij de familie Van Aelst (1330)	op 1- 9-60
een dochter	HILDE bij de familie Verbiest (6079)	op 10- 9-60
een zoon	BRUNO bij de familie Storms (6178)	op 14- 9-60
twee zonen	LUC en FRANK bij de familie Lauwers (9120)	op 22- 9-60
een dochter	LINDA bij de familie Verachtert (308)	op 23- 9-60
een dochter	VEERLE bij de familie ir. Weyns	op 23- 9-60
een zoon	ERIC bij de familie Engels (9121)	op 23- 9-60
een zoon	DIRK bij de familie De Clercq (8006)	ip 25- 9-60
een zoon	FRANCIS bij de familie Van Eycken (689)	op 27- 9-60
een zoon	PATRICK bij de familie Verbruggen (366)	op 30- 9-60
een zoon	ALFONS bij de familie Hesbeens (8166)	op 10-10-60
een dochter	INGRID bij de familie De Landtsheer (1052)	op 22-10-60

een dochter	ELISABETH bij de familie Elst (750)	op 29-10-60
een dochter	INGRID bij de familie Coppens (1063)	op 31-10-60
een zoon	GUIDO bij de familie Geboers (6776)	op 2-11-60
een zoon	PAUL bij de familie Meys (6329)	op 18-11-60
een zoon	PETER bij de familie Mortelmans (437)	op 19-11-60
een dochter	MARTINE bij de familie Debaere (6072)	op 19-11-60
een zoon	RENE bij de familie Serneels (506)	op 20-11-60

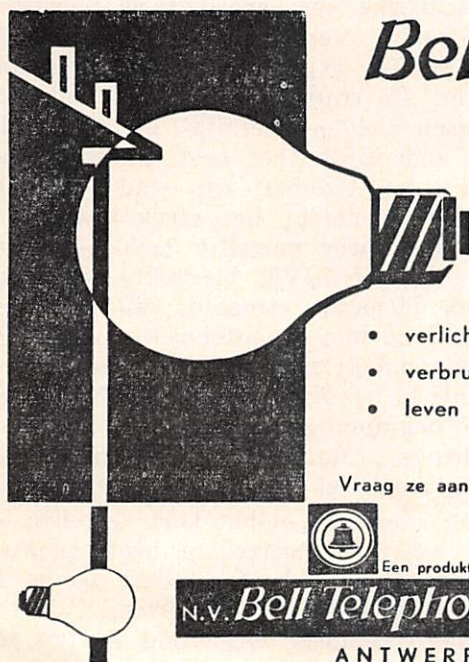
«TAO-band» wenst al deze flinke jongens en meisjes een lang en zonnig leven en hun fiere ouders van harte PROFICIAT ! !

BENOEMINGEN.

De Heer R. TRUYEN, Hoofd van de Financiële Diensten, werd met ingang van 1-1-1961, benoemd tot Hoofd van de Algemene Diensten. Langs deze weg, zenden wij aan Dhr. Truyen, namens de redactie en alle lezers van T.A.O.-band, een hartelijk proficiat en wensen hem verder nog een zeer vruchtbare loopbaan toe.

Ook gaan onze gelukwensen naar volgende collega's :

- Dhr. G. DASSEN, op 1-1-1961 bevorderd tot bureelhoofd.
- Dhr. Th. EGGIMAN, benoemd tot meestergast in de werkhuisen op 1-12-1960.
- Dhr. A. VERBIST, benoemd tot loodsoverste in loods II op 1-10-1960.



Bell

LAMPEN

- verlichten beter
- verbruiken minder
- leven langer

Vraag ze aan Uw elektriker !



Een produkt van :

N.V. *Bell Telephone Mfg. Co.*

ANTWERPEN

Trambrief uit Nederland

door Jean A. Bouvet,
onze correspondent in Rotterdam.

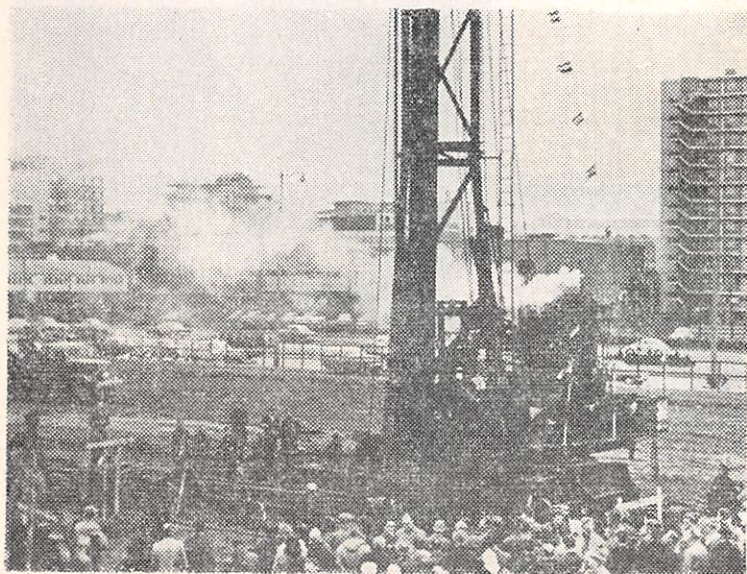
*« De Heer Jean Bouvet is journalist te Rotterdam en werd
« bereid gevonden mede te werken aan ons blad. Wij heten
« hem van harte welkom in ons midden, danken hem voor
« zijn bereidwillige medewerking en hopen dat onze lezers
« van zijn «trambrieven» met veel genoeg kennis zullen
« nemen.»*
De Redactie.

Een paar jaar geleden bezocht ik, niet voor de eerste maal, uw mooie en «plezante» stad Antwerpen. Ik deed daar toen zulke leuke ervaringen op, dat ik hierover een «Antwerpse Reisbrief» schreef en deze openbaarde in het personeelsorgaan van de Nederlandse P.T.T. Nu wil ik de rollen eens omdraaien en een brief schrijven, gewijd aan het tramverkeer in Nederland, ter attentie van de lezers van «T.A.O.-band».

Nu moet u zich vooral over het tramverkeer boven de Moerdijk geen al te grote voorstelling maken. Een dergelijk dicht net zoals in België kennen wij in Nederland niet. Momenteel hebben slechts de drie grote steden Amsterdam, Rotterdam en den Haag lokale gemeentelijke vervoerbedrijven, terwijl voorts nog de Noord-Zuid-Hollandse Vervoermaatschappij (NZHVM) één enkele interlokale tramlijn exploiteert tussen den Haag en Leiden, over Voorschoten. De tramlijn welke deze maatschappij nog in bedrijf had tussen Leiden enerzijds en de badplaatsen Katwijk en Noordwijk anderzijds (het best te vergelijken met de Kustlijnen der NMVB ten Uwent), zijn sinds 1 oktober j.l. op autobusbedrijf omgesteld, omdat het sterk gestegen particulier autovervoer, het niet meer mogelijk maakte om met de grote rijtuigen, waarover de NZHVM beschikte (de zgn. «Budapester» rijtuigen) door de nauwe straatjes van de beide kustdorpen te laveren. Of het nu met de autobussen beter zal gaan, is een tweede ! Voorlopig maakt men zich nu reeds zorgen hoe het straks moet gaan, als in het zomerseizoen de badgasten zich bij honderden voor de beginpunten van de nu bus geworden tramlijnen zullen verdringen. Maar dit is een ander chapter, waarop wij straks zeker nog wel eens zullen terugkomen.

Graag wil ik ook nog even iets in het kort vertellen over de historische gebeurtenis welke in Rotterdam heeft plaatsgevonden. Zoals u wel in de dagbladen heeft gelezen, bouwt Rotterdam thans een «metro». De eerste in Nederland ! In een volgende brief hoop ik hierover meer uitgebreid nieuws te bren-

gen : over de aanleg van deze «metro» en de meningen van het publiek hierover. Met één feit wil ik u toch vast niet onbekend laten. Donderdag 24 november, in de vroege morgen, precies om kwart over één, heeft nml. de laatste tram over Rotterdam's boulevard, de Coolsingel (bij velen van u zeker niet onbekend !) gereden. Dit in verband met de aanleg van een kanaal, waarin de metro-inzinkstukken moeten aangevoerd worden. Daarom wordt de Coolsingel van al haar rails ontdaan. En dit is voor de allereerste maal sinds de invoering van de elektrische tram in Rotterdam, dat de hartader van de wereldstad zonder trams zal zijn. Zelfs in de bange meidagen van 1940, vlak na het bombardement, waarbij ook de Coolsingel zwaar getroffen werd, heeft het maar enkele dagen geduurd, of de trams liepen weer als vanouds over de boulevard. Nu zal het ruim drie jaar duren, eer er weer een tram komt te lopen. Maar het ergste is, dat er nu niet minder dan 9 lijnen het circuit bij het nieuwe Centraal Station moeten berijden en dit heeft al tot grote opeenhopingen van trams geleid. Het is zelfs al voorgekomen, dat de trams op een gegeven ogenblik, midden in het spitsuur niet verder konden, omdat ingevolge de grote overbelasting de stroom geruime tijd uitviel. Wat dit voor een



Hier een foto genomen tijdens de officiële plechtigheid bij de aanvang van de werken voor aanleg van een ondergrondse te Rotterdam op 18-11-1960

grote stad met haar intensief gemeenschappelijk openbaar vervoer betekent, hoef ik u niet verder duidelijk te maken. Momenteel doktert men bij de RET dan ook heftig aan een plan om dit in de toekomst te vermijden.

Wist u overigens, beste lezer, dat de eerste elektrische tram in Rotterdam, oorspronkelijk door een Belgische maatschappij geëxploiteerd werd ? Maar dit is weer een ander verhaal !

Nota van de redactie.

De Heer Jean A. Bouvet, Fazantstraat 40c, Rotterdam 21, houdt zich graag ter beschikking voor het uitwisselen van inlichtingen over alle Europese trambedrijven. Belangstellenden kunnen zich tot bovenvermeld adres wenden. Antwoordzegel bijvoegen a.u.b. of anders uw brieven frankeren met bijzondere gelegenheidszegels, dit voor Dhr. Bouvet's tweede hobby : postzegels verzamelen. Dank u !

EEN NIEUWE „BLAUWE WIMPEL” !



Op 20-12-1960 werd de opvolger van de „Blauwe Wimpel” officieel in gebruik genomen (zie inzet)

Bovenaan bemerken wij Dhr W. Geerts, bureelhoofd „Verkeersdienst” bij de overhandiging aan chauffeur P. Nelen (nr 469) van een uurwerk en brevet 200.000 km. geschonken door Volkswagen (Etn F. Van Kerckhove N.V. Antwerpen) op 16-1-60

T.A.O. - Varia

GEBEURTENISSEN OM EN ROND HET NET.

Periode augustus - november 1960.

NIEUW WACHTHUISJE IN DE CANADALAAN.

Op 8-8-1960 werd een nieuw wachthuisje opgericht, Canada-laan 221, (Luchtbal), in gebruik genomen.

Dit nieuws werd door de gebruikers van de aldaar gelegen halte, met veel voldoening onthaald.

NIEUW TELEFOONNUMMER GARAGE BRUSSELSTRAAT.

Voortaan dient bij het opbellen naar de Garage Brusselstraat, voor depannages, uitwisselingen, en dergelijke het nummer 37.05.54 opgeroepen. (Telefoon Garagechef)

Het telefoonnummer 37.04.57 blijft behouden voor de Verkeerdienst. (Bericht 25-8-60).

TRAJECTWIJZIGING AUTOBUSLIJN 33.

Van 19-9-1960 af, werd ingevolge de aanleg van de Frans Craeybeckxlaan te Deurne, het traject van de autobuslijn 33, als volgt gewijzigd. nl. :

— zowel voor de heen- als voor de terugrit wordt over de Fr. Craeybeckxlaan gereden, i.p.v. over Turnhoutsebaan, Gallifortlei, en Paelinckstraat, waardoor enkele gevaarlijke bochten worden uitgeschakeld.

NOG EEN NIEUW WACHTHUISJE OP DE LUCHTBAL.

Op 12-9-60 werd in de wijk Luchtbal een tweede wachthuisje geplaatst eveneens in de Canadalaan, maar ditmaal ter hoogte van de Hondurasstraat.

VOETBALWEDSTRIJD BELGIE-NEDERLAND.

Zowel vóór als na deze internationale voetbalwedstrijd, welke op 2-10-60 doorging op het Antwerp Stadion, werd een bijzondere dienstregeling ingesteld om de aan- en afvoer van de voetbalenthousiasten naar en van het Antwerp Stadion te verzekeren. Dank zij een perfecte onderlinge samenwerking tussen de verschillende betrokken diensten, waarbij wij vooral de rijkswacht en de politie niet mogen vergeten, verliepen deze «operaties» in de beste voorwaarden.

VERKEERSLICHTEN OP LOOSPLAATS.

Na het beëindigen van de werken aan het kruispunt Loosplaats, werden op 23-9-60 aldaar de gebruikelijke verkeerslichten in werking gesteld. De bushaltes der lijn 9, in beide richtingen, werden gewijzigd en aangepast aan de nieuwe toestand. Daar waar deze haltes zich vroeger vóór het kruispunt bevonden, werden zij thans ingesteld nadat de bus het kruispunt heeft overgestoken.

EINDPUNT LIJN 19 — Schotensteenweg.

De eindpunthalte van de autobuslijn 19 (Schneiderlaan - Schotensteenweg), werd op 23-9-60 verplaatst naar de Jozef Van Poppelstraat, nabij de Schotensteenweg.

WIJZIGING REISWEG BUSLIJN 37 (Antwerpen (Roosevelt-plaats) - Kruisschans).

De reisweg van voornoemde buslijn werd sinds 6-10-60 verlengd tot het hotel «Nautilus». Dit ten behoeve van de bezoekers aan deze instelling.

Antwerpen 1860 — 1960.

Op deze tentoonstelling, welke gehouden werd in de Stedelijke Feestzaal aan de Meir van 15 oktober tot 13 november 1960, werd ook voor onze maatschappij een stand voorbehouden. Het waren vooral de mooie foto's van oud en nieuw rollend materieel die bijzonder de aandacht trokken. Ons bedrijf genoot zelfs de eer met twee typische beelden, enerzijds een paarden-tram en anderzijds een autobus en PCC-wagen, op de voorpagina van de propagandabrochure te prijken.

UITREIKING ANTI-GRIEP MIDDEL DOOR SOCIALE DIENST T.A.O.

De leden van het personeel die verlangen in het bezit gesteld te worden van hetzelfde anti-griep middel dat de vorige jaren ter beschikking werd gesteld, kunnen dit persoonlijk afhalen op de Sociale Dienst (medische afdeling - aanbieden : maandag, woensdag en vrijdag tussen 9 en 12 uur). (B. 11-10-60).

AUTOBUSSEN — VERKEERSPLAAT «GEVAAR».

In de autobussen werd, opgevouwen in een zakje en geplaatst tegen de afscherming achter de bestuurder, een verkeersplaat «GEVAAR» aangebracht. Deze plaat dient gebruikt volgens de wegcode in volgende gevallen : op een dertigtal meter achter de defecte bus geplaatst :

1. wanneer de autobus op de openbare weg defect is en niet meer kan verplaatst worden, teneinde ze langsheen de boordsteen te stationeren,
2. wanneer de autobus wel langsheen de boordsteen kan gestationeerd worden, doch wanneer de verlichting van de autobus defect is ('s avonds en 's nachts).

OMLEIDINGEN TRAM- EN BUSDIENSTEN TIJDENS BEZOEK VAN Z.K.H. KONING, BOUDEWIJN EN DONA FABIOLA.

Op 20-10-60 werd ingevolge het Koninklijk Bezoek, de reisweg van verschillende tram- en buslijnen onderbroken. De passende maatregelen teneinde deze onregelmatigheden te beperken en de dienstregelmaat zo vlug mogelijk te herstellen, werden genomen.

Van verschillende zijden ontvingen wij lofbetuigingen over de voorbeeldige houding van het rijdend personeel, dat met de grootste bereidwilligheid het reizend publiek ter wille was.

ALLERHEILIGEN.

Met het oog op het massaalvervoer naar de begraafplaats «Schoonselhof», werd de lijn 12 van 26-10-60 af, tot en met 2-11-60, verlengd van «Grens Kiel» tot eindpunt lijn 24, «Schoonselhof».

Op 1-11-60 werden bovendien op de lijn 24 extra-tramdiensten ingelegd.

11 NOVEMBER HULDE.

Ter nagedachtenis van de leden van het personeel die tijdens de beide oorlogen, 1914-18 en 1940-45 om het leven kwamen, werd op 11 november j.l. de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid gehouden.

De Heer ir. Weyns, hield de gelegenheidstoespraak, waarna een bloemenhulde volgde voor de beide gedenkplaten in de ingang van het hoofdkantoor. Bloemen werden neergelegd namens het Beheer T.A.O., het Coördinatiecomité en de vakbondorganisaties. Een afvaardiging van de Verenigde Oud-Strijdersbonden van Antwerpen was eveneens aanwezig en sloot zich aan bij deze hulde.

Na afloop van deze hulde, werden de aanwezigen uitgenodigd op een korte receptie in de Raadszaal.

Aansluitend op deze hulde werd op zondag 13 november te 10.30 h in de St. Norbertuskerk aan de Dageraadplaats, een Plechtige H. Mis gecelebreerd.

STAKING.

Op 23-11-60 werd door het personeel van de «Verkeersdienst» één dag gestaakt.

de redactie van „t.a.o.-band“
wenst
alle medewerkers en lezers
een
gelukkig en voorspoedig 1961

De nieuwe P. C. C. wagens (type TAO)

Te noteren data :

3-10-1960 : eerste wagen nr 2000 komt toe in de Centrale Werkplaats T.A.O.

17-10-1960 : eerste wagen nr 2000 voorgesteld aan de pers.

18-10-1960 : officiële inhuldiging van de eerste P.C.C.-wagen

25-10-1960 : aanvang van het onderricht der agenten «Verkeerdienst».

1-12-1960 : vijf P.C.C.-wagens in dienst op lijn 2



DE EERSTE P.C.C./T.A.O, REIZIGER !

Het was H. von Berg, die als eerste reiziger zijn reiskaartje kocht op P.C.C.-wagen n° 2006 op 1.12.1960

Conducteur Buermans (n° 1602) leverde het eerste reiskaartje A—124 n° 22343 — af, terwijl bestuurder De Laet (1278) terwille van de fotograaf even komt toekijken.

(Foto J. Geudens).

Pim...

en de week voor de oude van dagen

Pim vertrok voor de achtste maal aan Berchem Station. «Mijn ereronde voor vandaag», lachte hij in zichzelf, «en het wordt tijd ook !» Als ge zo een hele dag tussen donker wolken hebt gehangen, zijt ge blij naar wat zonschijn thuis te kunnen gaan.

Wanneer hij de Cogelslei indraaide, stond daar tegen het haltepaaltje een jongentje geleund, zoïets van een jaar of tien. Een pittig ventje met sproetjes en «duiveltjes» in zijn ogen. «Zou hij mee moeten ?» vroeg Pim zich af, want de knaap deed geen teken om te stoppen. Deze bekeek onze chauffeur echter op zulke wijze als wou hij zeggen : «Durft eens voor bij te rijden, durft eens.....?». Wat moest Pim doen ? Laten staan, was zijn eerste opwelling. Maar we stoppen zo dikwijls voor grote mensen, die ook geen teken deden, dacht Pim onmiddellijk daarna. En dan, toch maar remmend, nam hij het voorneemen bij het instappen van ons baaske, nadrukkelijk te zeggen: «In 't vervolg teken doen, hé manneke». De bus stopte met de deur vlak voor de kleine. De deur zwaaide open en heel lakoniek.....ja, Pim, zag het duidelijk.....stak die dreumes.....zijn tong uit !

Zijn ogen tintelend van pret, reed Pim verder. «Zo'n snotter.» mompelde hij.

*
**

Onder de brug van Zurenborg stonden een achttal reizigers die Pim vlug bediende. De deur klapte dicht. De koppeling loslatend, terwijl Pim links in zijn spioenspiegel kijkt, verliet de bus zachtjes de boordsteen. Daar kwam echter, rechts uit de Altaarstraat, een dame aangelopen (?) Zodra Pimmeke haar zag, remde hij af, want zij deed werkelijk haar best. Terwijl het vrouwtje dichterbij pufte, bekeek Pimmeke haar en kon de gedachte niet onderdrukken dat zij bijna even breed als hoog was. Eens aan de bus geraakte ons moederke niet op de trap, daar de bus niet meer tegen de boordsteen stond. Over zijn betaaltafel heen, reikte Pim's hand haar uitnodigend ter hulp. Zij wou die echter niet nemen. Enigszins verlegen, verontschuldigde zij zich dat ze 83 woog en niet meer van de jongste was.

Zijn zetel verlatend om haar beter te kunnen helpen, dacht Pim: «Hier is mijn kans, tijdens de week voor de ouden van dagen», «precies of dit voor mij er op aan komt, bah». Haar nu beide handen biedend, hielp Pim zijn problemenreizigster, voetje voor voetje de beide trapjes op. Zwaar hijgend, maar met een dankbare glimlach naar Pim, ging onze werkelijk reeds bejaarde dame op de eerste plaats zitten. Terwijl Pimmeke in zijn zetel klom, nam zij haar geldbeugel. Zodra Pim zat, stond zij terug op en vroeg terwijl zij naar het betaaltafeltje kwam aan onze voerder, die juist zijn handrem loste : «Zeg, Mijnheer, U rijdt toch naar Borgerhout, hé ? ? ?».

Eén seconde zat Pim verslagen en toen zijn handrem terug optrekkend stond hij op. «Kom, madammeke», zei hij, «want u zult er alleen toch ook niet afgeraken».

Meditierend, na afloop van dit kleine voorvalletje, besloot Pim : «Beter één slechte dag, dan een slecht jaar». Een vertroosting die Pim overigens aan al zijn trouwe reizigers wil toezenden, hen bovendien van harte «het beste» wensend voor 1961 !

679 Wembacher.

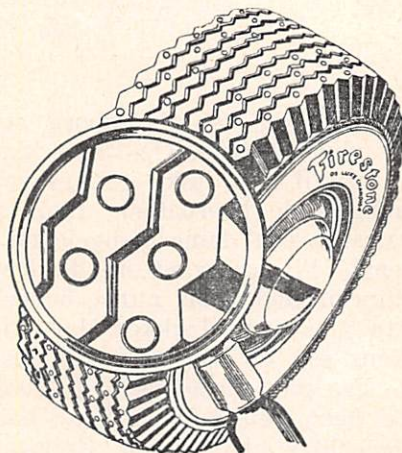
Firestone

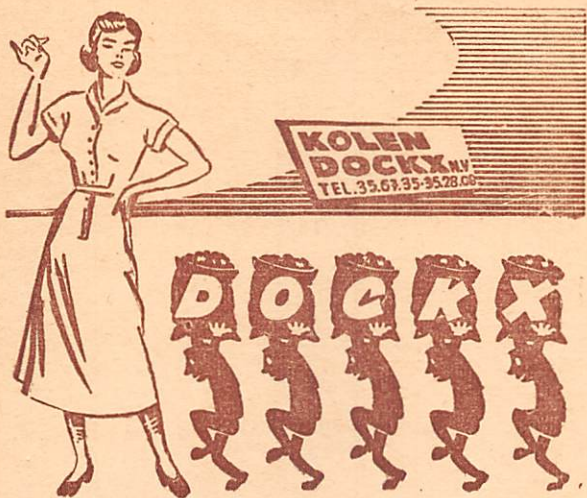
Invoerder voor België
en het
Groot Hertogdom
Luxemburg

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





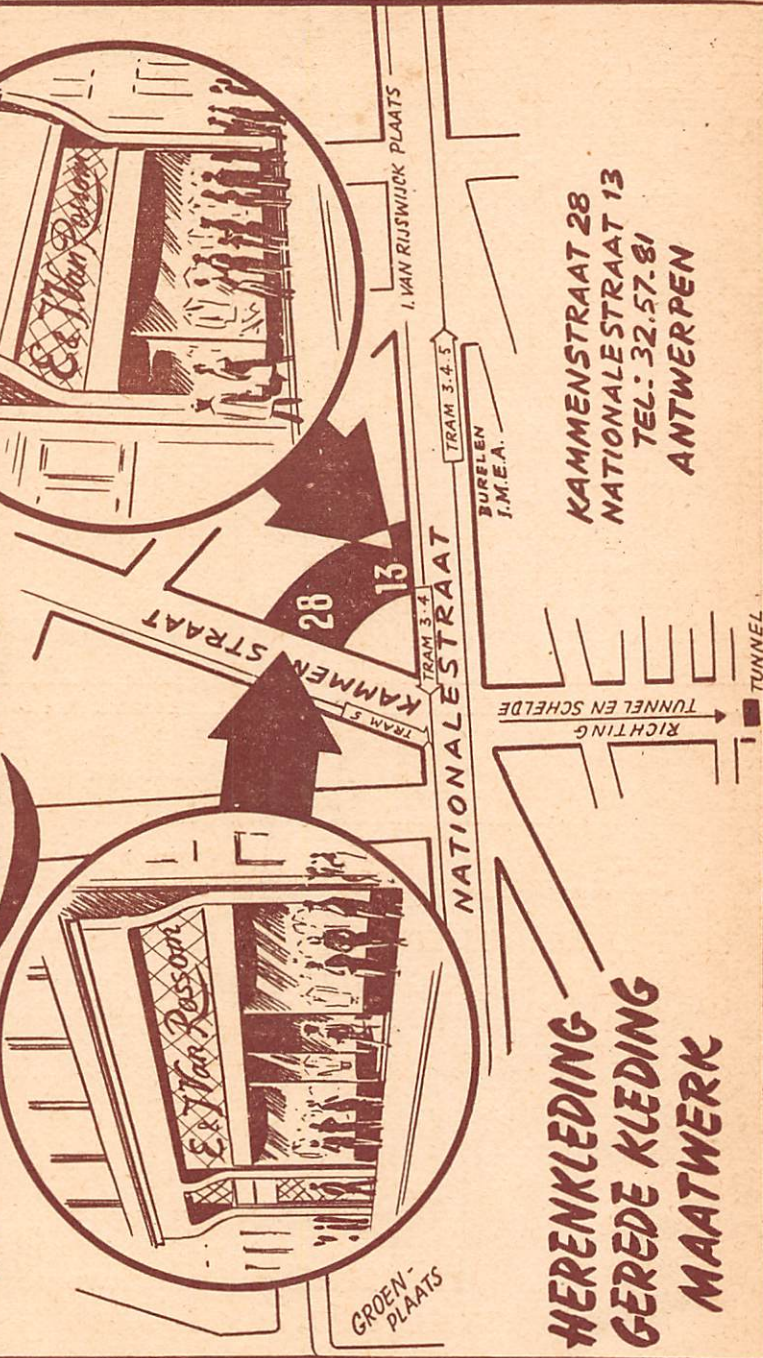
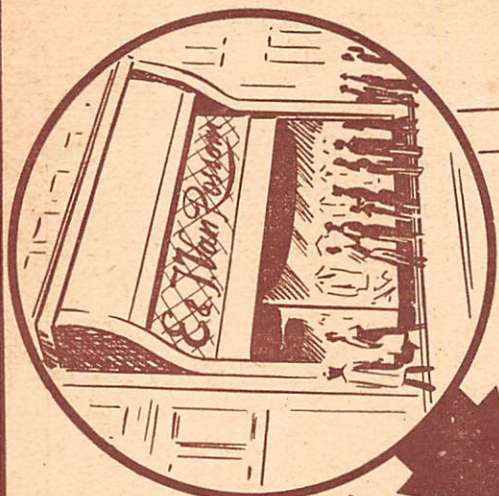
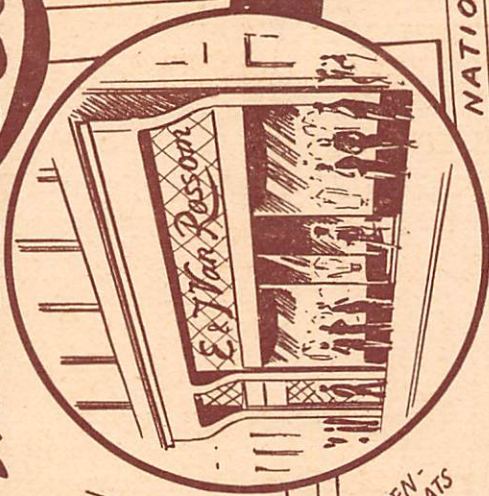
AUTO RADIATEURS
Ets. A.G. EVRARD N.V.

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



ISABELLALEI 112 - Antwerpen
TEL. ; 39.21.94

Van Rossom



**HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK**

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