

Lauwers

T.A.O. *band*

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



2e TRIMESTER 1961 — 5e 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. nr 928.70 (T.A.O.-Band).

Redactiesecretaris : F. VYT.



ILLUSTRATIEMATERIEEL werd bereidwillig ter beschikking gesteld door : «Gazet van Antwerpen — «Sodipa».

FOTO VOORPAGINA :

Deze opname is het werk van onze fotograaf M. Van der Maeren en werd door het «Verbond van Belgische en Luxemburgse Personeelsbladen geselecteerd. Bijgevolg is deze foto van 8 tot 11 mei tentoongesteld geworden te Wenen op de Internationale Fototentoonstelling, ingericht in het kader van het 5e Internationaal Kongres van de Europese Associatie van Industriële Uitgevers. Proficiat, Marcel !



in't BOERKE
HOOGSTRAAT 41
(AAN GROTE MARKT)
KINDERKLEDING
VAN KINDSKORF TOT
14 JAAR
TEL: 32.08.12 **KLEEDJES - MANTELS**
BEZOEK ONZE SPECIALE AFDELING

Sociale dienst T.A.O.

- 1943 : — bombardement Mortsel
— ellende en oorlogstijd
— ontstaan van sociale dienst
— bijstandsproblemen.

- 1950 : — systematische naoorlogse evolutie van sociale wetgeving.
— bewustwording van noodzakelijkheid van betere gezondheids- en opvoedingsvoorwaarden
— evolutie sociale dienst
— preventieve werking.

1961 :

Sociale dienst steunt haar werking op :

- aanpassing aan sociale evolutie
- waardering van het verantwoordelijkgevoel der arbeiders.

Sociale dienst staat dagelijks in contact met sociale instellingen van allerlei aard.

Sociale dienst wenst schakel te zijn tussen agenten, comité's, en direktie.

Wij streven naar

- meer lichamelijke en morele gezondheid
- verbetering der menselijke betrekkingen.

Wij zullen steeds trachten de wissel te leggen naar het spoor der toekomst.

Organisatie

Bureau : Draakplaats, 6 Antwerpen (1e Verdieping).

Telefoon : tijdens bureeluren : 39.99.15

- op het secretariaat ontvangt U de gewenste inlichtingen van algemene aard.
- de medische afdeling verstrekt U lichamelijke verzorging en medikale raadgeving.
- de sociale afdeling bespreekt met U uw familiale moeilijkheden en zoekt een oplossing.
- de afdeling arbeidsvraagstukken is aanwezig op Uw vergaderingen en geeft sociale informatie over arbeidsmilieu.
- de afdeling opvoeding en vakanties helpt U in de vrijetijdsbesteding en in de organisatie van uw verlof.
- een Diensthoofd coördineert de verschillende afdelingen en is verantwoordelijk voor geheel de werking.

Medische afdeling

- verzorging, inspuiting, raadpleging :
infirmierie : iedere maan-, woens- en vrijdag
van 9 u. tot 12 u.
- kosteloze doktersraadpleging :
infirmierie : iedere dinsdag te 17 u.
- Doktersonderzoek voor aanwerving, aangepaste diensten,
langdurige ziekten, minderjarigen :
infirmierie : iedere donderdag te 14 u.
- Longonderzoek :
 - na afspraak met verpleegster van Sociale Dienst T.A.O.,
(dispensarium, Grote Steenweg, Berchem)
- Bezoek aan zieken :
thuis, in gasthuis, in sana, in rusthuis, enz.
- Contact nemen met :
officiële en private instellingen voor plaatsing van agenten,
vrouwen en kinderen
- vervoer van zieken naar :
rustkuren, gasthuizen, dokterskonsulten, enz.
tel. na bureeluren : 37.91.05

Sociale afdeling

- ontvangst :
 - iedere maan-, woens- en vrijdagmorgen van 9 u. tot 12 u.
- Uitbetaling van de 40% tussenkomst voor agenten en na tussenkomst door ziekenkas :
 - pharmaceutische producten
 - geneeskundige behandeling
 - operaties
 - breukbanden
 - elastieke waren
 - hoorapparaten (maximum - tussenkomst : 1.750,— Fr.)
- Dit alles na voorlegging van apothekers- en dokters- rekeningen.
- uitreiking van studiebeurzen aan leerlingen boven de 16 jaar of leerlingen van 2e atheneum of 5e middelbaar of gelijkgestelde studies.
 - Uitslag vorig examen minstens 65%.
- tegemoetkoming bij zware sociale moeilijkheden
- in bijzondere gevallen wordt een lening toegestaan, terug te betalen in 10 maanden - max. 2.000,— Fr.
- Démarches bij openbare instanties tot het bekomen van oplossingen in allerlei sociale moeilijkheden
- regelmatig contact met gespecialiseerde, sociale instellingen om voorziene tussenkomsten voor agenten tot maximum op te drijven en sneller te bekomen.

Afdeling arbeidsvraagstukken

- ontvangst iedere maan-, dins-, woens- en vrijdagmorgen van 11 tot 12 uur
- Centralisatie der aangepaste diensten en Langd. ziekten
- verstrekken van inlichtingen over toepassing der sociale- en arbeidswetgeving
- bezoek aan loodsen : donderdag voormiddag
- bezoek aan huis voor sociale informatie bij de aanwerving
- bijwonen van vergaderingen :
 - ondernemingsraad
 - sociale raad
 - veiligheid, gezondheid en verfraaiing
 - coördinatiecomité sport- en ontspanningskringen TAO
 - comités waar werkgevers en werknemers naar gunstige oplossingen zoeken voor algemene arbeidsvraagstukken
- démarches bij officiële en privaatinstellingen tot het bekomen van individuele oplossingen in verband met arbeidsreglementering.
- regelmatige contacten met gespecialiseerde verenigingen in verband met VGV-vraagstukken.

Afdeling Opvoeding en Vakanties

T. A. V. (vrouwen)

geeft de mogelijkheid aan vrouwen van TAO-agenten om zich te ontspannen en te ontwikkelen (voordrachten, sociale bezoeken, enz.)

donderdag om de 2 weken, Atelierarbeid om voorwerpen voor huis-houden te vervaardigen (vlechten, ceramiek, enz.)

VACANTIEHUIS

Agenten en hun familie zijn welkom in TAO tehuis aan zee.

Verblijfkosten : 25,— Fr per nacht voor volwassenen
15,— Fr per nacht voor kinderen tot 14 jaar.

Autobus brengt agenten heen en terug voor 145,— Fr.

Het tehuis is verwarmd, heeft een grote eetzaal, salon met TV, goede bedden in comfortabele slaapkamers. Keuken met gasvuren, potten, pannen en alle keukengerief staat ter beschikking van de families.

Vrijheid voor iedereen en prettige vakanties.

ONTSPANNING

De Sociale Dienst is altijd bereid met raad en daad de ontspanningskringen die aan de maatschappij bestaan, te steunen en te helpen.

Samen naar een betere

wereld voor allen!

JEUGDBRIGADE

en

KINDERBESCHERMING

(overgenomen uit Sodipa nr 5 van mei 1961).

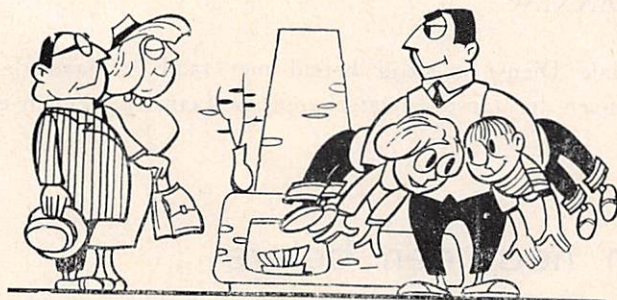
De problemen waarmee de politie in het algemeen te maken heeft, zijn even veelzijdig als verscheiden.

Onder deze die zich vooral de laatste jaren opdrongen, behoort voorzeker dit van de «Jeugdmisdadigheid en Kinderbescherming».

De toestand in zake jeugdmisdadigheid tekende zich vooral scherp af na de bevrijding van ons land. — De voorbeelden die onze jeugd tijdens de bezetting kreeg, waarbij diefstal, sabotage en smokkelen soms onder het mom van vaderlandsliefde verrechtvaardigd werden, noopten de heer Procureur des Konings strenge voorschriften aan de politiediensten te richten. — Dank zij zijn tussenkomst werd reeds in 1946, onder impuls van de heer Burgemeester, een jeugdbrigade opgericht die zich in het bijzonder met de kinderbescherming zou bezighouden. — In 1947 werden hieraan twee vrouwelijke sociale-assistenten toegevoegd.

Door deze brigade worden dan ook vooral de door de heer Procureur des Konings opgesomde maatregelen stipt gevolgd.

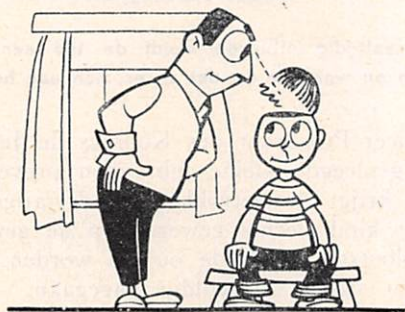
Gevolg van deze maatregelen was dat, reeds in 1950, een gemeentereglement werd uitgevaardigd, waarbij het aan de exploitanten van drankgelegenheden, waar regelmatig muziek gemaakt en gedanst wordt, verboden werd toegang te verlenen aan ongehuwde personen, min



De familie bijeenhouden is veel belangrijker dan de omgang met de „Jansens”. Laat uw kinderen weten dat zij te allen tijde met hun moeilijkheden en problemen tot vader en moeder kunnen komen. Laat hun voelen dat zij niet ongewenst zijn.

dan 18 jaar oud, niet vergezeld van ouders of andere verantwoordelijke personen. — Een zelfde reglementering werd enkele jaren later ook in de randgemeenten van Antwerpen in toepassing gebracht, en sedert 15.7.1960 over gans het land, ingevolge de wet van 15.7.1960 tot zedelijke bescherming van de jeugd.

Buiten een strenge controle op aangehaalde drankgelegenheden, wordt eveneens toezicht uitgeoefend op de jeugd in grootwarenhuizen, in parken en in alle plaatsen of omgeving en waar de jeugd zich ophoudt en waar het gevaar bestaat dat zij zich aan een of ander ernstig misdrijf plichtig maakt of met asociale elementen in aanraking komt.

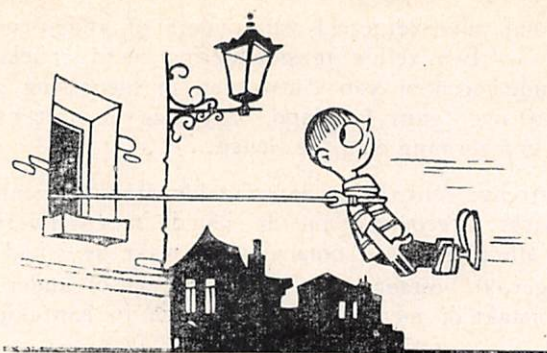


Zie ook hun gedachtengang en bespreek hun argumentatie.

Om het «spijbelen» te keer te gaan, werd een bijzondere krachtspanning geleverd. — Dank zij de medewerking van de schoolhoofden, werd daarin een grote verbetering vastgesteld. Op deze medewerking wordt elk jaar opnieuw aangedrongen door de sociale dienst van de Jeugdbrigade. Daartoe wordt door de school of aan dit instituut een schrijven toegezonden, met verzoek de ongewettigde afwezigheden onmiddellijk aan de Jeugdbrigade mede te delen, met de verzekering dat de grootste bescheidenheid aan de dag zal worden gelegd bij de behandeling van de zaak. — De tussenkomst van de jeugdbrigade heeft voor gevolg dat het schoolverzuim in de kortst mogelijke tijd ophoudt en dat dit eerste vergrijp geen aanleiding wordt tot herhaling of gewoonte.

Wat de preventieve actie van de Jeugdbrigade betreft, dient aangestipt dat op 19.3.1958 door de heer Minister LILAR een wetsontwerp werd neergelegd om de wet van 15.5.1912, op de «Kinderbescherming», waar nodig te wijzigen en aan de moderne vereisten aan te passen. In dit ontwerp, dat de bescherming van het kind tot en met zijn achttiende jaar in al haar aspecten tot doel heeft, wordt vooral de preventieve actie voor de jeugtmisdadigheid nagestreefd.

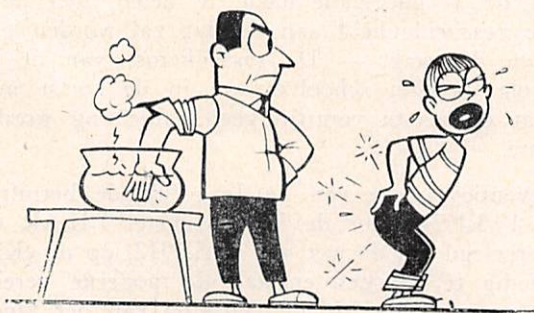
Zonder de afkondiging van deze gewijzigde wetgeving af te wacht-



Laat uw kinderen niet laattijdig uitblijven. Duidt de tijd aan waarop zij moeten thuis zijn en waak er op dat zij er zich aan houden.

ten, machtigde de heer Procureur des Konings de Jeugdbrigade zekere door minderjarigen gepleegde kleine inbreuken preventief te behandelen. Op deze wijze krijgt de betrokken minderjarige geen rechterlijk dossier en wordt het kind slechts gewezen op de gevaren en gevolgen waaraan het zich blootstelt. Ook de ouders worden hierbij betrokken en het sociaal milieu steeds zorgvuldig nagegaan. — Het is in die zin dat aan de wijkpolitie onderrichtingen werden verstrekt om de door kinderen gepleegde inbreuken met nota aan de Jeugdbrigade mede te delen. Deze gelast zich dan met verdere afhandeling. — Voor ernstige inbreuken of gevallen van kinderverwaarlozing of mishandeling wordt door de wijkpolitie natuurlijk een proces-verbaal opgesteld.

De humane en sociale taak die de «Sociale Dienst» bij de Jeugdbrigade vervult, kan niet genoeg onderstreept worden, niet alleen om de bemiddelende tussenkomst voor noodlijdende kinderen en ge-



Spaar de roede niet of, om het zachter uit te drukken geef hun een afstraffing wanneer zij deze verdienen.

Schrik niet terug ze toe te passen.

zinnen, de soms pijnlijke en kiese opdrachten bij het afhalen van kinderen die in één of andere instelling dienen geplaatst of in een gasthuis dienen opgenomen, het opsporen van plichtvergeten ouders, maar ook om de vele opdrachten die hij steeds even gewetensvol uitvoert.

Het zou onjuist zijn te beweren dat het alleen de Jeugdbrigade is, die zich om de toekomstmogelijkheden en de belangen van het kind bekommert. Ook door andere diensten en de wijkpolitie wordt hieraan medegewerkt. Hiertoe brachten vooral de specialisatiecursussen bij, gegeven aan het hoger en lager politiepersoneel in het studiecentrum. Dit is ook het geval met de spreekbeurten, die in hetzelfde centrum voor het hoger personeel worden ingericht. — Ik vermeld hierbij o.m.



Verminder uw bedrijvigheid en omgang, die niet in verband staat met de familie.
Schenk meer aandacht aan uw kinderen. Besteedt meer tijd thuis..
MET uw kinderen.

een der laatste spreekbeurten voor het hoger politiepersoneel waarbij de heer Dr. Ch. ANDERSEN aan het woord was. — Hij wees er b.v. op dat sommige personen met sexuele afwijkingen in zekere zin medelijden kunnen verdienen maar dat z.i. ongenadig dient opgetreden tegenover hen die zich hierbij aan minderjarigen vergrijpen.

In de naaste toekomst zal de jeugdbrigade dienen uitgebreid daar de haar opgelegde taken op onrustwekkende wijze toenemen in belang en omvang.

Ook mag hier gewezen worden op de talrijke instanties die op allerlei wijze en voor allerlei feiten beroep doen op de tussenkomst of medewerking van de Jeugdbrigade en sociale dienst o.m. :

de heer Kinderrechter, de heer Procureur des Konings, en de heren Onderzoeksrechters, het gehele schoolwezen, zo van het openbaar als van het vrij onderwijs, de diensten van de Ite directie, van de

Commissie van de Openbare Onderstand, het Kantonaal Comité voor Kinderbescherming en verder nog de talrijke instellingen van private aard.

Het personeel, onder leiding van een commissaris van politie, een dienstoverste en een adjunct-commissaris, verricht steeds zijn dienst in burgerkledij. De steeds twee aan twee optredende manschappen, zestien in aantal verrichten zowel bij dag als bij nacht hun kiese taak, waarbij vooral tact en toewijding vereist zijn. De uitoefening der «Zedenpolitie» is ook aan dit personeel opgedragen.

Ik meen te mogen zeggen dat, wanneer veelvuldig verdiende lofbetuigingen de Jeugdbrigade toegezonden worden, dit niet enkel voor dit personeel een bron van fierheid is, maar vooral een aansporing tot het steeds verder inzetten van alle krachten. — Ondanks vele moeilijkheden en soms ook wel ontgoochelingen, wil zij blijven :

«EEN HULP VOOR HET KIND IN NOOD».

A. CORSUS,

Hoofdcommissaris van politie,

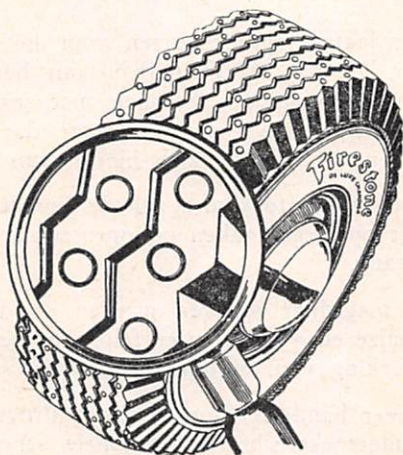
Tekeningen van W. Vandersteen.

Firestone

Invoerder voor België
en het
Groot Hertogdom
Luxemburg

**UNION BELGE et
d'OUTREMER, N. V.**
Venusstraat, 17-19
Antwerpen

Tel. : 32.65.78
32.57.86



Kleuren in het bedrijf

Sinds verschillende jaren fungeren de diensten voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing in praktisch elke onderneming van belang. Wettelijk worden verplichtingen opgelegd of maatregelen voorgeschreven op het gebied van Veiligheid en Gezondheid. Daarnaast wordt voor deze beide vraagstukken door officiële en private instellingen alerhande medewerking verleend. De sociale zorg om de werkplaatsen te verfraaien bleef echter tot hertoe stiefmoederlijk bedeed. We vragen ons tevergeefs af waarom? Immers, een fraaie werkplaats werkt aangenaam op het gemoed, heeft een gunstige invloed op de moraal, werkt de veiligheid in de hand en bevordert aldus de produktiviteit.

Het is niet mogelijk in T.A.O.-band geheel het vraagstuk te bestuderen, dat is trouwens niet ons doel. Maar we zijn overtuigd dat het wel onze taak is onze agenten te vertellen dat deze sociale zorg bestaat.

Tussen de architecturale mogelijkheid tot verfraaiing (praktisch enkel mogelijk bij nieuwbouw) en het ordelijk schikken van materieel (faktor van essentieel belang) ligt het middel om de kleur aan te wenden tot het scheppen van een rustige schoonheid. Vermits we toch regelmatig moeten schilderen stelt dit ons voor geen bijzondere onkosten. We kunnen op dat ogenblik de verouderde wit-gekalkte muren met zwarte basis een kleur geven die evenwicht schept voor het oog, die warmte brengt in het atelier en die aangepast is aan de plaats.

In de U.S.A. werd tijdens de oorlog deze methode toegepast en ondervonden dat ze het rendement verhoogt en de arbeidsongevallen vermindert. Daarom vond de theorie er na de oorlog meer en meer toepassing.

In België echter vindt ze slechts sporadisch ingang in de industrie.

Wel werken kleurspecialisten aan de studie van de weerslag der kleuren op de menselijke reactie en wordt vrijwel algemeen aanvaard dat in algemene zin :

- ROOD, warmte schept
- BLAUW, koelte weergeeft
- GROEN, rust imponeert
- GEEL, gezelligheid oproept

Voor industriële doeleinden worden ook bepaalde kleuren aangeraden voor het schilderen van buizen, van machineonderdelen, van vrije ruimten enz... en stelt de kleurencodex van FABER BIRREN voor :

- ROOD, = stop
- BLAUW = genomen voorzorg, dus veiligheid.
- GROEN = eerste hulp
- GEEL MET ZWART DOORSTREEPT = gevaar voor stoten
- ORANJE = gevaar

Maar tot een officiële codex, die algemeen geldend is op nationaal of internationaal gebied, is men nog geenszins gekomen.

Toch zijn wij overtuigd dat een geleide toepassing van kleuren in een bedrijf, fysiologisch en psychologisch van grote invloed kan zijn op het personeel.

Welke normen er ook zouden gebruikt worden, het speelt geen rol. Wat wel van belang is, is het feit dat we ons bewust zijn van de noodzakelijkheid der kleurentoepassing die zo nauw mogelijk aansluit bij de gesteldheid en behoeften van onze arbeiders en van onze onderneming. En waarom zouden wij het thuis ook eens niet proberen?

Dienst V. G. V.

(Prov. Veiligheidsmuseum)

Personeelnieuws

GOUDEN BRUILOFTEN

Volgende gepensioneerden collega's vierden hun Gouden Jubileum :

- *Mr & Mad. Gleiren - Aerts*
- *Mr & Mad. Jonckers - Weegmans*

TAO-band wenst deze kranige Jubilarissen van harte geluk en dat zij nog vele, vele gelukkige huwelijksjaren mogen kennen.

BEVORDERINGEN

Onze hartelijkste gelukwensen gaan naar de hieronder vermelde collega's, ingevolge de hen toegekende benoeming :

- de heer D'Hooghe (7265), op 1.3.1961 bevordert tot ploegbaas in de dienst «Bovenleiding»
- de heer Du Mon J., op 1.4.1961, ingevolge gelukken in het uitgeschreven examen, bevordert tot Adjunct-Bureelhoofd.
- de heer Sloesen R, technisch ingenieur, op 1.5.1961 aangesteld als hoofd van de loods Hoboken
- de heren Vyt (6206), De Meyer (6151) en D'Haene (6169) werden aangeduid als w.n. brigadier op te treden bij het loods-personeel.

NIEUWE COLLEGA'S

Tevens begroetten wij van harte, met beste wensen voor een succesrijke loopbaan, volgende nieuwe collega's-bureelbedienden : Dienst Mechanografie : HH. Michielsen L., Van de Cruys J. en Van Camp R. Bureau Maatschappelijke Werken : H. Lemaire E.

EERLIJKE VINDER

Collega Neeckx verzocht ons langs deze weg zijn dankbetuigingen over te maken aan loodsarbeider (loods I) MARIEN (6163), voor het terugbezorgen van zijn wisselaar met wisselgeld, welke hij bij het inrukken op het rijtuig vergeten was.

Hartelijke felicitaties voor collega Mariën voor deze sportieve daad van oprechte kameraadschap.

Uurtabellen op zijn Amerikaans

Waar ook ter wereld vervoerd wordt, bestaan en uurtabellen. In de Verenigde Staten, worden uurtabellen beschouwd als zeer belangrijk. Zij verschaffen het publiek niet alleen de onontbeerlijke inlichtingen, maar dienen ook als zeer waardevolle publiciteit.

Ingevolge de typische dienstregeling, leggen de maatschappijen van inter-stedelijk vervoer bijzonder de nadruk op uurtabellen. Drie typen zijn het meest gebruikelijk : het zakformaat vouwblad of kaart, de volledig gedetailleerde uurtabel en de uitgebreide transcontinentale (landelijke) uurtabellen.

De uurtabellen in zakformaat zijn ten dienste van de korte-afstandsreiziger en bevatten de vertrektijden naar en van bepaalde stadsdelen. De volledig gedetailleerde uurtabel is ten gerieve van de inter-stedelijke reiziger, garagebediende en reisagentschap. Transcontinentale, die dus het gehele Amerikaanse vasteland omvatten, geven de vertrektijden van lange-afstandsdiensten, waarbij soms meer dan een vervoersonderneming betrokken is. Uniformiteit vergemakkelijkt het lezen van uurtabellen, uitgegeven door verschillende maatschappijen.

Uurtabellen van inter-stedelijke diensten worden zeer aantrekkelijk gemaakt. Twee of meer kleuren worden gebruikt. Express een andere kleur aangegeven dan of doorgaande diensten worden in de vertrektijden van de basisdiensten.



Mevrouw Luke bij het raadplegen van een uurtabel aan een halteplaats in Minnesota.

Een bezienswaardigheid, een foto van het materieel of een kaartje met de reiswegen, siert gewoonlijk het omslag. Indien het kaartje niet op het omslag afgedrukt is, bevindt het zich binnenin. Publiciteit, andere dan tot het bevorderen van de eigen vervoersdiensten, wordt zelden gebruikt en de uurtabellen of brochures worden steeds gratis verstrekt.

In elke stad kunnen de reizigers hun reiskaartje kopen voor om het even welke bestemming in Noord-Amerika (lange afstandsreizen), daarom is het belangrijk dat de verkopers van reiskaartjes beschikken over degelijke uurtabellen. Dit wordt verwezenlijkt door «Russel's National Bus Guide» (Russel's Nationale Busgids), welke om de maand verschijnt en waarop 15.000 agentschappen geabonneerd zijn. In deze publicatie van 920 blz. zijn uurtabellen van bijna iedere buslijn opgenomen. De «Gids» bezit eveneens een index van de steden welke bediend worden, de busmaatschappijen en hun directie, kaarten en een bijvoegsel met de lijst der stations. Het is alleszins een waardevolle publicatie.

Stedelijke vervoersmaatschappijen voelen ook zeer goed het belang van uurtabellen. Dit is bijzonder het geval in de laatste jaren omdat de buslijnen verder doordringen in de steeds uitbreidende voorsteden. Hierdoor worden de reiswegen langer, komen er meer express-diensten op bepaalde tijden, terwijl er minder bussen zijn tijdens het week-end, 's avonds en in de daluren. Geen uurtabellen worden verstrekt van stadsdiensten met een frequentie van minder dan tien minuten gedurende de ganse dag.

De groep lijnen die in één bepaalde richting lopen (vgl. T.A.O. lijnen 5 — 17 — 25 — 27 en 26 N.v.d.r.) hebben gewoonlijk hun eigen uurtabel vouwblad of kaart, dewelke zo opgevat is dat ze gemakkelijk in zak of tas kan ge-

borgen worden. Op afzonderlijke lijsten worden de vertrektijden voor de week-, zaterdag- en zondagdiensten opgegeven. Heel dikwijls is op het omslag een kaartje met de reiswegen afgedrukt. Ook deze uurtabellen zijn zelden voorzien van publiciteit, behalve de aankondiging van de diensten aangeboden door de vervoersmaatschappij. In vele steden worden uurtabellen uitgehangen aan belangrijke overstappunten en andere drukke verkeersaders, waar zij gemakkelijk door het publiek kunnen geraadpleegd worden. (zie foto) Uurtabellen zijn eveneens verkrijgbaar in gerieflijke tabelhouders geplaatst op de rijtuigen, in hotels, grootwarenhuizen en andere druk bezochte plaatsen.

De meeste grote vervoersondernemingen publiceren zeer goede kaarten met de trajecten door de maatschappij uitgebaat. Soms worden alleen die straten aangegeven waardoor de lijnen lopen. Andere kaarten geven meer details : al de straten, bezienswaardigheden en natuurlijk de reisweg van de lijnen. Een kleine vergoeding wordt voor deze kaarten gevraagd door zekere vervoersondernemingen, maar meestal worden ze gratis uitgegeven.

Ondanks het groot belang dat in de Verenigde Staten en Canada wordt gehecht aan uurtabellen, heeft de ondervinding geleerd dat er nog steeds moeilijkheden zijn bij het lezen ervan. Voorlichting omtrent het lezen van uurtabellen ontbreekt. Interstedelijke busdiensten hebben het voornemen het lezen van uurtabellen te propageren. Een van de

grote problemen is dat de 24-uren aanduiding niet gebruikt wordt. Alle tijden worden aangegeven als AM (ante meridiem = voormiddag) of PM (post meridiem = namiddag). N.v.d.r. 12 AM = middag : 12 PM = middernacht. Inter-stedelijke uurtabellen geven gewoonlijk in lichte kleur gedrukt

de AM vertrektijden : donkerder gedrukt zijn de PM vertrektijden. Verbetering in de uitgifte van uurtabellen heeft steeds de aandacht van de leiders van de transport-industrie.

W. A. LUKE

*Amerikaans correspondent
voor T.A.O. - band.*

IN MEMORIAM

Met diep leedwezen vernamen wij het overlijden van :

LAUWERS, Jozef - Algemeen Secretaris C.A.T.B.A.
Smartelijk omgekomen te Westmalle op 27.5.1961
Geboren op 6.2. 1921

Overleden oprustgestelden :

	op rust sinds
Op 19.2.61 Smet Jan	1. 8.47
24.2.61 Delen Jan	1.10.40
28.2.61 Van Oevelen Victor	1. 1.59
1.3.61 Ceulemans August	1. 1.56
10.3.61 Bosmans Emiel	1. 9.50
11.3.61 Goeyvaerts Eugene	1. 2.59
6.4.61 Rutten Frans	1. 1.43
12.4.61 Bettens Willem	1. 7.54
1.5.61 Diels Jozef	1. 4.46
3.5.61 Van den Bergh Joseph	1. 2.53
14.5.61 Vermeiren Gerard	1. 6.60
23.5.61 Dacremont Frans	1. 1.51
25.5.61 De Backer Emiel	1.10.53
10.6.61 Soeten Karel	1. 2.44
12.6.61 Michielsen Jean	1. 1.60
17.6.61 Maes Jacobus	1. 2.56



best
gekleed

DOOR

Esders



KIPDORP 39 ANTWERPEN

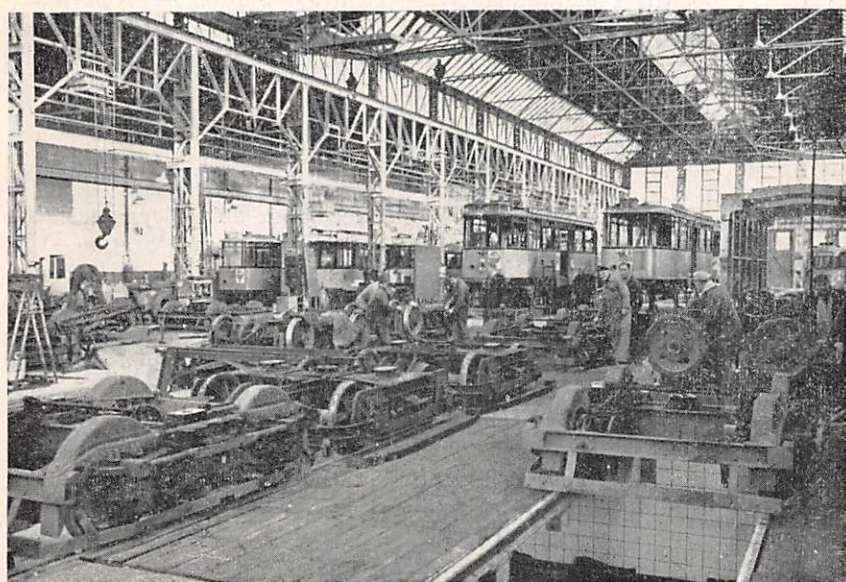
The advertisement is enclosed in a rounded rectangular frame. On the left, a man in a dark suit, white shirt, striped tie, and a bowler hat stands with his hands in his pockets. To his right is a large, black, jagged-edged banner that reads 'best gekleed' in a white, cursive script. Above the banner, a thin line representing a needle and thread loops around. Below the banner, the word 'DOOR' is printed in a simple, sans-serif font, followed by the name 'Esders' in a large, elegant cursive script. Below the name is a logo consisting of a pair of scissors cutting through fabric, with a stylized 'E' underneath. The background of the lower half of the frame features horizontal lines. At the bottom, the address 'KIPDORP 39 ANTWERPEN' is printed in a simple, sans-serif font.

Het openbaar vervoer te Rotterdam

(van onze Rotterdamse korrespondent)

In mijn vorige brief heb ik beloofd nader in te gaan op het openbaar vervoer te Rotterdam en wel op het tramvervoer in het bijzonder. Laat ik daarom allereerst beginnen met een overzicht te geven van het huidige tramnet, dat reeds een groot aantal jaren ongewijzigd is gebleven op een heel kleine uitbreiding na en 14 lijnen omvat :

- lijn 1 : Aelbrechtsplein — Centraal Station — Honingerdijk
- » 2 : Centraal Station — Maasbruggen — Zuid — Charlois
- » 3 : Diergarde Blijdorp — Maasbruggen — Zuid — Groene Zoom
(Tuindorp Vreewijk)
- » 4 : Schiedam — Nieuwe Binnenweg — Centraal Station — Middellandstraat — Schiedam
- » 5 : Schieweg — Centraal Station — Willemsplein
- » 9 : Centraal Station — Maasbruggen — Zuid — Lange Hilleweg
- » 10 : Spangen (Stadion Sparta) — Station Blaak — Hillegersberg
(Kleiweg)
- » 11 : Mathenesserplein — Centraal Station — Lischplein



- Reparatiwerkplaats in het nieuwe R. E. T. complex aan de Kleiweg.



- Het nieuwe autobusmaterieel van de R.E.T.

- » 12 : Westblaak — Maasbruggen — Zuid — Mijnsheerenlaan
- » 14 : Heemraadsplein — Centraal Station — Hillegersberg
(Molenlaan)
- » 15 : Crooswijk (Begraafplaats) — Centraal Station — Ruigeplaat-
brug
- » 16 : Spangen (Stadion Sparta) — Centraal Station — Oude Dijk
(Hoflaan)
- » 17 : Marconiplein — Station Blaak — Oude Dijk (Hoflaan)
- » 22 : Vierambachtsstraat — Bergweg — Oude Dijk
(Avenue Concordia).

Van deze 14 lijnen passeren er momenteel door de omleggingen vanwege de Metrobouw niet minder dan tien het Centraal Station. Vier lijnen, de routes 2, 3, 9 en 12 onderhouden de verbinding tussen verschillende delen in het Stadscentrum over de bruggen met het zuidelijke stadsdeel. Al deze lijnen passeren op vrij korte afstand het Stadion Feijenoord, waar de Holland-België voetbalwedstrijden gespeeld worden. Op dagen van voetbalwedstrijden wordt er een zeer intensieve extra dienst ingelegd tussen het Centraal Station en het voorplein van het Stadion, alwaar een groot aantal opstelsporen is aangelegd. Op dagen, dat de eredivisieclub Sparta haar thuiswedstrijden speelt worden op de lijnen 10 en 16 extra wagens ingezet. Dit zijn de twee evenementen, waarvoor de R.E.T. extra materiaal inzet, overigens wordt steeds volgens de normale dienstregeling gereden, die een wagenafstand van 6 tot 12 minuten kent, afhankelijk van het tijdstip.

Lijn 4 is een ringlijn, die Rotterdam verbindt met de grote voor-

stad Schiedam, u weet wel de stad van het Hollandse «borreltje», die praktisch aan Rotterdam is aangebouwd. Buiten deze tramlijnen beschikt de R.E.T. nog over een groot aantal autobuslijnen (ruim 30), voornamelijk voor verbindingen met de randgemeenten en met Zuid.

Het Rotterdamse wagenpark bestaat voornamelijk uit grote vierasige motorrijtuigen en aanhangers, met middeningang. Deze wagens dateren reeds voor een deel uit 1928 en zijn nog volkomen bruikbaar. Op lijn 3 (en op zondagen en in de avonden op lijn 2) rijden 15 gelede tramrijtuigen met achteringang en uitgang in het midden en voor. Lijn 22 beschikt over een nieuw model motorrijtuig, in de trant van het gelede tramstel maar dan ééndelig. Deze, zowel als de gelede rijtuigen hebben een zittende ontvanger, terwijl in de andere rijtuigen de ontvanger wandelt.

De vervoertarieven zijn in Rotterdam het goedkoopst van heel West Europa. Een enkele tramrit over een bepaalde afstand (sektietarief kent men hier niet!) kost op los reiskaartje 20 cts (nog geen 3 F), op knipkaart ruim 16 cent. Een overstapbiljet (correspondance) kost resp. 25 en 21 cent. Voor dit luttele beetje centen kunt u flinke afstanden rijden. Voor lezers van dit blad, die van plan zijn één of meerdere dagen van hun vakantie in het nieuwe, moderne, Rotterdam door te brengen geef ik graag enkele suggesties met welke lijnen zij het grootste deel van de stad kunnen zien : U neemt b.v. op het Centraal Station lijn 2 naar het eindpunt Charlois, daar stapt u in één der autobussen van de routes 35, 36, 38 of 42, die u via de Maastunnel en langs de Europoort weer naar het stadscentrum brengen. Deze lijnen hebben allen hun eindpunt in de binnenstad, vlak bij het Museum Boymans. Eventueel na een bezoek aan deze vermaarde verzameling van kunstschaten neemt u lijn 4, om via een groot deel van de binnenstad naar Schiedam te rijden. Vandaar kunt u eventueel met autobuslijnen 43 of 48 een uitstapje maken naar Vlaardingen. Liefhebbers van de plassen nemen aan het C.S. lijn 16 naar de Kralingse Plas en het Kralinge Bos of lijn 14 naar de plassen van Hilleegersberg Rotterdam's mooiste villawijk. Om u het rijden goedkoop in gemakkelijker te maken wil ik u aanraden een rittenkaart te kopen. Een kaart voor zes enkele ritten kost 1.00, dito voor 5 ôverstapritten 1.10. Voorlopig nog, want er is een nieuw tarief op komst, dat de ritten iets duurder maakt, zonder nochtans het prijspeil te benaderen van b.v. den Haag of Amsterdam, waar een tramrit ongeveer 50% duurder is.

Het autobusmaterieel van de R.E.T. is zeer modern, grote wagens voor 95 personen, waarvan 35 zitplaatsen zijn juist de laatste maanden in een groot aantal in dienst gesteld om het oudere materieel te vervangen. Als u in Rotterdam een tram of autobusrit maakt, zult u zeker met mij eens zijn, dat het R.E.T. materieel tot het beste in West Europa behoort.

JEAN BOUVET.

In de schaduw van Ilkarus

(2e vervolg)

Wanneer we het epos der luchtvaart in hoofdstukken moesten behandelen dan was «Geboorte van het Luchttransport» de aangewezen titel voor de periode onmiddellijk na de eerste wereldoorlog.

Zoals we in de vorige bijdrage hebben gezien hadden de vliegtuigbouwers reeds tamelijk zware meermotorige machines ontwikkeld. Deze bleken in staat zware lasten over relatief grote afstanden te vervoeren. Was de vervoerde vracht uiteraard minder interessant voor diegene die ze thuisbesteld kreeg, dan was het toch onomstotelijk bewezen dat ook een lading van vredelievender aard kon getransporteerd worden. In plaats van bommen werden het in de volgende jaren personen en cargo. De aanpassing van de beschikbare ruimte was van ondergeschikt belang te noemen.

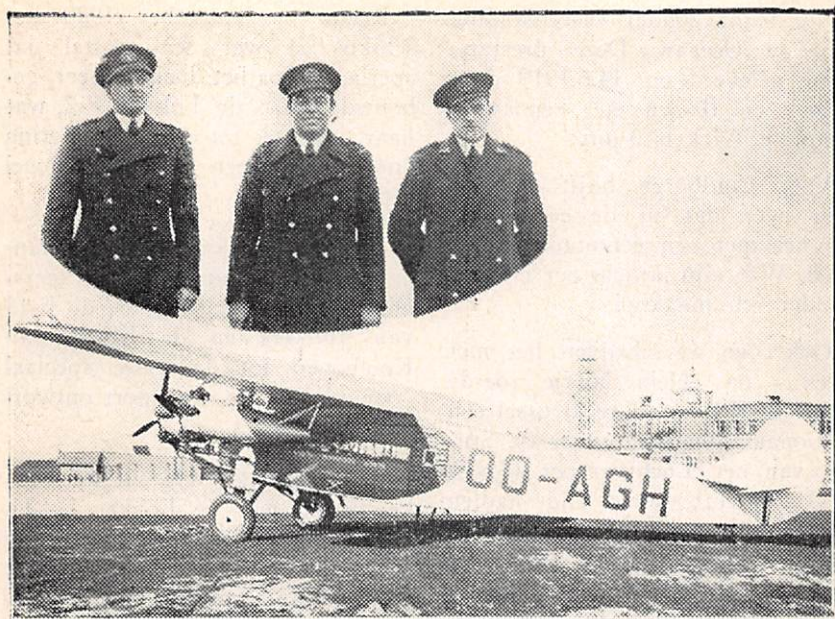
Het luchttransport zou aldus een logisch en onvermijdelijk gevolg blijken van het luchtbombardement.

Vlak na 1920 had Groot-Brittannië 4 lijnen voor reizigersvervoer in het leven geroepen en in 1924 smolten deze samen om via Imperial Airways uiteindelijk de grote organisatie te worden die wij nu kennen onder de naam BOAC (British Overseas Airways Corporation). Frankrijk had toen reeds 5 maatschappijen die zich onledig hielden met luchttransport. Maar practisch al het vlie-

gend materieel dat deze diverse maatschappijen gebruikten waren ofwel omgebouwde bommenwerpers ofwel verkenningsvliegtuigen waarvan de open cockpit tamelijk primitief overdekt werd en die van aanvullende zetels voorzien waren.

De vliegtuigfabrieken waren nog niet in de mogelijkheid om onmiddellijk van oorlogsproductie over te schakelen op constructie van de specifieke transportvliegtuigen zoals wij die later zouden leren kennen. Daarbij kwam dan nog dat de overtollige militaire vliegtuigen zeer goedkoop van de hand gedaan werden. Bovendien moest het publiek nog air-minded worden en zijn weg tot het luchttransport nog zoeken.

De rol van Duitsland in deze transportrace eindigde op een paradox. Door het Verdrag van Versailles was het hen verboden vliegtuigen te bouwen van meer dan 100 PK. Dit sloot Duitsland theoretisch uit als concurrent op transportgebied. De interesse van de Duitsers concentreerde zich als gevolg hiervan voornamelijk op de zweefvliegtuigen. Hierdoor leerden zij waardevolle lessen op aerodynamisch gebied, die later aan de basis zouden liggen van nieuwe en vooruitstrevende ontwerpen. Intussen waren de mensen van over de Rijn niet helemaal bij de pakken gaan zitten. Zij vormden maatschappijen die opereerden in landen die niet onder de bepalingen van het Verdrag van Versailles vielen, o.a.



Cliché G. v. A.

Fokker F. VII 3/m - „Edw. Thieffry” - SABENA. Verzekerde een der eerste regelmatige verbindingen tussen België en Kongo. In het midden de latere hoofd-piloot van Sabena: Prosper Coquyt.

Rusland. En dit leidde dan tot een paradox. Toen in 1925 Duitsland toelating kreeg om aan luchttransport te doen was het bijna (zie KLM) de enige natie die vloog met speciaal tot dit doel ontworpen vliegtuigen en dus geen beroep moest doen op de omgebouwde bommenwerpers e.d.

Intussen werd het afleggen van grote afstanden steeds meer en meer nagestreefd. De prestatie van Lindbergh in 1927 die een ongeëvenaarde publiciteit verwierf, heeft bij velen de mening doen ontstaan dat «Lucky Lindy» de eerste zou geweest zijn, die Amerika met Europa door de lucht verbond. Dit is echter volslagen

onjuist. Reeds op 8.5.1919 verlieten drie Amerikaanse vliegboten Long Island om te trachten de Atlantische Oceaan in etapes te overvliegen. Speciaal hiervoor ontworpen hadden de Curtiss Navy's 4 Liberty motoren en een vleugelbreedte van ongeveer 42 m. Twee dezer vliegboten waren verplicht door diverse defecten op de golven neer te strijken. De bemanning werd door destroyers gered. De overblijvende, de N.C. 4 bereikte zijn doel en landde op de Azoren. Ook de volgende etapes-Lissabon en Portsmouth werden zonder incidenten afgelegd.

Nog beter te vergelijken met de vlucht van Lindbergh was de

eerste tocht zonder tussenlanding over de Oceaan. Deze prestatie werd geleverd op 14.6.1919 door Alcock en Brown met een tweemotorige Vickers Vimy.

Voor Lindbergh blijft dus alleen over dat hij de eerste was die het met een éénmotorige kist deed. Wat zijn krachttoer er niet minder om maakt !

Ook - en we schrijven het met trots - ons klein landje roerde zich. In 1919 werd te Brussel een Nationaal Syndikaat voor de Studie van het Luchtvervoer (SNETA) gesticht; korte tijd nadien werd dit syndikaat omgevormd tot een maatschappij. Na verscheidene jaren van experimentele exploitatie zowel in België als in Kongo, stond de SNETA op 23.5.1923 haar plaats af aan de Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne ofte SABENA die van wal stak met de commerciële uitbating van de Belgische luchtlijnen. Ook concentreerde deze onderneming zich op de verbinding België-Kongo. De eerste werd in 1925 ondernomen door Edward Thieffry die met een driemotorige Handley Page WF8 het traject aflegde in 75 uren werkelijke vliegtijd.

De succesvolle eerste verkeersvluchten droegen er aanzienlijk toe bij om een sfeer van optimisme voor de jonge handelsluchtvaart te scheppen.

Een luchtvaartmaatschappij die steeds pioniersarbeid verricht heeft is zonder twijfel de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM).

Reeds in september 1920 beschikte zij over een toestel dat speciaal voor het luchtverkeer gebouwd was : de Fokker F-2, wat haar dan ook tot een uitzondering op de algemeen geldende regel promoveerde.

De F-2, voorloper van een lange reeks uitmuntende verkeersvliegtuigen behoorde met de F-13 van Junkers en de FK-26 van Koolhoven tot de eerste speciaal voor vreedzaam transport ontworpen machines.

Een beroemde telg uit de Fokker-familie was de Fokker F-VII. Eerst ontworpen als éénmotorig toestel werd hij nog hetzelfde jaar getransformeerd tot driemotor, de F-VII 3/m waarmede men in 1927 in negen dagen van Amsterdam naar Batavia vloog. Hierdoor werd een tijdperk van driemotorigen ingeluid dat echter niet langer dan een zevental jaren zou duren.

Ongeveer gelijktijdig met het luchtverkeer kwam een andere vorm der luchtvaart tot ontwikkeling : de vliegspport. Zoals we reeds weten legden de Duitsers zich voornamelijk toe op de zweefvliegspport. Weldra werden daarin prachtige resultaten behaald. In 1922 o.a. zeilde een zekere Martens met een «Vampyr» 50 minuten lang en dit op tamelijk geringe hoogte. Deze prestaties veroorzaakten een uitbreiding van het zweefvliegen in Europa en meer bepaald in Frankrijk en Engeland. Even later ontstond er nochtans een kentering in het publiek entoesiasme. De vlucht zon-

der motor blijkt slechts in uitzonderlijke voorwaarden mogelijk te zijn. Om een vaste koers van punt naar punt te kunnen volgen had men nog steeds een motor nodig. Men trachtte dan ook in een zo doelmatig mogelijk geconstrueerd zweeftoestel een kleine, lichte motor te plaatsen. De eigenlijke start tot de uitbreiding van de vliegsport werd dan gegeven door het Engelse dagblad Daily Mail, die een prijs van £ 1000 uitlooft voor het vliegtuig dat de langste afstand kon afleggen op een gallon (4,5 l.) benzine. In 1923 wordt deze wedstrijd gehouden bij Lympne in Kent. Het was een English Electric «Wren» met ABC motor die wint door 87 1/2 mijl af te leggen op 1 gallon.

De ontwikkeling van het kleine

sportvliegtuig is nu niet meer te stuiten.

De jonge sport-aviatiek heeft twee gescheiden uitingen gevonden.

Zo splitste zich in de na-oorlogse periode de luchtvaart in drie takken : de onvermijdelijk militaire luchtvaart, het handelsluchtverkeer en de vliegsport. De beide laatste vormen hadden één zaak gemeen : zij beschouwden de door de luchtstrijdkrachten min of meer verwaarloosde factoren : zuinigheid en veiligheid, als de eerste en bijzonderste voorwaarden. Het luchtverkeer stelde daarenboven nog de eis dat hun toestellen comfortabel zouden zijn voor passagiers en bemanning en dit in verband met de steeds langer wordende trajekten.

C.M.

Personalia



Huwelijken

Slechts weinige paartjes waagden tijdens de voorbije periode de grote stap van het huwelijk.

Aan volgende dapperen onze welgemeende heilwensen :

dhr SAS E. (1421) en mej. PROOST M. op 5.4.61

dhr VAN THIELEN G. (1160) en mej. SCHALBROECK C. op 8.4.61

dhr DE BECKER L. (741) en mej. V. DE WOUWER C. op 6.5.61.

Geboorten



In volgende TAO-gezinnen werd met vreugde de geboorte begroet van :

- een zoon LUCIEN bij de familie Delbaere (1638) op 28.2.61
- een dochter NANCY bij de familie Van Dijck (588) op 4.3.61
- een zoon MARC bij de familie Weygaerts (8163) op 6.3.61
- een zoon WALTER bij de familie Torfs (1936) op 12.3.61
- een dochter GERDA bij de familie Van Donick (571) op 12.3.61
- een zoon MARC bij de familie Van Noten (1255) op 28.3.61
- een zoon JOZEF bij de familie Michiels (6741) op 30.3.61
- een dochter JOSE bij de familie Dockx (320) op 6.4.61
- een zoon DIRK bij de familie Wouters (1144) op 11.4.61
- een zoon HERMAN bij de familie Smet (6781) op 28.4.61
- een dochter VIVIANE bij de familie Fransens (748) op 6.5.61.

Langs deze weg biedt TAO-band haar hartelijkste gelukwensen aan de gelukkige ouders en wenst de jonggeborenen een lang en gelukkig leven toe.



Onze Gepensioneerden

Volgende collega's «zwaaiden af» en gingen de rangen van de «rustenden» vervoegen :

Per 1.6.1961

- 405 DE PEUTER, Louis - «Verkeersdienst»
Geboren te West-Meerbeek op 4.5.1896
In dienst als trambestuurder-conducteur op 2.10.1919.
- 1270 DEFAYS, Désiré - «Verkeersdienst»
Geboren te Borgerhout op 20.5.1896
In dienst als conducteur op 14.6.1920
Controleur Binnendienst a.d. sinds 17.5.1954.
- 1294 TRUYTS, Corneel - «Verkeersdienst»
Geboren te Borsbeek op 5.5.1896
In dienst als conducteur sinds 22.3.1920.

Goed nieuws voor onze lezers !

Steeds strevend naar het welzijn en het comfort van de T.A.O.-personeelsleden, herinneren wij het T.A.O.-personeel er aan dat de firma

G E N E R A L R . T . M .
P.V.B.A.

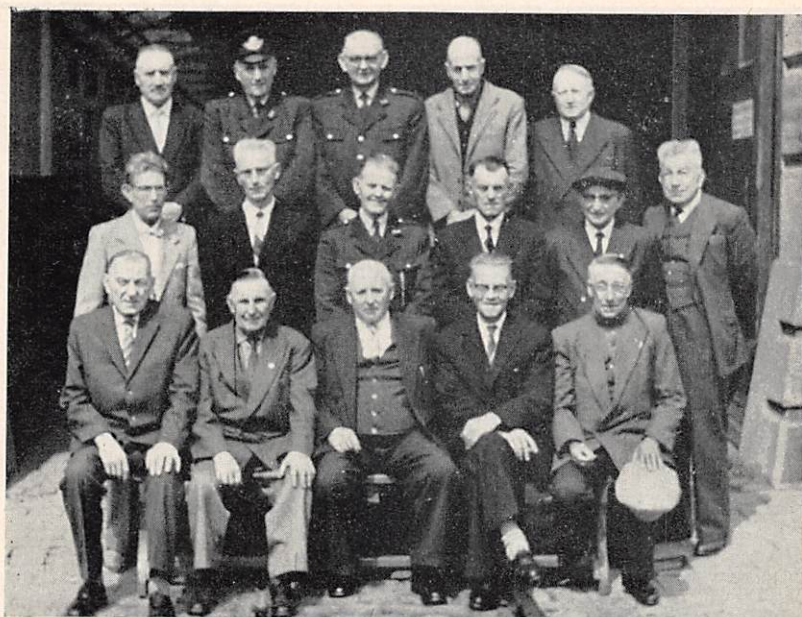
83 TOLSTRAAT, ANTWERPEN (nabij Gerechtshof)
aan al de personeelsleden buitengewone verkoops-
voorwaarden aanbiedt

De „GENERAL R.T.M.“ is een echte specialist in alles wat huishoudcomfort betreft. Zij verkoopt enkel de grote merken gaande van het kleinste strijkijzer over wasmachines, frigo's, radio's, T.V.-toestellen tot de modernste keuken en badinrichtingen

Al deze apparaten zijn te bezichtigen in de
TOLSTRAAT 83 te ANTWERPEN

Bedien U van de hierbijgevoegde koperskaart.
De „GENERAL R.T.M.“ voorwaarden zijn enkel aan drager van de koperskaart toegestaan.

DUS . . . NOG EEN VOORDEEL VOOR DE
T. A. O. PERSONEELSLEDEN.



ONZE GEPENSIONEERDEN: Bovenste rij v.l.n.r. Truytr 1294, De Groof 808,
Jacobs 725, Stoop 6325, Moors 1810.

Middenste rij v.l.n.r. Nevelsteen 7234, De Winter 7030, Verbunt 1760,
Van Haute 8052, Van Lil 1365, Kiel 7282.

Onderste rij v.l.n.r. De Peuter 405, De Loose 8047, Celen 6259, Filibert 6264,
Merckx 8202.

- 1365 VAN LIL, Louis - «Verkeersdienst»
Geboren te Moeskroen op 31.5.1896
In dienst als trambestuurder sinds 20.7.1920.
- 1756 DU BOIS, Pieter - «Verkeersdienst»
Geboren te 's Heerenhoek op 31.5.1896
In dienst als conducteur sinds 14.6.1921.
- 7013 VAN DER VELDEN, Joannes - «Omvormingstations»
Geboren te Antwerpen op 14.5.1896
In dienst als elektriker sinds 1.4.1925.
- 8202 MERCKX, Joannes - «Weg & Werken».
Geboren te Deurne op 2.5.1896
In dienst als spoorarbeider sinds 18.1.1918.

Vervroegd op rust per 1.6.1961.

- 5008 DE BRUYN, Ludovicus - «Centrale Werkplaats»
Geboren te Wilrijk op 17.2.1897
In dienst sinds 11.6.1923 - Brigadier benoemd op 1.6.1949.
- 6259 CELEN, August - «Loodspersoneel»
Geboren te Schaffen op 14.5.1898
In dienst als loodsarbeider (loods II) sinds 18.5.1930.
- 6264 FILIBERT, Florentinus - «Loodspersoneel»
Geboren te Borgerhout op 23.5.1901
In dienst als loodsarbeider (loods II) sinds 10.10.1928.
- 9116 CASSIERS, Leopold - Bureelbediende
Geboren te Antwerpen 17.11.1900
In dienst sinds 1.9.1919 - bureau «Reiskaartjes en Abonnem.»

Per 1.7.1961.

- 725 JACOBS, Joseph - «Verkeersdienst»
Geboren te Oolen op 22.6.1896
In dienst als trambestuurder sinds 19.4.1926.
- 1810 MOORS, Jozef - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 11.6.1896
In dienst als conducteur sinds 20.6.1921.
- 7030 DEWINTER, Victor - «Omvormingstations»
Geboren te Antwerpen op 29.6.1896
In dienst als elektriker, omvormingstations sinds 24.7.1920.

Vervroegd op rust per 1.7.1961.

- 1912 VANDEVENNE, Henri - «Verkeersdienst»
Geboren te Meldert op 16.6.1897
In dienst als conducteur sinds 15.2.1928.
- 7035 de SANDRE, Camiel - «Omvormingstations»
Geboren te Clinge op 14.5.1901
In dienst als elektriker/omvormingstation sinds 22.3.1931.
- 7234 NEVELSTEEN, Frans - «Bovenleiding»
Geboren te Geel op 8.6.1898
In dienst als monteur/bovenleiding sinds 18.4.1922.

Per 1.8.1961.

- 808 DE GROOF, Richard - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 16.7.1896
In dienst als conducteur sinds 7.6.1920.
- 7282 KIEL, Frans - «Bovenleiding»
Geboren te Antwerpen op 9.7.1896
In dienst sinds 8.1.1926 als auto-mekanieker/bovenleiding.
- 8047 DE LOOSE, Michaël - «Weg & Werken»
Geboren te Antwerpen op 25.7.1896
In dienst als spoorarbeider sinds 11.5.1918.

Vervroegd per 1.8.1961.

- 1374 COLLI, Jan - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 8.7.1901
In dienst als conducteur sinds 3.11.1924
Van 13.4.1957 : waker magazijn «Weg & Werken».
 - 1760 VERBUNT, Corneel, - «Verkeersdienst»
Geboren te Meirle op 24.7.1897
In dienst als conducteur sinds 3.11.1924
 - 6325 STOOP, Adolf - «Loodsperoneel»
Geboren te Melsele op 29.5.1899
In dienst als loodsarbeider (loods II) sinds 22.7.1930.
 - 8052 VAN HAUTE, Desiré - «Weg & Werken»
Geboren te Hamme op 19.7.1897.
In dienst als spoorarbeider sinds 22.4.1920.
-

Vóór 60 JAAR.....!

Dank zij de verzekerde medewerking van onze collega K. Remes van de dienst «Schuldering T.A.O.», kunnen wij thans onze lezers een nieuwe rubriek aanbieden. In deze rubriek zullen de voornaamste feiten herdacht worden welke voor 60 jaar zich voordeden, tijdstip waarop ons net geëlektrificeerd werd en als één geheel net ontstond. Maar laten wij hierover onze collega Karel liever aan het woord, die in deze tak als een ware specialist mag aangezien worden.

In «T.A.O.-band» nr 10 - 1e jaargang (mei '57), publiceerden wij uitgebreid het ontstaan van het openbaar vervoer te Antwerpen. Ingevolge de belangstelling die hiervoor bestaat achten wij het alleszins verantwoord hierop, zij het dan in een andere vorm, terug te komen.

DE FUSIE DER BESTAANDE MAATSCHAPPIJEN

De elektrificatie van de trams te Antwerpen werd voorafgegaan door de samensmelting van de op dat ogenblik bestaande maatschappijen, de «Noordertram» uitgezonderd. De fusie omvat : de Maatschappij van de Haventram, de Nationale Tramwegen, de Zuidertram en de Omnibussen. Het doel is : aankoop van het bestaande

materieel en de toepassing van de elektriciteit. Alzo ontstond bij Koninklijk Besluit van 27 maart 1900 de «S.A. Tramways d'Anvers». Een tweede besluit d.d. 11 september 1901 verklaarde de ontstane maatschappij tot concessiehouder van de overgenomen tramlijnen en omnibussen. De nieuwe maatschappij verbond zich de bestaande lijnen te wijzigen, uit te breiden en de omnibussen te vervangen door tramrijtuigen.

DE NIEUWE MAATSCHAPPIJ

De zetel der nieuwe «Compagnie Générale des Tramways d'Anvers» werd gevestigd, Leopoldlei (thans Belgiëlei), 29.

De tarieven werden bepaald op 10 centiemen voor twee sekties, 15 centiemen voor een grotere reis. Voor het berijden van het traject buiten de stadspoorten (extra-muros) werd 10 centiemen aangerekend.

De maatschappij verbond zich, binnen de 3 jaar, al de lijnen uit te rusten met elektrische rijtuigen. Bovendien zou zij de voornaamste straten voorzien van elektrische straatverlichting. Hiervoor dienden 150 booglampen opgehangen aan de palen van de bovenleiding.

DE EERSTE REORGANISATIES

Een eerste verbetering (?) bestond er in alleen nog stil te houden aan vooraf aangeduide halteplaatsen. Voorheen werd er gestopt telkens een reiziger hierom verzocht. Dit veroorzaakte, zoals allicht begrijpelijk onnoemelijke vertragingen in de dienst. Op 1 januari 1902 werden vaste halten en halten op verzoek, ingesteld.

Inmiddels was de omnibuslijn Zurenborg - Grote Markt omgevormd tot een lijn op sporen, maar nog met paardtractie.

DE EERSTE PROEVEN MET ELEKTRISCHE RIJTUIGEN

De verleende toelating had het mogelijk gemaakt op de Leien



- De Suikerrui rond 1900, met links op de voorgrond een paardentram.

langs beide zijden sporen te leggen.

Op maandag 21 januari 1901 kon men de eerste elektrische proefrijtuigen bewonderen. Twee typen van wagens werden, onder zeer grote publieke belangstelling, tentoongesteld op de Draakplaats. Het eerste was zeer lang en had het uitzicht van een salonrijtuig van de spoorwegen. Het tweede had het thans gebruikelijke uitzicht en de normale lengte. Het ene rijtuig was geel geschilderd, het andere lichtbruin. Toch zou men nog bijna anderhalf jaar moeten wachten alvorens deze rijtuigen werden ingezet. De eerste

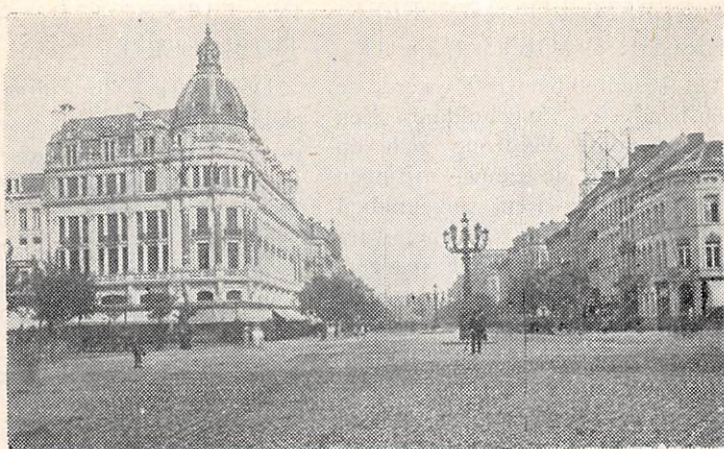


Cliché G. v. A.

- De huidige Suikerrui

rijtuigen werden te Mechelen gebouwd tegen de prijs van F. 8000 het stuk ! Zij werden genummerd van 201 tot 230. Een eerste proefrit werd ondernomen in de nacht van 29 tot 30 augustus 1902. Rond halftien werd een rijtuig aan het Zuidstation op de Leien gebracht en vertrok naar het Stapelhuis. Een twintigtal personen, ingenieurs, werklieden en bedienden der maatschappij hadden er in plaats genomen. Een arbeider stond recht op het dak en moest de trolley in 't oog houden. Met een snelheid van ca. 20 km per uur reed het rijtuig tot aan het Stapelhuis. De koplantaarns waren rood en wit. Een

eigenaardigheid, dit eerste rijtuig was niet van een bel voorzien maar wel van een soort fluit. De volgende nacht, dus van 30 op 31 augustus, werden de proefnemingen voortgezet, ditmaal met verschillende rijtuigen. Bovendien hadden zij alle een tot open bijwag (zomertype) omgebouwde paardentram. Deze bijwagens werden hernummerd in de reeks van de 700. Daar het proefrijden deze maal vroeger was begonnen en het publiek hiervan op de hoogte was, waren er heel wat kijklustigen. Op de Gemeenteplaats (Fr. Rooseveltplaats) werden de nieuwe rijtuigen op een ware ovatie ontvangen.



Cliché G. v. A.

- De Teniersplaats vóór 1900



Cliché G. v. A.

- De Teniersplaats... thans

DE EERSTE LIJN MET ELEKTRISCHE WAGENS (Lijn 1)

Op 4 september 1902 werd de dienst officieel ingehuldigd. Een grote menigte verdrong zich op de Leien om de nieuwe rijtuigen te bewonderen. Eens ingehuldigd werden de wagens als het ware bestormd. Daar sommige reizigers de rijtuigen niet wilden verlaten voor zij tot driemaal de toer van de Leien hadden gemaakt, is het begrijpelijk dat er op deze eerste dag plaatsgebrek was. Bij de aanvang werden de halten aangeduid door een papier geplakt op de trampalen, in afwachting dat ijzeren haltepaaltjes geplaatst werden.

DE TWEEDE LIJN GEELEKTRIFICEERD

De tweede lijn uitgerust met elektrische rijtuigen, was deze tussen de Groenplaats en het Kiel. Op 15 december 1902 werd zij officieel in dienst genomen. In nov. '01 was dit trajet al bereiden geworden door elektrische trams ter gelegenheid van Allerheiligen en Allerzielen, met het oog op het extra vervoer naar het Kiel kerkhof.

(Uit voordracht van Dhr. Remes, zoals gehouden voor «CATBA-VRIENDEN» op 28.6.1961).

CLOWNERIE!

In mijn kamer hangt een kleine reproductie van een grote clown. En alhoewel Saverijns en Van Gogh esthetisch meer sieren, psychologisch is mijn clown mijn grootste steun.

Immers, als alles van een leien dakje loopt, dan trekt mijn clown zich stilletjes terug op de achtergrond, maar zodra het kleinste vuiltje in de lucht hangt, dan is het of die rode tomaat-neus me wenkt. Dan rijzen zijn rosse haren ten berge en beginnen zijn dikke, witte lippen me toe te spreken zoals geen levend wezen ooit heeft gekund.

Vanavond bespiedt mijn clown me weer met zijn diepindringen-

spleetogen en haalt uit mijn ziel de kommer der laatste dagen.

«Mijn kind», zo spreekt mijn clown, «waarom dat gepieker over gebrek aan fair-play bij de mensen? Waarom die slapeloze nachten over verbreken van principes en ontkenning van de waarde van het individu?»

Nu je eerste grijze haren verschenen zijn ben je toch al rijp genoeg om de betekenis te begripen van de woorden: Het leven is een schouwtoneel, eenieder speelt zijn rol en krijgt zijn deel. Je weet toch dat waardigheid bij de mens slechts wordt gewaardeerd door hén die zelf deze kwaliteit bezitten. Je voelt toch aan

dat principes alleen gekend zijn door mensen die een gezonde levensregel hebben aangenomen. Je ondervindt toch elke dag dat fair-play alleen uit een nobel hart kan spruiten.

Waarom wenst je dan deze eigenschappen te vinden bij élk mens waarmee je omgaat ?

Ik besef best, mijn kind, dat het hard is als je met mensen móét omgaan die de betekenis van deze hoedanigheden niet kennen, die de waarde ervan niet eerbiedigen, of erger nog, die de schijn verwekken alsof zij ze toepassen. Dát is uw deel dat ge nu eenmaal krijgt in het leven.

Maar beloof me, mijn kind, uw rol die ge te spelen hebt, niet op dezelfde leest te schoeien. Uw taak in het leven dwingt U juist uw rol in tegenovergestelde richting te vervullen. Uw rol in het leven moet zich richten naar opvoeding van de mensen, mét toepassing van fair-play, mét behoud van principes, mét erkenning van de menselijke waarde.

En denk elke seconde van dag en nacht aan het feit dat «woorden wekken, maar voorbeelden strekken». Door het behoud van déze levensregel zult ge uiteindelijk resultaat boeken.

Indien mijn woorden U niet kunnen overtuigen, mijn kind, denk dan over de jaren heen terug aan ons, «Clownen». Onze taak bestond erin de mensen te

laten lachen. Wát we ook persoonlijk hebben meegemaakt, hóe we ook smart en ellende hebben gekend, iedere clown kwam voor zijn publiek met lachend gezicht en guitestrekken. En over de eeuwen heen bleef een clown het symbool van de grappenmaker die leute brengt onder de mensen.

Indien wij hadden gepiekerd over wat het leven ons níet bracht, dan ware zulks onmogelijk geweest. We hebben echter alléén voor ogen gehad welk de rol was die we moesten spelen in het schouwtoneel.

En als ik na deze ernstige, diepmenselijke woorden, de oppervlakkige, lachwekkende snuit even dieper doorgrond, dan vind ik daarachter de smartelijke trekken van een menselijk wezen dat in zijn hoog voorhoofd de intelligentie verborgen houdt waarmee geheel deze wijze levensregel beheerd wordt.

Dan vind ik weer de kracht om mijn rol te spelen die het leven me heeft opgelegd.

Nog even voor het slapen gaan kan ik gerust «diep in 't eigen herte kijken» en glimlachend dank ik mijn roskopje.

Hij is er weer in gelukt me te doen lachen.

Waarom zou ik niet lukken in mijn taak als ik de raadgevingen volg van,

mijn clown ?

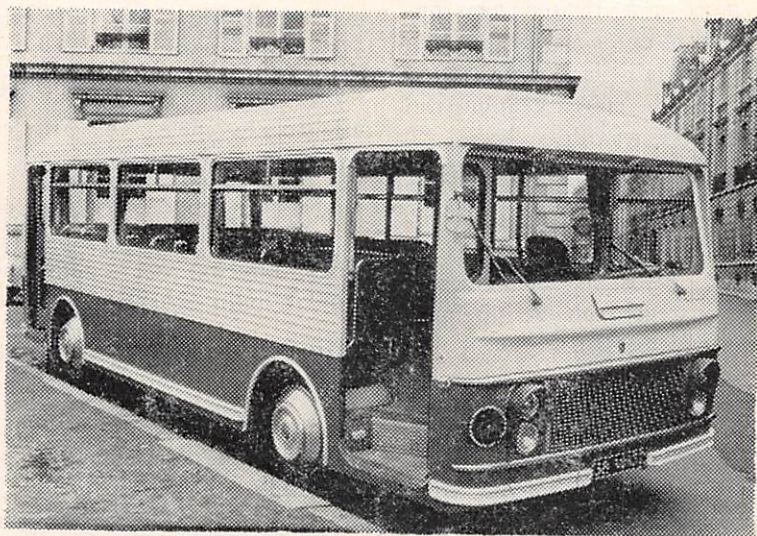
Parijse Nieuwigheden

Te Parijs heeft men naar een oplossing gezocht om de verkeersmoeilijkheden waarmede men in die reuzenstad te kampen heeft, te verminderen.

Het resultaat van deze studie was de «MICROBUS» waarover wij nu, dank zij de bereidwilligheid van de directie van de «Regie Autonome des Transports Parisiens» enkele bijzonderheden kunnen brengen.

Door de geweldige uitbreiding van de Parijse agglomeratie sinds 1945 en de voortdurende aangroei van het wagenpark, is te Parijs de verkeersdrukte geweldig vergroot en wordt het openbaar reizigersvervoer van langs om meer bemoeilijkt.

Bij onderzoek voor de mogelijkheden om de opstoppingen op de openbare wegen te verminderen, is gebleken dat het gebruik op een bepaald traject, van autobussen met beperkte capaciteit, van aard kan zijn het totale wegverkeer te verminderen.



Inderdaad worden de automobilisten thans aangezet af te zien van het gebruik van hun voertuig voor verplaatsingen in de binnenstad en voornamelijk in de «zone bleue» waar het stationeren tot één uur beperkt wordt.

Vanzelfsprekend kan de exploitatie van zulke lijn niet beantwoorden aan het gestelde doel, indien de commerciële snelheid van deze bussen niet aanzienlijk kan opgedreven worden, teneinde de reizigers te lokken.

Om aan deze voorwaarde te voldoen is het in de eerste plaats noodzakelijk het verkeer te vergemakkelijken door in de straten van het bustraject, het stationeren te beperken of zelfs te verbieden. Ook dienen deze straten breed genoeg te zijn om de bus toe te laten op een behoorlijke wijze (zonder moeilijke manoeuvres) haar traject te doen afleggen.

Daarenboven dient het bestaan van de bus aan de halten tot een minimum herleid te worden door volgende punten in acht te nemen :

- aanbrengen van afzonderlijke in- en uitgangsdeuren teneinde het in- en uitstappen te versnellen.
- de halteplaatsen van deze bus-

lijn duidelijk afscheiden van de halten der andere lijnen, zodat iedere mogelijkheid tot twifelen of vergissen uitgesloten is.

- eenheidstarief met gemakkelijk betaalmiddel (bv. één muntstuk), zodat het innen van de ontvangsten zeer snel door de bestuurder kan gebeuren.

Het is inderdaad noodzakelijk dat op de microbussen de éénmansbediening toegepast wordt teneinde de personeelskosten zo laag mogelijk te houden.

Het bustraject dient zó gekozen te worden dat hij in principe een handelscentrum van de stad verbindt met een ander punt dat grote stationeermogelijkheden biedt.

De exploitatie van zulke buslijn kan de verkeersdichtheid geweldig verminderen, de verplaatsingen van de Parijzenaars vergemakkelijken en in de betrokken sectoren de exploitatievoorwaarden van de andere (regelmatige) lijnen verbeteren.

De twee lijnen welke voorzien zijn, n.l.

«Porte Maillot - Bourse»

«Invalides - Place de Clichy»

zijn tot op heden nog niet in dienst gesteld. zij zullen in gebruik genomen worden zodra de

Regie over het nodige materiaal beschikt, waarschijnlijk tijdens het laatste trimester van dit jaar. Het publiek zal hiervan tijdig op de hoogte gebracht worden door de kranten en door aanplakbrieven op de bijzonderste plaatsen van de stad Parijs.

Ziehier nog enkele technische gegevens omtrent de microbus :

Diesel motor : max. vermogen
76 P.K. bij 2400 omw.

Aantal zitplaatsen : 20

Laadvermogen : 3000 Kg.

Kleinste draaistraal : 9 m.

Totale lengte : 8 m.

Aantal deuren : 2 (langs de rechtse zijde waarvan één vóór de vooras)

Breedte der deuren : 0,70 m.

Hoogte in het rijtuig : 2 m.

Vooropgezette minimum
exploitatiesnelheid : 25 Km/h.

Max. snelheid

(geladen) : 85 Km/h.

-
- De veiligheidsklep bij het behandelen van klachten :

Laat de klager stoom afblazen

- De beste methode om anderen tot rede te brengen :

U kunt geen vliegen vangen met azijn

TENTOONSTELLING HUISVLIJT

Ingericht op 24 juni tot 1 juli 1961

door CATBAVRIENDEN ANTWERPS TRAMPERSONEEL v. z. w

Gesticht in 1947.

De Catbavrienden, aangesloten bij het Coördinatiecomité T.A.O., heeft deze manifestatie ingericht met het doel de verschillende aspecten van het vrije-tijdswerk zijner leden te laten kennen.

De tentoongestelde voorwerpen wijzen op het streven naar meer kwaliteit bij het personeel T.A.O.

De belangstelling bij de opening van deze tentoonstelling was reeds een gunstig voorteken voor het welslagen van deze manifestatie. De grote opkomst van de volgende dagen bevestigde het gewettigd optimisme.

Het was de heer Dequeecker, burgemeester van Deurne, die op zaterdag 24 dezer de tentoonstelling plechtig openverklaarde.

Bij de rondgang werd de aandacht getrokken op: schilderijen, foto's kunstwerken, allerhande verzamelingen, knutselwerk en handwerken.

Er werden gelukwensen overgemaakt voor de prachtige versiering, de schone stand van de Sociale Dienst T.A.V., de verschillende haak-, naad-, borduur- en kantwerken die getuigden van een ver doorgedreven vaardigheid bij onze dames-leden, de geslaagde fotostand, enz.

Catbavrienden moet nu op de ingeslagen weg blijven voortgaan en de leden en symphatisanten aanmoedigen om bij een volgende tentoonstelling nog meer waardevolle inzendingen te leveren.

Wij danken, langs deze weg, zowel de leden-deelnemers als de hulpvaardigen voor hun gewaardeerde medewerking en bijdrage die zij allen, onbaatzuchtig, hebben getoond voor het welslagen van deze tentoonstelling.

Namens het Bestuur van Catbavrienden
Antwerps Trampersoneel
De Alg. Voorzitter,
BIESEMANS J.

SPORT ONTSPANNING ANTWERPSE TRAMWEGEN



VRIENDEN, TRAMAGENTEN,

Het bestuur van SOAT heeft besloten van heden af actief deel te nemen aan de redactie van T.A.O.-band. We zullen U in de toekomst langs deze weg vertellen over de verschillende activiteiten van onze kring, alsook over de principiële beslissingen, mogelijkheden en moeilijkheden.

ONS EERSTE VERSLAG ZAL EEN BEKNOPT OVERZICHT GEVEN VAN DE 17e ALGEMEEN VERGADERING :

De 17e algemeen vergadering betekent dat we dus reeds 17 jaar bestaan. 17 jaar van hard werken voor al diegenen die de taak vervullen van «organisator der prestatie's voor de leden». Het is om van te duizelen als we even nadenken wat wij in die tijdspanne allemaal hebben verwezenlijkt.

- We hebben de afdelingen biljart, voetbal, toneel, kabalet, reizen, studiekring, kwis fotokring, jeugdtoneel jongeren, zwemmen, volley-ball, kaarten, oprustgestelden.
- We hebben de grootste feesten op touw gezet en tot in de kleinste uurtjes vermaak gemaakt.

Kortom,

S.O.A.T. heeft bewezen belang te stellen in het vraagstuk van de vrije tijd der tramagenten. SOAT tracht tegelijkertijd het kameradschapsgevoel tussen de personeelsleden aan te wakkeren en de menselijke waarde van de tramagent te verhogen door de fysische en morele mogelijkheden te ontwikkelen.

UIT DE BESCHOUWINGEN VAN HET VERLOPEN JAAR, op onze algemeen vergadering, geven we hier enkele beelden.

- 3.417 prestatie's
- 12.940 uren
- 71.748 aanwezigen

BILJART :

- overwinningen in de schalen Koxvrienden, Planta, Cambrianus, met daarbij verschillende persoonlijke prijzen.
- 2 ploegen in het kampioenschap AVVV.
- clubhandikap in 2 kategorien.
- avondhandikap.
- handikap oprustgestelden.
- In tornooien en kampioenschappen alleen werden in totaal 173 wedstrijden gespeeld.

VOETBAL :

- in kampioenschap, 2 ploegen in het AVVV.
- 41 spelers werden opgesteld.
- 2e en 12e plaats.
- schaal der sportiviteit voor de 3e maal.
- matches tegen kollega's uit binnen- en buitenland.
- vriendenwedstrijden.
- tornooien tussen de verschillende afdelingen bij T.A.O. waar meer dan 50 leden hun ontspanning vinden.

KERSTFEEST VOOR DE KINDEREN :

(in opdracht van het CCTAO)

- 18 herhalingen met 21 kinderen.
- 500 kerstpakken uitgedeeld.

PAASFEEST VOOR DE KINDEREN VAN LEDEN VAN ONZE KRING :

- 51 jongens en meisjes op uitstap naar Lichtaart.
- 145 paasgeschenken op het secretariaat.

TONEEL, KABARET, FEESTEN :

- 52 herhalingen.
- 5 avonden van leute en gezelligheid.
- als hoofdschotel : 2 dagen Vlaamse kermis. Om nooit meer te vergeten !

KWIS :

- Kampioenschap AVV.
- 8 spelers namen deel.
- 23 avonden in wedstrijd en nog vele andere in oefenstonden en vriendenwedstrijden.

Vrienden, we kunnen zo verder gaan, maar als we alles moeten vermelden wat SOAT in 1960 heeft gepresteerd, zouden we T.A.O.-band in zijn geheel moeten «afhuren».

Daarom geven we U hier slechts een klein idee van onze werking.

Immers, het was hartversterkend, na de afwerking van de dagorde de viering van de leden bij te wonen die zich in de loop van het jaar in en om onze kring hebben verdienstelijk gemaakt.

Daar waren onze biljarters die de schalen Planta en Cambrinus wisten te winnen. Daar waren onze clubkampioenen van de reeksen A en B plus de kampioen van onze kranige ouderlingen. Daar waren onze verdienstelijke toneelspeler en speelster die door ons bestuur op het podium geroepen werden. Er waren onze voetballers die voor de 3e maal beslag wisten te leggen op de beker der sportiviteit. En er waren de commissarissen en de bestuursleden aan wie na een periode van 10 jaar werking even dank werd toegezegd.

Ze waren met velen, en het waren allen de echte SOAT-ers die hun kring waardig wisten te vertegenwoordigen, of ze nu de hoofdvogels afschoten of niet.

KORTOM,

Het was een vergadering die bewees dat de kring regelmatig kan rekenen op de good-will van iedereen. Het was een vergadering waar het enthousiasme der ouderen, de jongeren er toe aanzette om het werk in het bestuur te komen verlichten.

Dergelijke strekking is het mooiste bewijs dat SOAT 100 % leefbaar is.

Volgende maal vertellen we U meer in detail de werking van onze kring en geven we tevens een overzicht over de samenstelling van het bestuur en de namen van de verschillende afdelingsleiders.

Wie echter intussen verdere inlichtingen wenst, kan zich steeds in contact stellen met het secretariaat, Draakplaats 6, Antwerpen, tel. : 39.99.15.

Vergeet niet even binnen te wippen in één van onze prachtige

CLUBLOKALEN :

- Draakplaats 6, beneden open elke dag van 13 uur af.
- Terrein Uitbreidingstraat Berchem, open bij elke manifestatie aldaar.

OAT VOETBALT !

60 leden van SOAT bestaande uit voetballers en supporters trokken Zaterdag 17 juni jl. naar Den HAAG om deel te nemen aan boven vernoemd tornooi.

Zeggen we maar onmiddellijk dat het weer een succesdag is geworden. In zoverre zelfs dat we uitnodigingen op zak hebben om te Amsterdam, Leiden en Rotterdam te komen spelen. We hebben kennis kunnen maken met al deze Hollandse werkmakkers, we hebben veel gehoord en geleerd.

Wat het tornooi zelve aangaat, zijn we wel een beetje beneden de verwachtingen gebleven, alhoewel er niet kan gezegd worden dat we slecht gespeeld hebben. Verschillende spelers echter zijn totaal de «spirit» en de form kwijt. Nor-

maal moeten we die ploegen zeker baas kunnen. Ook de felle wind was een nadeel voor ons. Drie-maal moesten we starten tegen dit natuurelement, en ondervonden nadien de weerbots ervan. Dat was natuurlijk van invloed op onze speelwijze.

Ziehier de uitslagen :

Den Haag — Rotterdam	3—0
S.O.A.T. — Leiden	0—0
Amsterdam — Den Haag	1—0
Rotterdam — S.O.A.T.	2—0
Leiden — Amsterdam	0—3
Den Haag — S.O.A.T.	0—0
Rotterdam — Leiden	3—0
Amsterdam — S.O.A.T.	0—1
Leiden — Den Haag	0—0
Rotterdam — Amsterdam	1—1

We eindigden op de 3e plaats en hadden het genoeg de overwinnaar van het tornooi Amsterdam te kloppen.

Opmerkingswaardig het weinige aantal doelpunten dat er gemaakt werd.

Na een gezellige maaltijd en een puike bonte avond ging iedereen tevreden naar huis, met het besluit er een volgende maal weer bij te zijn.

Eindrangschikking Tornooi vr de

WISSELBEKER S.O.A.T.

1. Gar. Pothoek	4 3 1 0 9 1 7
2. Chauffeurkes	4 3 1 0 12 3 7
3. Brossel Boys	4 1 2 1 6 9 3
4. Gar. Brusselstr.	4 0 2 2 6 5 2
5. Lijn 12	4 0 3 1 1 9 1

FINALE :

Gar. Pothoek - Chauffeurk. 1—0

De Voorzitter,
M. Van Bellingen

ATBS VOETBAL

Na de finale op 11.5.1961, ging in het gezellige clublokaal van A.T.B.S. de uitreiking der schalen door. Na een inleidend woord door een ATBS-bestuurslid, in vervanging van onze Voorzitter, de heer Truyen, die wegens ambtsbezigheden in het buitenland verblijft, nam de Heer ir. G. Weyns, van de Directie van T.A.O. en Voorzitter van het Coordinatiecomité T.A.O. het woord.

De Heer ir. Weyns verontschuldigde de heer Th. de Ruijter, Voorzitter van het Beheerscomité, welke tot zijn grote spijt niet aanwezig kon zijn op deze finales. Tevens feliciteerde de Heer ir. Weyns alle spelers, zowel winnaars als verliezers, scheidsrechters, supporters en sympathisanten voor hun sportiviteit, fair-play en voor hun geleverd voetbalvertoon welke bijdroegen tot het welslagen van dit groots interdepartementen-voetbaltornooi A.T.B.S. 1961.

Vervolgens ging de Heer ir. Weyns in naam van de Heer Voorzitter Th. de Ruijter, over tot de uitreiking der bekens.

- De «Schaal Hr. de Ruijter, Voorzitter Beheerscomité» alsmede de «Schaal A.T.B.S.» gingen naar het Verkeersdienstpersoneel Garage Pothoek.
- De «Schaal ir. Weyns» : werd toegekend aan Verkeersdienstpersoneel Hoboken.
- «Schaal ir. Steenackers» : ging naar de Centrale Werkplaats.
- «Schaal ir. Van Cant» : werd uitgereikt aan Personeel Garage Brusselstraat.
- «Schaal Hr. Truyen» : werd overhandigd aan Verkeersdienstpersoneel Groenenhoek.
- «Schaal Mevr. Demeure» : werd toegewezen aan Verkeersdienstpersoneel Brusselstraat.
- «Schaal Techn. ing. Melis» : voor Personeel Garage Pothoek.
- «Schaal Techn. ing. De Coninck» : naar Bureelpersoneel.
- «Schaal Techn. ing. De Baere» : toegekend voor de «sportiviteit» ging naar de Centrale Werkplaats als oudste ploeg (429 jaar : wedstrijd 6.4.61).

Wij dienen echter het sportieve gebaar van de ploeg der Centrale Werkplaats te onderstrepen die deze beker spontaan overhandigde aan het Garagepersoneel Brusselstraat. Dit omdat deze ploeg zich vooraf akkoord had verklaard om de troosting te betwisten tegen een versterkt elftal van de Centrale Werkplaats.

Onder een luid applaus dankte de Heer ir. Weyns nogmaals alle deelnemers voor hun sportiviteit. Aldus werd dan dit groots interdepartementen-voetbaltornooi A.T.B.S. 1961 besloten.

Wij hopen dat wij volgend jaar weer in de gelegenheid zullen zijn om een wederuitgave te brengen van dit eerste succes.



De ploeg- afgevaardigden na de prijsuitreiking met in hun midden Dhr. ir. Weyns.

UITSLAGEN en RANGSCHIKKING :

Bureelpersoneel — Verkeersdienst III	1—2
Garage Pothoek — Verkeersdienst V	0—4
Verkeersdienst I — Centrale Werkplaats	2—3
Garage Brusselstraat — Verkeersdienst IV	3—1
Verkeersdienst III — Centrale Werkplaats	7—0
Verkeersdienst V — Garage Brusselstraat	2—0
Bureelpersoneel — Verkeersdienst I	0—4
Garage Pothoek — Verkeersdienst IV	1—5
Bureelpersoneel — Garage Pothoek	1—3
Verkeersdienst I — Verkeersdienst IV	3—1
Centrale Werkplaats — Garage Brusselstraat	5—3
Verkeersdienst V — Verkeersdienst III	3—0

EINDRANGSCHIKKING

1. Verkeersdienst Garage Pothoek
2. Verkeersdienst Hoboken
3. Centrale Werkplaats
4. Garage Brusselstraat
5. Verkeersdienst Groenenhoek
6. Verkeersdienst Garage Brusselstraat
7. Garage Pothoek
8. Bureelbedienden

Zaterdag 27 mei 1961 was het weer feest in loods II. Immers, onder de onvermoeide leiding van de feesthest., Dhr De Roeck, werd een grootse feestdag georganiseerd voor de leden welke dit jaar met rust gaan en gingen.

Het zijn de Heren :

CELEN, JACOBS, PHILIBERT,
MICHIELS, PEETERS, DE
GROOF, COOLS, VERLEGH,
CREVE.

Te 16 u. 30 werden de gepensioneerd met hun dame in de loods ontvangen. In aanwezigheid van de Heer en Mevrouw Geerts, bureelhoofd, en van de Heer en Mevrouw Verbist, loodshoofd, werd de traditionele groepsfoto gemaakt.

Daarna vertrok de stoet naar het restaurant «Hulstkamp» waar een heerlijke maaltijd werd aan-

L
O
O
D
S
H

F
E
E
S
T

IN

geboden terwijl elke gepensioneerde en dame passende geschenken in ontvangst mochten nemen.

Vele vrienden en kennissen waren dan te 20 uur op het appel in de loods om hun oude kameraden geluk te wensen en met hen te genieten van een oprecht gelukte showavond onder de leiding van Kees Brug, de overbekende radio- en televisievedette.

Deze las op het einde van de show-avond één van de vele brieven voor, die gepensioneerden hem hebben geschreven om hun warme dank te uiten, en ook Dhr De Roeck, de feestbestuurder van hun vriendenkring : «de overste die met hart en ziel werkt voor de oudere vrienden».

Tot in de late uurtjes heerste er nog vreugde en gezelligheid in het milieu van loods II.

Gebeurtenissen om en rond het TAO-net

Periode maart - juni 1961

ELEKTRISCHE WISSEL (Antwerpsesteenweg - Hoboken)

— De gewone overgangswissel in de Antwerpsesteenweg (huisnr 355), richting Hoboken, werd veranderd in een elektrische wissel.

Ingevolge deze wijziging werd de halte Antwerpsesteenweg nr 341 (richting Hoboken) verplaatst naar huis nr 355. (Bericht 3.3.1961)

HALTEWIJZIGING LIJNEN 7 & 15

— Op verzoek van de politie van Berchem werden dd. 13.3.1961 volgende wijzigingen uitgevoerd :

- 1) halte (beide richtingen) in Grote Steenweg, ter hoogte Jozef Woutersstraat servangen door :
Jan Moorkensstraat, Paal no 7/77 (richting Stad) en Paal no 7/76 (richting Mortsel).
- 2) werden afgeschaft, de beide halten in de Grote Steenweg, ter hoogte van Pulhoflaan.
- 3) De halten (beide richtingen) in de Grote steenweg ter hoogte Pastoor Van de Wouwerstraat, werden verplaatst naar Ringlaan, paal no 7/139 (richting stad) en paal no 7/134 (richting Mortsel). (Bericht 9.3.1961)

W.C. - GELEGENHEID SCHOONSELHOF

Aan het eindpunt Schoonselhof werd aan St. Bernardsesteenweg no 1128, een toilet-gelegenheid ter beschikking van het rijdend personeel gesteld. (Bericht 7.3.1961)

HALTEVERPLAATSING LIJN 24

Van 16.3.1961 af, werd de halte in de St. Bernardsesteenweg - hoek Goede Tijdstraat, verplaatst naar St. Bernardsesteenweg no 1140.

Een eindpunthalte zal bijgeplaatst worden aan de 2e lichtpaal in de eindpuntboog. (Bericht 15.3.1961)

AUTOBUSLIJN 23

Met het oog op de wegdekwerken in de Handels- en Onderwijsstraten werden van 16.3.61 tot 10.5.1961 opeenvolgende trajectwijzigingen doorgevoerd.

AUTOBUSLIJN 18/19

Ingevolge wegdekwerken in de Van den Nestlei, werd van 20.3.61 af tot 10.5.61 deze autobuslijn omgeleid langs Plantin en Moretuslei (Heen- en Terugrit).

Werken St. KATHELIJNEVEST

Deze werken, hadden voor gevolg dat van 28.3.61 tot 18.4.1961 de rijtuigen der tramlijn 7, van Meirbrug af, werden afgeleid naar Suikerrui. De autobussen der lijn 9 zorgden voor de verbinding tussen Tolhuis - via Van Schoonbekeplein - en Meirbrug.

(Bericht 24.3.1961)

HALTEWIJZIGING AUTOBUSLIJN 23

De halte gelegen op de Viaduct te Merksem (Paal 3/105), richting Stad, werd op 28.3.1961 verplaatst naar Minister Delbekelaan nr 76 A.

NIEUW WEGDEK OP TENIERSPLAATS

Opeenvolgende trajectwijzigingen voor de buslijnen 18/19 en 23, werden toegepast ingevolge de hernieuwing van het wegdek van de Teniersplaats. Dit geschiedde tussen 4.4.1961 en 13.4.1961,

HERPROFILERINGSWERKEN J. VAN RIJSWIJCKLAAN

De grootscheepse werken welke aldaar sinds 6.4.61 aan gang zijn - tramsporen in 't midden van aanplantingen - werd de reisweg der autobuslijnen 25, 26 en 27 opeenvolgend in de omgeving Kolonielaan (J. Van Rijswijcklaan, gewijzigd). Op 26.5.1961 werd het eerste gedeelte van de nieuwe sporen ter hoogte van de Beschavingsstraat in gebruik genomen.

WEEKABONNEMENTEN AAN GUNSTTARIEF - LIJN 33

Van 17.4.1961 worden geen weekabonnementen meer op de wagens van de autobuslijn verkocht. Deze dienen bij voorbaat afgehaald en zullen alleen nog te bekomen zijn op bepaalde dagen en uren in de loodsen, garages en bij de huidige vaste posten op het net ('s zaterdags), alsook in sommige grote bedrijven en fabrieken. Een geldige bewijskaart is vereist. (Bericht 5.4.1961)

HANDEL VOOR «LUCHTAFLAATKRAAN» OP BROSSSEL-BUSSEN

Op de autobussen, type Brossel, werd een draaihandel aangebracht voor de bediening van een «luchtafvoerkraan».

In geval de luchtdruk onvoldoende is, moet dan ook eerst de stand van deze handel nagezien worden. (Bericht 13.4.1961)

RIOLERINGSWERKEN IN DE LANGE LEEMSTRAAT

Door deze werken werd de tramlijn 4/8 van 2.5.1961 tot 1.7.1961 tussen de Borsbeekse Poort en Huidevettersstraat onderbroken.

De rijtuigen werden vanaf de Borsbeekse Poort langs de lijnen 11, 9 en 2 afgeleid naar het Centraal Station om via De Keyserlei en Meir, alzo de Groenplaats te bereiken. (Heen- en Terugrit).

Een autobuspendeldienst werd ingelegd tussen de Borsbeekse Poort en de Comedieplaats. (Bericht 28.4.1961)

Op 1.7.1961 konden de tramrijtuigen der lijn 8 hun normale reisweg hernemen.

VERVOER NAAR MIDDELHEIMPARK

Met het oog op het vervoer naar dit park, werden op zon- en feestdagen, extrabusdiensten (aanduiding : «Middelheim») ingelegd op de buslijnen 5 en 17.

Lijn 5 : vertrek Groenplaats : 13h10 - om de 40 min. tot 18h30.

vertrek Middelheim : 13h30 - om de 40 min. tot 18h50.

Lijn 17 : vertrek Centraal Station : 13h00 - om de 15 min. tot 18h45.

vertrek Middelheim : 13h20 - om de 15 min. tot 19h05.

AFSCHAFFING LOODS TURNHOUTSE POORT.

Met ingang van 8.5.1961 werd de loods Turnhoutse Poort gesloten voor het TAO-personeel. Het aldaar gevestigde schaftlokaal werd van die datum af, afgeschaft.

HALTEWIJZIGING TRAMLIJN 7

Op verzoek van de Verkeerspolitie werden volgende halten gewijzigd :

1) *Richting Tolhuis :*

De halten Mechelsesteenweg / St. Jozefstraat en ter hoogte van de St. Thomasstraat, werden vervangen door één halte, nl. ter hoogte Mechelsesteenweg nr 135-137 (nabij Kerk).

2) *Richting Mortsel :*

De halte, Mechelsesteenweg nr 145 (voorbij Gounodstraat) werd verplaatst naar Medhelsesteenweg nr 163-165 (St. Thomasstraat).
(Bericht 1.6.1961)

TERUGKEERMOGELIJKHEID OP LEOPOLDPLAATS

Op de Leopoldplaats, rond het standbeeld van Koning Leopold I, werd een lus (spoor) aangebracht, waar desgevallend, op bevel van een overste wagens kunnen rondrijden.

AUTOBUSLIJNEN 17 en 27

Op verzoek van de Verkeerspolitie werd de halte, richting Centraal Station, van vermelde buslijnen in de Belgiëlei, nabij Lange Leemstraat, verplaatst naar Belgiëlei nr 99. Dit is \pm 18 m. voorbij het kruispunt.

HERPROFILERINGSWERKEN KOL. SILVERTOPSTRAAT

In verband met de doortrekking van de J. De Voslaan en om de verbinding te verbeteren met de nieuwe wegeaanleg op de gronden van de Kielsevest - Montigny- en Brederodestraten, wordt de Kol. Silvertoplaan verbreed.

Van 26 juni af werd de voorlopige halte in de Kol. Silvertoplaan, nabij Volhardingstraat, richting Hoboken, teruggeplaatst naar het verplaatste wachthuisje aan paal nr 4/48.

NIEUWE WEGBEDEKKING ANTWERPSESTEENWEG (Hoboken)

Door bovenvermelde werken, werd op 21 en 22 juni, telkens tussen 22h00 en 6h00 de tramlijnen 2 en 4 opgehouden ter hoogte van de J. Van de Wouwerstraat.

Een buspendeldienst verzekerde de verbinding tussen J. Van de Wouwerstraat en Kioskplaats.

FAMILIERITTENKAARTEN VOOR GEPENSIONEERDEN

Van 15.7.1961 af kunnen de TAO-gepensioneerden hun familierit-tenkaart - 2e helft 1961 afhalen op het TAO-hoofdkantoor, Grote Hondstraat, 58 Antwerpen (gelijkvloers).

Zij worden afgeleverd tegen inruiling van de kaart - Iste helft 1961 - door het Bureau «Maatschappelijke Werken» - winket nr 9 en 10 : alle dagen van 8h30 tot 11h30 en van 14h00 tot 16h30 ('s zaterdags niet).

P.C.C. - NIEUWS

- Op 10.4.1961 kwamen de twee laatste PCC-rijtuigen toe in de Centrale Werkplaats. Hiermede werd de levering van de eerste 39 PCC-wagens besloten.
 - Sinds 13.4.1961 is de tramlijn 7 volledig uitgerust met PCC-tram-rijtuigen.
-

VRIENDENKRING „GARAGE POTHOEK”

Vrijdag 26 mei jl. waren de leden en sympathisanten zeer talrijk opgekomen in de zaal van de Sociale Dienst T.A.O., om het éénjarig bestaan te vieren van de «Vriendenkring».

Een hartig aperitief opende het feest. Tussen de opgediende Chinese gerechten in werd het welkomswoord gesproken door de ondervoorzitter Dhr. Van Bulck, die de voorzitter Dhr. De Coninck verontschuldigde, die weerhouden was wegens buitengewone omstandigheden. Tevens wees de spreker op het bijzondere karakter van deze viering : «Wat altijd onmogelijk werd geacht, viert vandaag zijn eerste verjaardag!». Verder bracht spreker hulde aan de goede geest van verstandhouding in de vereniging en besloot met een woord van dank aan alle inrichters van het feest, bijzonder Mej. Somers, van de Sociale Dienst T.A.O.

Het nagerecht opgesmuld werd ruimte gemaakt, om op de tonen van drums en trekorgel, geslagen en getrokken door Piet Nelen en zijn gezelschap, tot in de vroege morgenuren een ode te brengen aan Bacchus en Terpischore.

Het zullen nog vele verjaardagen worden voor een «Vriendenkring» die zulke vriendschap groepeerst !

Vebe.



PIM

Het was een schone dag in de zomerperiode. Geen schoolgasten aan boord en nog veel sinjoren in het buitenland. Het is «de» tijd dacht Pim dat ik al mijn reizigers tot in de puntjes kan verzorgen. «Ik zou ze thuis gaan halen» mompelde hij binnensmonds, en hier op de bus koffie zetten.

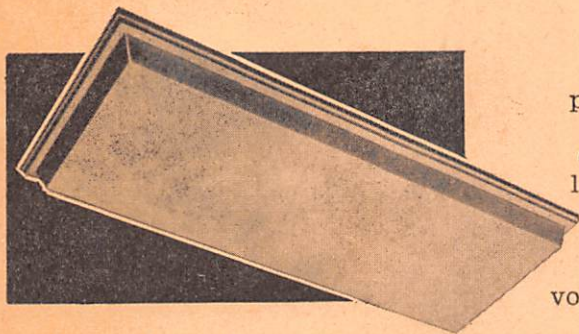
Met zijn 25 draaide hij van de Kronenburg- in de Kasteelpleinstraat. Aan de halte stond een vrouwtje dat zeker een heel eindje in de vorige eeuw geboren was. Gans in 't zwart, een kanten mutsje op het hoofd, een grote sjaal over de schouder en een rok tot bijna op de grond getuigden, samen met de licht voorovergebogen rug, voor haar hoge ouderdam. Met veel eerbied stopte Pim zo dicht mogelijk tegen het voetpad en opende de deur. Met een onvaste doch vriendelijke stem vroeg zij «Mijnheer, rijdt U naar Wilrijk?» en Pimmeke nodigde haar direkt uit in te stappen. Maar niet helemaal overtuigd herhaalde zij haar vraag: «Mijnheer U rijdt toch naar Wilrijk, hé? Pim bevestigde dit uitdrukkelijk: «Ja zeker moederke, wij rijden naar Wilrijk. Maar zeg me nu eens, waar U moet zijn? Het Nachtegalenpark, de Bist, het Vallaar dat is allemaal Wilrijk». En terwijl hij dit vroeg zag hij ons oudje zo ongelukkig worden, dat Pim spijt had zoveel

ineens te hebben gevraagd. «O, Mijnheer, zegde ze weifelend «in Wilrijk». Het was haar nu goed aan te zien, dat zij door de jaren vergeetachtig geworden was, en Pim zou wel al vragende aan de weet komen waar zij zijn moest. Terwijl hij verder reed vroeg Pim af en toe eens «Gaaf U naar familie, moederke?» of anders «Is het in een winkel dat U zijn moet». Telkens klonk het zacht en ongelukkig: «Mijnheer, het is in Wilrijk dat ik zijn moet». Pimeke pijnigde zijn hersenen om tot een oplossing te komen maar vooreerst kwam die niet. Zo was hij reeds tot aan de Berkenlaan gekomen, waar het grondgebied Wilrijk begint. Hier zou ik nu toch iets moeten weten, oordeelde Pim, maar stelde vooreerst nog een vraagje. «Hebt U geen briefje of naamkaartje met het adres, dan kan ik zeggen waar U moet uitstappen». Nu kwam een gelukkige glans over haar gelaat en verheugd, doch enigszins verlegen over haar schroom zei ze «Ja, Mijnheer, dat was ik vergeten». Terwijl zij in haar handtas rondscharrelde voelde Pim zich opgelucht eindelijk de oplossing voor het vrouwtje te hebben gevonden. Hij opende een verfrommeld briefje dat zij hem gaf en las met stomme verbazing de met onvaste hand geschreven letters:

« W I L R I J K ».



Een elegante, moderne en praktische plafondluster... de PFO luster!



De extra-platte en
opaalkleurige PFO
plafondluster (totale
dikte 10 cm), geeft
een "esthetische op-
lossing" aan alle pro-
blemen van de
moderne verlich-
ting. Geen kosten
voor wegwerken, enz...

Armatuur vanaf **1.571 F**



ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI

TEL. 32.57.81



Van Rossum

NATIONALESTRAAT 28 ANTWERPEN
HERENKLEDING KAMMENSTR. 28