

Jvens.

T.A.O. *band*

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



3e 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

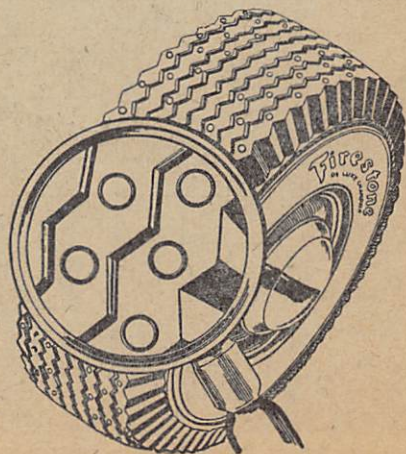
Firestone

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



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 : J. SCHOUWAERTS



ILLUSTRATIEMATERIEEL werd bereidwillig ter beschikking gesteld door : «Via Secura» — «Onze Buurtspoorwegen»

FOTO VOORPAGINA :

Deze foto is het werk van onze collega J. Charlé (W. & W. 8183) en prijkte op de spijskaarten van het banket aangeboden aan de gedecoreerde en gepensioneerde personeelsleden van T.A.O.

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

TEL:
32.08.12



BESTUURDERS OPGELET! PRENT DEZE DATUM
GOED IN HET HOOFD WANT VAN DIE DAG AF

BELANGRIJKE WIJZIGING
AAN DE WEGCODE

VOLSTREKTE VOORRANG
VAN RECHTS

vanaf 1 december moeten dus alle bestuurders aan de kruis-
punten, de voertuigen welke van rechts komen, voorrang verlenen

OPGELET :

- SPOORVOERTUIGEN behouden hun voorrang.
- De verkeerstekens 1a (omgekeerde driehoek) en 26 (omgekeerde driehoek met STOP) verplichten U voorrang te verlenen, zelfs aan de bestuurders die van links komen.
- Het verkeersteken 2 (driehoek met zwarte pijl) verleent U volledige voorrang t.o.v. de voertuigen die van links of van rechts komen.



De heer F. TIJSMANS, Schepen van Openbare Werken der stad Antwerpen, en tot nog toe Ondervoorzitter van het voorlopige Beheerscomité, werd bij ministerieel besluit van 4 oktober 1961 benoemd tot Voorzitter van het voornoemd Beheerscomité, dit in vervanging van de heer Th. de Ruijter, welke ontslag nam.

Wij wensen de heer F. Tijsmans alle succes toe in zijn nieuwe functie.

De Redactie.

FEEST GEDECOREERDEN

In de feestelijk versierde Stadsfeestzaal van de Meir werden op woensdag, 20 september j.l., de oudste leden van onze tramfamilie op waardige wijze gevierd.

Inderdaad waren er op deze dag 117 personeelsleden met hunne dame uitgenodigd om het voorwerp te zijn van een welverdiende hulde als blijk van dank voor hun vele jaren trouwe plichtsvervulling in dienst van T.A.O.

Aan de eretafel merkten wij o.a. Dhr Th. de Ruijter, Voorzitter van het Beheerscomité, Dhr Burgemeester Craeybeckx, Dhr Van Lul, Kabinetsattaché van de Heer Minister van Verkeerswezen, Dhr Van Bladel, Opdrachthouder bij het Ministerie van Arbeid, Dhr Uyterhoeven, Kabinetschef van de Heer Gouverneur, Dhrn Schepen Tijsmans en De Wolf van de Beheerraad, en verder alle diensthoofden van T.A.O., namelijk Mevr. Demeure, HH. Steenackers, Van Cant, Weyns en Truyen, alsmede afgevaardigden van de syndicale organisaties en de leden van de Ondernemingsraad.

Na het spelen van het Vaderlands Lied, werd de genodigden een feestmaal aangeboden, waarbij de tijd tussen de verschillende gerechten verkort werd door de welgekende animator Tony Corsary in samenwerking met het voortreffelijk orkest van Henri Reyntjens.

Na deze culinaire inzet nam Dhr Voorzitter van het Beheerscomité de gelegenheid te baat om de feestelingen als volgt toe te spreken: Heren afgevaardigden van:

- de Minister van Verkeerswezen,
- de Minister van Tewerkstelling en Arbeid,
- de heer Gouverneur;

Mijnheer de Burgemeester van Antwerpen,

Dames en Heren,

Het is me een genoegen U nogmaals te mogen « welkom » heten op deze traditionele T.A.O.-feestavond, een genoegen en een eer.

Want, al is het steeds een genoegen een gezelschap voor zich te zien, samengekomen om iets te vieren in een atmosfeer van vriendschap en gezelligheid — het wordt een eer wanneer die viering bedoeld is als een hulde aan jarenlange trouwe arbeid.

Honderd keren is het gezegd en duizendmaal herhaald op talloze feestzittingen: ere aan de jubilerende arbeiders, Gij allen hebt — lang voor het zover was dat ge zelf onder de jubilarissen zoudt plaats nemen — in krant of personeelsblad de toespraken gelezen, die

immer draaien — het kan uiteraard haast niet anders — rond dit éne motief in weinige punten: de waardering voor de geleverde arbeidsprestaties, betoond in een gezamenlijke hulde van officiële instanties, bedrijfsdirectie en werkmakkers aan de gevierden.

Ook bij ons gaat deze avond door onder het motto: Hulde aan de gedecoreerden en gepensioneerde personeelsleden. — Hulde, waarom? Om uw arbeid.

Die drie woorden mag ik inkleden in een lofrede vol ronkende perioden — mag ik berijmen in statige alexandrijnen — dit uiterlijke is ten slotte van bijkomstig belang. Waar het om gaat is de **mening** waarmee het simpelste « Gefeliciteerd » gesproken wordt. En hierover mag ik U getuigen, T.A.O.-feestelingen: die mening is er.

Wij gaan niet achteloos voorbij aan de jaren — de beste, bloeiende jaren, — van uw leven, die ge, door uw werk in het trambedrijf doorgebracht hebt in rechtstreekse dienstvaardigheid aan het Antwerps publiek. Ik doel hiermede niet uitsluitend op de agenten die hun arbeid op en aan de straat verrichten. Ook hij die niet met het reizend publiek in aanraking komt, staat daarom niet minder ten dienste van dit publiek, weinig opvallend maar even efficiënt.

« De wereld is een schouwtoneel. — Ieder speelt zijn rol en krijgt



Het centrale gedeelte van de eretafel.

Wij bemerken v.l n.r. dhren De Wolf, Van Lul, dhr Voorzitter Th. de Ruijter, dhr Burgemeester Craeybeckx, dhr Schepen Tijsmansen en dhr Uyterhoeven.

zijn deel ». — Ieder speelt zijn rol. Niet alleen de acteurs, die in volle voetlicht het stuk vertolken — ook hij die de regie verzorgt, ook hij die de kostumering ontwierp, staan vernoemd op een programma dat zichzelf respecteert.

Vanavond wens ik dan ook niet de minste scheiding te maken in het eerbewijs aan de agenten der verscheidene diensten, géén onderscheid tussen gedecoreerden en gepensioneerden. In het stuk « 25 jaar en méér tram te Antwerpen » heeft ieder zijn rol gespeeld.

Misschien was af en toe een weinig hulp nodig uit het opgevershokje — wellicht schudde nu en dan de regisseur ontevreden het hoofd om een verkeerde houding of een te harde stemintonatie — het publiek mocht bij sommige passages zijn applaus onthouden — dat verzinkt heden in het niet tegenover het lichtende feit: we zetten u in de bloempjes omdat ge hebt dóórgesproken.

Niet enkel de gebeurtenis van uw viering is verheugend. Ook uw aantal. Telkens zie ik een aanzienlijk percentage van het personeel op dit feest vergaderd. Waaruit af te leiden valt de bemoedigende vaststelling: de bestendigheid van de tramagenten bij ons organisme.

Inderdaad hebben we dit jaar weer:

- 3 agenten vereerd met de Gouden Medaille der Kroonorde,
- 9 met de Gouden Medaille der Orde van Leopold II,
- 96 met het Arbeidsereteken 1^e Klas,
- 8 met dit van 2^e Klas.

Voegen we daarbij 59 gepensioneerden, die toch ook stuk voor stuk méér dan een kwart eeuw dienst tellen, dan vinden we een zeer grote verhouding langgedienden op ons effectief van rond en om de 2.000.

Voor ieder van u persoonlijk is dit een grote dag, een mijlpaal in uw beroepsleven — voor het trambedrijf als levend organisme is uw groep van grote betekenis. De lange loopbanen in ons midden tonen ten overvloede dat « tramgeest », « korpsgeest » geen woorden zonder inhoud zijn. Ze verraden een diep gevoel van vast te behoren tot onze gemeenschap, ook als het moeilijk gaat.

De welwillendheid waarmede de officiële personaliteiten telkens de uitnodiging aanvaardden om hier aanwezig te zijn, op UW huldeviering, bewijst ons dat ook zij belang hechten, niet eenvoudig aan die 25 of 35 jaren arbeid — hetgeen in een mensenleven niet zo zeer uitzonderlijk is — maar aan uw vastheid in een publieke dienst ten bate van de ganse gemeenschap.

Die waardering van uw kant, Geachte Heren, die voor ons zo eervol is, is ons een welgekomen morele steun, nu de zwaarigheden van tramarbeid niet meer uitsluitend liggen in de aard van het werk zelf, maar nog toegespitst worden door de eisen der moderne snelle evolutie. Zomin als welke industrie ook, mag onze exploitatie zich onttrekken aan de gang van de tijd. Leven is een steeds herhaalde aanpassing aan de wisselende omstandigheden. Ook het trambedrijf is gebonden aan die wet.

Sedert de voorgaande hulde is een resultaat van deze evolutie tastbaar geworden in het verkeersbeeld onzer stad. Nieuwe, snelle P.C.C.-wagens deden hun intrede. Op de lijnen waar ze ingezet werden, leveren ze het rijdend bewijs dat vlug massavervoer nog mogelijk blijft — dat de taak van het gemeenschappelijk vervoer nog lang niet afgelopen is. Wie het wil, kan dagelijks de paradoxale vaststelling doen: niet de tram stremt het verkeer — maar het zogenaamd snelle privaatverkeer verhindert de tram te geven wat hij kan. Het sukses van die eerste moderne rijtuigen moet een aanduiding zijn, dat de tramexploitatie leefbaar blijft indien ze niet vastloopt op een ontijdig conservatisme.

Het spreekt nochtans vanzelf, dat modernisering, dat noodzakelijke aanpassing van ons dienstbetoon aan de veranderde vraag naar dienstlevering van de zijde van het reizend publiek, niet anders kan dan weerslag oefenen op de interne structuur van het bedrijf. Hier mag onze enige bekommernis zijn, de T.A.O. weer op te voeren uit een tijdelijke depressie naar een nieuwe bloei. Indien daarvoor oude gewoonten moeten plaats ruimen voor nieuwe methoden, indien — wat soms zwaarder valt — ingewortelde, maar verouderde, ideeën dienen losgelaten, dan mogen we ons niet halsstarrig daaraan vastklampen.

Waar het gaat om het bedrijf waarin tweeduizend Antwerpse gezinnen hun dagelijks brood winnen — waar het gaat om bijna evenveel gepensioneerden — mag niemand van ons weigeren zijn deel aan goede wil bij te dragen tot het opnieuw verheffen van onze exploitatie tot een GEZONDE exploitatie.

Ik ben er van overtuigd dat U zult slagen, mits de wil er is.

Dan zullen de gevierden, de gedecoreerden van vandaag, over tien jaar of bij hun op rust gaan met genoegen kunnen terugblikken op hetgeen ze hebben tot stand gebracht.

Dan zullen de gepensioneerden de zekerheid houden dat T.A.O. de verplichtingen kan nakomen die het tegenover hen heeft op zich genomen.

Het is in die hoop dat ik U allen, gedecoreerden en gepensioneerden van T.A.O., zeg: « Hartelijk gefeliciteerd » en nog vele jaren in goede gezondheid en levensvreugde.

*
**

Na deze welgemeende woorden van onze heer Voorzitter, was het grote moment aangebroken waarop 117 personeelsleden van T.A.O. werden vereremerd.

Bekwamen de Gouden Medaille der Kroonorde :

Segers Frans, Van de Velde Carolus, Van Goethem Joannes.

Bekwamen de Gouden Medaille der Orde van Leopold II :

Claes Louis, Claus Gerard, Coppens Willem, De Groodt Alfons, Loots Petrus, Maes Jozef, Van Boeckel Frans, Verkeek Joannes, De Loose Michaël.

Bekwamen het Ereteken van de Arbeid 1^e Klasse :

Adriaens Ferdinand, Antheunis Joseph, Arix Theophiel, Baeyens Frans, Bastin Victorin, Bellon Ernest, Beutels Amand, Bogaert Gustave, Borghs Theodoor, Boussy André, Brabants Juul, Braem Karel, Broeckx Henri, Corbeels Jan, Dassen Gustaaf, De Bruyn Joseph, De Bruyne Petrus, De Busschere Joseph, De Coninck Jozef, De Decker Petrus, De Deken Frans, De Kinder Frans, De Mot Gerard, De Mulder Victor, De Ridder Arthur, De Roover Joannes, De Vries Josephus, Dewals Andries, D'Hont Philemon, Dierckx Henri, Driesen Petrus, Dupont Joannes, Engels Renatus, Floryn Leon, Guns August, Geysbreghts Henri, Gijsels Frans, Jacobs Jozef, Jansoone Albert, Keppens Leon, Kersschot Petrus, Kleyn Frans, Laenen Marinus, Maes Jacobus, Meeus Alfons, Meulemans Ernest, Michiels Ludo, Nauwlaerts Remi, Nuyts Willebrord, Pauwels Lievin, Peeters Lodewijk, Philipsen Adrianus, Pinxteren Jozef, Reinardts Wilhelmus, Ruts Frans, Schoors Jan, Servotte Karel, Sillis Arthur, Smet Cyriel, Smits Ferdinand, Speybrouck Arthur, Taeymans Petrus, Thys August, Tielemans Louis, Tielemans Jan, Torbeyns Frans, Truyen Remigius, Van Bulck Petrus, Vancaneghem Gustaaf, Van Dam Joannes, Van den Bulcke Willy, Van der Auwera Frans, Van Dessel Frans, Van Gestel Joannes, Van Geyte Carolus, Van Grinsven Joannes, Van Himbeeck Petrus, Van Hout Petrus, Van Hout Jozef, Van Laeken Cornelius, Van Mechelen Ludovicus, Van Meirvenne Raphaël, Van Mieghem Albert, Van Riet Leopold, Van Schil Frans, Van Spitael Carolus, Van Vossel Armandus, Verdonck Pieter, Verelst Constant, Verelst Jozef, Verschuere Jozef, Vermissen Jozef, Verwilt Alfons, Wouters Joannes, Wuestenberghs Henri, Wuyts Eugene, Wyckmans Joseph.

Bekwamen het Ereteken van de Arbeid 2^e Klasse :

De Laet Frans, De Schepper Petrus, Lelie Albert, Marseloo Albert, Michiels Lodewijk, Ryssack Frans, Verhoeven Frans, Westers Gerard.

Tevens werd aan de oprustgaande agenten een mooie foto overhandigd. Het dankwoord werd dan namens de gedecoreerden gevoerd door Dhr W. Van den Bulcke, terwijl Dhr L. Pijl zijn woordje sprak uit naam van de oprustgaande agenten. In rake bewoordingen wisten beide sprekers de Beheerraad te danken voor deze prachtige feestavond waaraan allen nog met veel genoegen zullen terugdenken.



Bij een afscheid

De heer Theo de Ruijter, Voorzitter van het Beheerscomité T. A. O. is met rust gegaan.

Op 23 mei 1952 werd hij, in opvolging van wijlen de heer Algoet, aangesteld om de hoogste functie in ons bedrijf te vervullen. De hoogste functie, die tevens de zwaarste beslommeringen en de drukendste verantwoordelijkheid met zich brengt.

Meer dan negen jaar stond hij aan het hoofd van een exploitatie waarvan het pad zeker niet altijd bezaaid lag met rozen, of, indien toevallig een ruiker van die bloemen ons deel werd, dan zorgde het Lot wel voor een stevig gedoornde specimen.

In zulke omstandigheden leerden we de menselijke gaven van de heer de Ruijter waarderen: zijn geduld bij het behandelen der moeilijkste zaken, zijn tact ten overstaan van allen met wie hij te doen kreeg, zijn bezorgdheid om tegengestelde standpunten bijeen te brengen en te verzoenen.

We weten hoezeer hij in die jaren met ons bedrijf vergroeid was, hoe gaarne hij het T.A.O.-bootje gestuurd had tot aan de steiger van het definitieve. Zijn gezondheidstoestand liet hem de vervulling van die hoop niet.

Mijnheer de Ruijter, de redactie van T.A.O.-Band, van het blad dat op uw sympathie mocht rekenen van bij het ontstaan, wenst U langs deze weg nog vele jaren in herstellende gezondheid, waartoe zeker een rustiger bestaan buiten de dagelijkse kommer van een zwaar beheer ruim zal bijdragen.

In de schaduw van Ikarus

(3 vervolg)

Het einde van de twintiger jaren zag eens te meer een geweldige vooruitgang in het motorendepartement. Het algemeen vermogen steeg van rond de 200 Pk tot meer dan 600 Pk, wat wel aanzienlijk te noemen is. Deze stijgende kracht ging gepaard aan een vereenvoudigde konstruktie en een grotere betrouwbaarheid. In de Verenigde Staten bracht men de luchtgekoelde motoren tot een grote ontwikkelingsgraad. Vooral firma's als Wright (Whirlwind) en Pratt & Whitney (Wasp) verrichtten daar in baanbrekend werk. Daar de radiale motor met zijn grote frontoppervlakte veel tegenstand van de lucht ondervond zocht men naar middelen om deze weerstand te verminderen zonder nochtans aan de koeling te schaden. Een eerste oplossing was de Townend-ring die aan de voorzijde rond de motor werd gemonteerd. Later ontwierp de NACA (x) de koelmantel, ongeveer in zijn huidige vorm, die de motor stroomlijnde en tevens de koelende lucht op de cilindervlakten richtte. Teneinde de snelheid van het vliegtuig op te drijven moesten de konstruktoren trachten de uitspringende gedeelten van vleugels en romp tot een minimum te herleiden. Zelfs een klein uitsteeksel veroorzaakte luchtweerstand, luchtwervelingen, en de daaruit resulterende snelheidsvermindering. De honderden ronde

rivetkoppen vormden in dit verband wel een ernstig probleem dat evenwel door de toepassing van de verzonken klinknagels een elegante oplossing kreeg. Ook de vorm van het vliegtuig veranderde stilaan. De tweedekker werd op de achtergrond gedrongen door de hoogdekker die zelf de plaats zou ruimen voor de laagdekker.

Gedurende de jaren 1927-'32 kende men ook een grote vooruitgang wat de boordinstrumenten betreft. De luchtvaartindustrie was er zich terdege van bewust dat, wilde men van het vliegtuig een all-round vervoermiddel maken dit op elk uur en in alle weder en zichtbaarheid moest kunnen vertrekken en wat nog belangrijker is, ook aankomen. Een der technici die veel tot een veilig luchtverkeer bijdroeg was Elmer Sperry, die de gyroscoop als basis bij de konstruktie van orientatie-instrumenten gebruikte.

De hoogtemeter o. a. werd derwijze geperfectioneerd dat hij nauwkeurig werd tot op een zevental meter na. In 1927 demonstreerde de Luit. Jimmy Doolittle (xx) te Long Island (USA) een blindvluchtsysteem gemonteerd in een Vought-eendekker. Een andere belangrijke vooruitgang was de automatische piloot, nog een uitvinding van de reeds geciteerde Elmer Sperry.

De door de vliegtuigen geves-

tigde snelheidsrekords begonnen nu respectabele afmetingen aan te nemen. In 1929 vloog Jimmy Doolittle met een Gee-Bee - racer (xxx) 471 Km/u., terwijl in 1931 tijdens een Schneider Cup - race een Supermarine S6B tot 653 Km/u. geraakte. Deze racer was een voorloper van de beroemde Spitfire (waar we het later nog zullen over hebben) en werd ten andere ontworpen door R. E. Mitchell, de vader van de slanke Battle of Britain-jager.

Duitsland had zich in deze jaren o.a. geconcentreerd op het bouwen van luchtschepen voor passagiersvervoer. De bekendste hiervan de «Graf Zeppelin» maakte in 1928 zijn maiden-trip van Friedrichshafen (Duitsland) naar Lakehurst (New Jersey). In 1931 vloog ook een beroemde Dornier - konstruktie, de «DO-X», een twaalfmotorig monster dat 169 passagiers kon vervoeren. Een zekere Dr Alexander Lippisch experimenteerde rond 1930 met vliegende vleugels. De Messer-

schmitt Me-163 rakettenjager en latere deltavormige vliegtuigen vonden hier hun oorsprong.

Een ander vermeldenwaardig feit was het tanken in de lucht dat voor de eerste maal plaats greep toen een driemotorige Fokker 150 uren en 40 minuten zonder landen boven het Amerikaanse continent kruiste. Dit vliegtuig, de «?» had als bemanning Spaatz, Eaker en Quesada. Deze drie officieren werden in de Tweede Wereldoorlog bekend als generaals van de USAF.

Eens te meer was de evolutie in een zo korte tijd zo belangrijk dat het dan ook niet te verwonderen is dat men de tijdspanne 1927 - 1932 wel eens de Gouden Tijd van de Luchtvaart genoemd heeft.

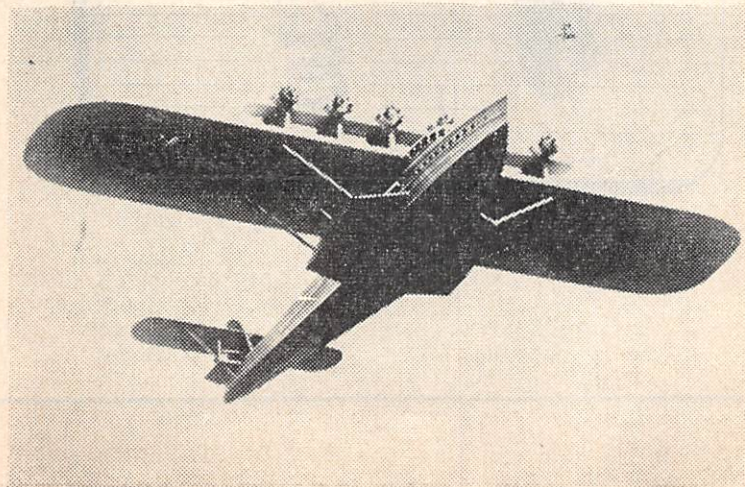
C. M.

(x) Nationaal Raadgevend Comité voor Luchtvaart.

(xx) Dezelfde onder wiens leiding in 1942 de beruchte raid op Tokio uitgevoerd werd.

(xxx) Afkorting van Granville Brothers.

De DO-X (1931)





best
gekleed

DOOR

Edders



KIPDORP 39 ANTWERPEN



Geboorten

Een kindekijn is ons geboren...

dit melden ons met grote vreugde :

- de familie Klaes (334) een dochter GRETA op 30-5-61
» Benneke (654) een zoon LUC op 2-6-61
» Verswijver (1690) een dochter RITA op 10-6-61
» Van der Velden (8066) een dochter MIREILLE op 15-6-61
» Apers (1694) een zoon PATRICK op 16-6-61
» Vanhoutte (1258) een dochter MARTINE op 17-6-61
» Van den Hoek (851) een dochter FABIOLA op 21-6-61
» De Fijn (535) een dochter YOLANDE op 24-6-61
» Wellens (1167) een zoon JOHAN op 2-7-61
» Lemaire (9137) een zoon ERWIN op 5-7-61
» Vercammen (6767) een dochter MARLEEN op 5-7-61
» Schouwaerts (9114) een zoon GEERT op 8-7-61
» Baert (1166) een dochter GISELA op 23-7-61
» Van Avermaet (522) een dochter CARINE op 26-7-61
» Bresseleers (855) een zoon MARC op 5-8-61
» L'Eau (1794) een dochter INGRID op 8-8-61
» De Landtsheer (1052) een zoon ROLAND op 21-8-61
» Vandevenne (577) een zoon WALTER op 23-8-61
» De Vos (9170) een zoon JAN op 1-9-61

Aan al deze lieve jongens en meisjes wenst T.A.O.-band een lang en gelukkig leven. De fiere vaders en gelukkige moeders wensen wij van harte PROFICIAT !

Huwelijken



Volgende paartjes beloofden elkaar trouw :

- op 16-5-1961: Dhr. JACOBS J. (671) en Mej. JANSSEN J.
op 16-6-1961: Dhr. BAL J. (1041) en Mej. MARX S.
op 15-7-1961: Dhr. PEETERS L. (5205) en Mej. DE LOOSE A.
op 19-8-1961: Dhr. HEYLEÛ G. (1964) en Mej. SCHOOLS E.

Aan al deze gelukkigen biedt T.A.O.-band zijn beste wensen voor geluk en voorspoed aan.



Onze Gepensioneerden

- **Op rust per 1-9-1961**
 - 5246 DE GROODT, Alphonsus - « Centrale Werkhuizen »
Geboren te Antwerpen op 14-8-1896
In dienst als smid op 10-7-1918
- **Vroegtijdig per 1-9-1961**
 - 1105 STEVENS, Jozef - « Verkeersdienst »
Geboren te Bornem op 6-8-1900
In dienst als conducteur op 18-11-1924
- **Vroegtijdig per 1-10-1961**
 - 1035 DE WULF, Hendrik - « Verkeersdienst »
Geboren te Molenbeek op 24-9-1897
In dienst als trambestuurder op 5-11-1924
 - 1224 GELENS, Victor - « Verkeersdienst »
Geboren te Berchem op 6-3-1898
In dienst als conducteur op 11-4-1922
- **Op rust per 1-11-1961**
 - 481 BUYST, Emiel - « Verkeersdienst »
Geboren te Wetteren op 8-10-1896
In dienst als trambestuurder op 29-7-1921
 - 5196 DE BRUYN, Petrus - « Centrale Werkhuizen »
Geboren te Halen op 23-10-1896
In dienst als bankwerker op 13-9-1924
 - 6117 VERSTRAETEN, Cesar - « Loodsen »
Geboren te Melsele op 15-10-1896
In dienst als loodsarbeider op 1-7-1922
 - 8104 BOLSENS, Eduard - « Weg en Werken »
Geboren te Beveren-Waas op 20-10-1896
In dienst als spoorarbeider op 11-2-1912
 - 9011 GRUBE, Lucie (Echtg. Demeure) - « Sociale Dienst »
Geboren te Berchem op 14-10-1896
In dienst als diensthoofd Sociale Dienst op 15-4-1943
- **Vroegtijdig per 1-11-1961**
 - 340 LODEWIJCKX, Jozef - « Verkeersdienst »
Geboren te Antwerpen op 24-10-1898
In dienst als conducteur op 14-3-1922
 - 699 DE MULLIE, Cyriel - « Verkeersdienst »
Geboren te Kortrijk op 22-10-1899
In dienst als trambestuurder op 28-3-1922
 - 1427 VAN DER AUWERA, Frans - « Verkeersdienst »
Geboren te Hulshout op 6-10-1901
In dienst als trambestuurder op 5-10-1925

Reden binnen na vele jaren...



Onze kranige gepensioneerden

bovenste rij v.l.n.r. Verstraeten, Bolsens, De Bruyn
staande v.l.n.r. Buyst, Mevr. De Meure, De Mullie, Gelens
zittend v.l.n.r. Lodewijckx, De Grootd, De Wulf, Van der Auwera

OVERLEDEN GEPENSIONEERDE PERSONEELSLEDEN

		op rust sinds :
8-7-61	VAN LAER, Frans	1- 4-49
10-7-61	HERTSCHAP, Alex	1-11-46
24-7-61	FOERTS, Jan	1- 4-45
1-8-61	VAN ECHELPOEL, Charles	1- 4-51
8-8-61	DE MULDER, Edmond	1- 2-50
23-8-61	BERKELS, Marthen	1- 4-54
27-8-61	VLOORS, Henri	1- 7-54
31-8-61	VAN DEN BRANDEN, Aloysius	1- 4-55
2-9-61	VAN DE GINSTE, Victor	1- 9-46
3-9-61	KUHLMANN, Maurice	1- 3-54
13-9-61	STUER, Frans	30- 9-41
16-9-61	JACOBS, Louis	1- 8-49

Langs deze weg betuigen wij de familieleden ons innig medevoelen.

TER NAVOLGING !

— Door Dhr. JANSSENS L., keerder in Loods 2, werd de brieven-tas van conducteur Verelst, 346, welke deze op het rijtuig vergeten was, prompt aan de eigenaar terugbezorgd. Voor deze mooie daad van kameraadschap wensen wij Dhr. Janssens van ganser harte proficiat!

— Mevrouw Geboers, echtgenote van een onzer collega's, vergat toen zij op 18-9 jl. de ontvangsten van haar echtgenoot was komen storten in de Garage Pothoek, 1900 F op de vensterbank vóór het winket.

Dhr. NEYENS, 1243, welke later de garage binnenkwam en het geld zag liggen, aarzelde niet de heer controleur binnendienst daarvan op de hoogte te stellen.

Dank zij deze sportieve daad van eerlijkheid kon het geld terugbezorgd worden aan zijn collega Geboers.

Een nieuw bewijs van de flinke geest van kameraadschap bij onze trambedienden.

RECHTZETTING

Sinds onze vorige uitgave werden de titels van de rubriek « Personalía » opgefrist met nieuwe vignetten. Deze zijn van de hand van onze jonge collega Ludo MICHIELSEN, welke wij langs deze weg hiervoor van harte danken.

Tevens zorgde hij voor nieuwe titel-ontwerpen bij de rubrieken van onze vaste buitenlandse medewerkers welke wij in dit nummer voor het eerst gebruiken. Wel bedankt Ludo!

KOELBLOEDIGHEID

Vanwege Dhr. H. Kunnen, Provinciaal raadslid, mochten wij felicitaties ontvangen aan het adres van agent DE BOEL (1108) welke, dank zij zijn koelbloedige houding en uiterst snelle reactie als trambestuurder, een zwaar ongeval heeft kunnen voorkomen.

T.A.O.-band sluit zich graag aan bij deze hulde en hoopt nog dikwijls in de gelegenheid te zijn om een van onze werkmakkers eens verdiend de lof toe te zwaaien.

DE LIJST GAAT VERDER

Vanuit de Garage Pothoek bereikten ons ook nog enkele goede nieuwtjes: de garagewerklieden VAN BULCK (6740) en BOGAERTS (6715) vonden resp. een tikettenhouder met reiskaartjes en rittenkaarten en een som geld, welke zij spontaan aan de garagechef bezorgden, waardoor de rechtmatige eigenaars terug in 't bezit kwamen van hun eigendom.

De goede geest heerst niet enkel « op de lijn » maar ook in de andere diensten. Proficiat, mannen!

Langs deze weg dankt conducteur Jordens (840) zijn collega DE CLEYN (1574), welke hem spontaan een som geld, door Jordens op het rijtuig vergeten, terugbezorgde.

Een mooie daad welke wij graag bekend maken.

VRAAG EN AANBOD

— Wij bieden aan: volledig pensioen — 2500 tot 3000 F/maand.
Zich wenden: Dhr. Borremans-Van de Wiel, Dolfijnstraat 15,
Antwerpen (Zurenborg). Tel. 39.72.39.

Langs deze weg dankt Mevr. Maurits Castelijns voor de vele blijken van medevoelen, betoond bij het verscheiden van haar echtgenoot.

IN MEMORIAM

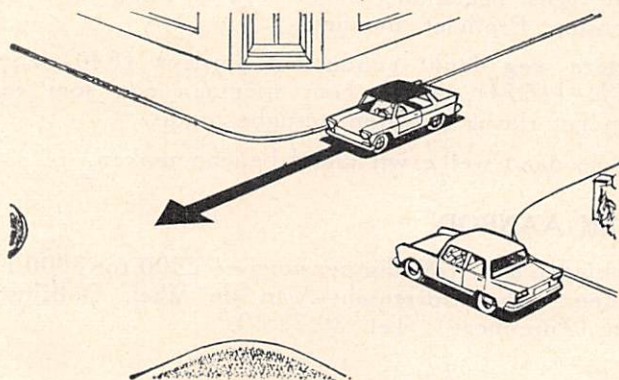
Volgende collega's ontvielen ons tijdens de voorbije maanden:

- VAN BERGEN, Frans - conducteur nr 858
geboren te Wilrijk op 3-8-1914
in dienst bij T.A.O. op 22-10-1945
overleden te Borsbeek op 20-7-1961
- CASTELIJNS, Maurits - chauffeur nr 1878
geboren te Borgerhout op 25-10-1925
in dienst bij T.A.O. op 25-3-1948
overleden te Antwerpen op 30-8-1961
- SLOCK, Johannes - conducteur nr 432
geboren te De Klinge op 2-10-1914
in dienst bij T.A.O. op 4-3-1946
overleden te Hoboken op 31-8-1961

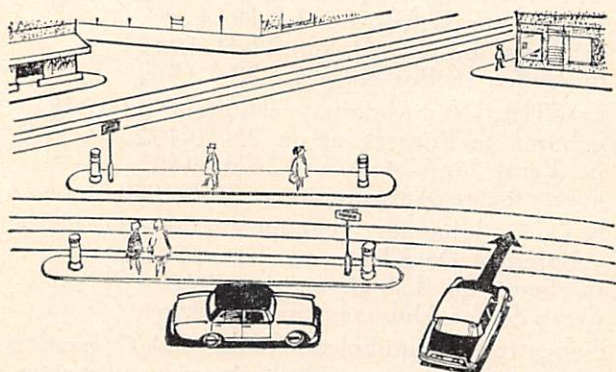
Aan de diepgetroffen familieleden biedt T.A.O.-band zijn innige gevoelens van medeleven aan en de herinnering van onze ontvallen collega's zal ons nog lang bijblijven. Rust zacht, dierbare vrienden.

De nieuwe wegcode in beeld

(uit Via Secura oktober 1961)

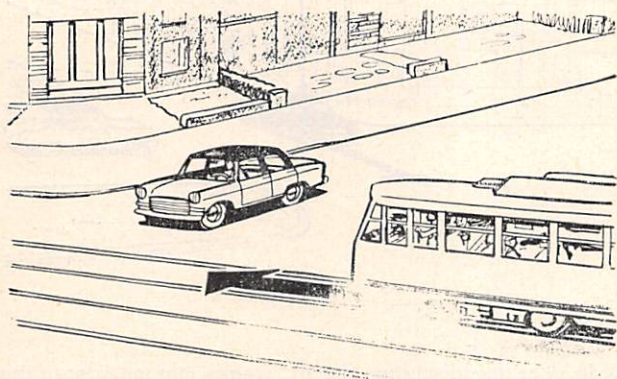


1. — De bestuurder van het voertuig met wit dak moet bijgevolg vertragen en desnoods stoppen, om het voertuig met zwart dak dat rechts van hem aankomt te laten voorgaan.



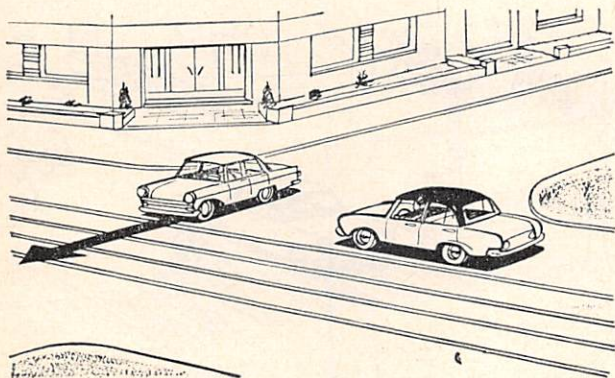
2. — Op dit openbaar plein moet het voertuig met zwart dak de doorgang vrijlaten voor het voertuig aangeduid met zwarte pijl dat van rechts komt.

Voorrang der Spoorvoertuigen

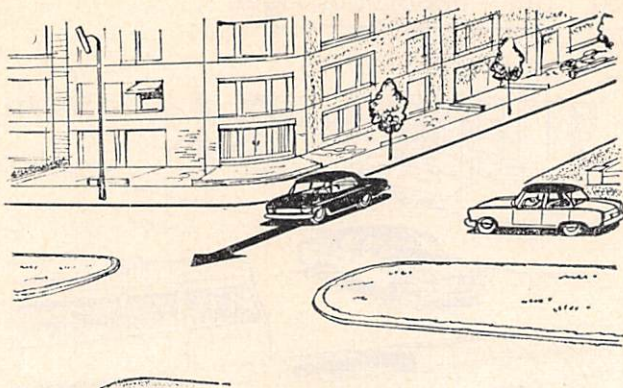


3. — De regel van de voorrang van rechts is niet toepasselijk op de spoorvoertuigen (tram, spoorweg, nijverheidsaansluiting). Al de weggebruikers moeten hen de doorgang vrijlaten. Alhoewel hij rechts van de tram aankomt moet de auto deze niettemin laten voorgaan.

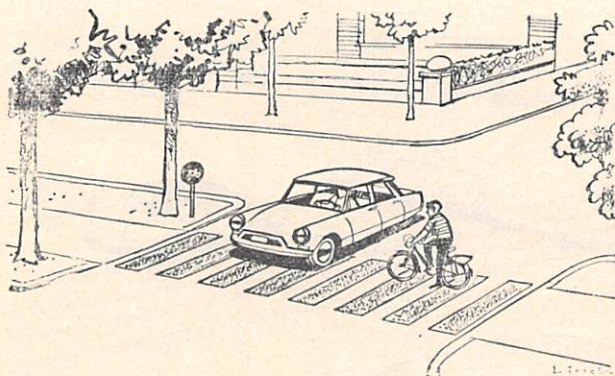
Geen andere voorrang meer (behalve signalisatie)



4. — De voertuigen welke op een weg voorzien van sporen rijden, genieten uit dien hoofde van geen enkele voorrang. Het voertuig met zwart dak volgt een weg met sporen. Het moet doorgang verlenen aan het voertuig voorafgegaan door een zwarte pijl op de illustratie, dat uit een weg zonder sporen komt welke echter rechts is gelegen ten opzichte van het voertuig met zwart dak.

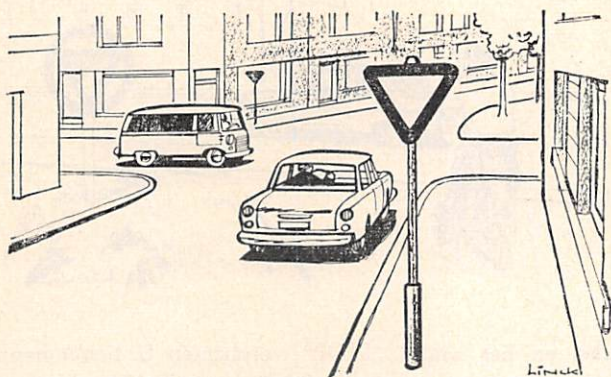


5. — Hetzelfde voor de voertuigen die op wegen met meerdere rijbanen rijden, ook zij hebben uit dien hoofde geen enkele voorrang. Het witte voertuig dat op een belangrijke laan met twee rijbanen rijdt welke door een effen grond geschiedt zijn, moet doorgang verlenen aan de zwarte wagen die uit een zijlaan komt, welke rechts van hem is gelegen.

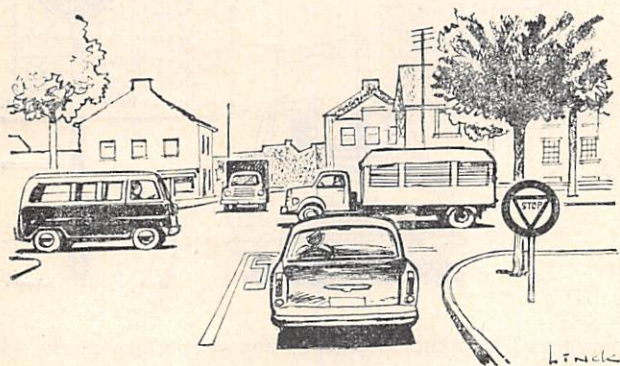


6. — De voorrang van rechts is van toepassing aan de verbindingen tussen de rijbanen van een weg met meerdere rijbanen. Deze fietser volgt een fietspad gelegen op de middenberm van een belangrijke laan. Hij moet doorgang verlenen aan het voertuig dat rechts van hem aankomt.

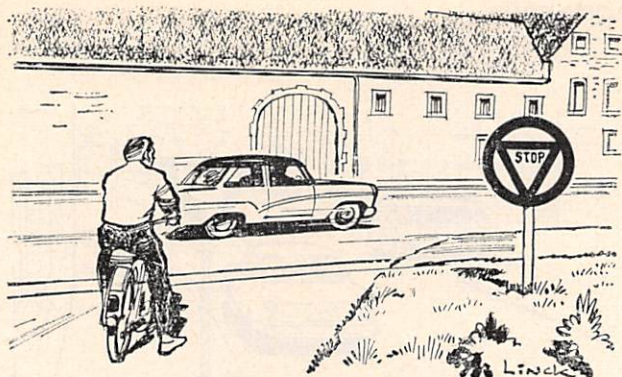
Voorrangstekens.



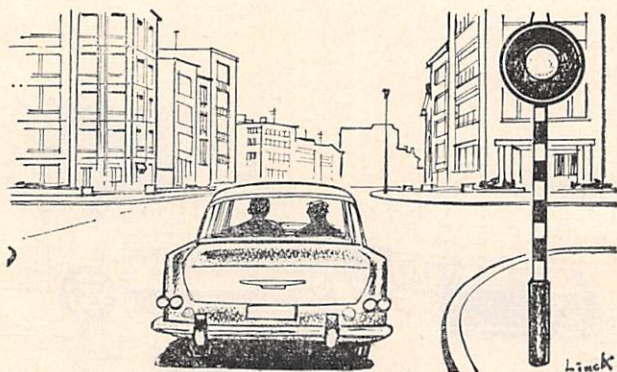
7. — Het teken omgekeerde driehoek verplicht U de voertuigen rijdend op de weg die U nadert te laten voorgaan.



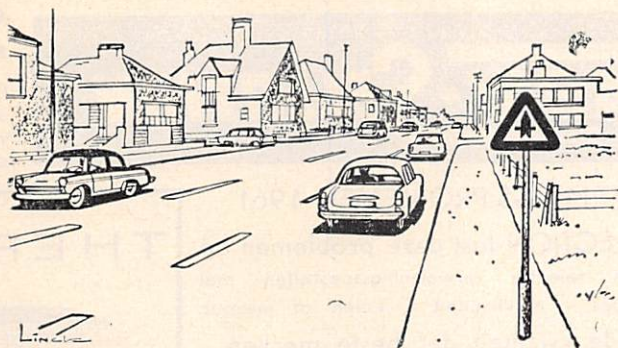
8. — Het teken „STOP” heeft een dubbele betekenis. De omgekeerde driehoek wijst op de verplichting de doorgang vrij te laten voor de voertuigen rijdend op de weg die men nadert.



De rode cirkel en her woord „STOP” verplichten U bovendien te stoppen alvorens de genaderende weg op te rijden. Vooralleer verder te rijden moet men er zich van vergewissen dat er geen gevaar dreigt.



9. — Het oranjegeel knipperlicht wijst op een gevaarlijke plaats. Het betekent „voorzichtig zijn” doch verandert niets aan de voorangsregels. Als er verkeertekens staae moeten ze in acht genomen worden. Zijn er geen dan is de voorrang van rechts van toepassing. Op de bovenstaande illustratie heeft de bestuurder die zich op het grote kruispunt begeeft de voorrang van rechts. Er wordt hem niettemin aangeraden dubbel voorzichtig te zijn.



10. — Het teken met Vertikale pijl duidt aan dat andere weggebruikers U moeten laten voorgaan aan het door U genaderde kruispunt. Zelfs al hebt U de voorrang, weest steeds op uw hoede!

Het kan gebeuren dat U aan een kruispunt gekomen waar U voorrang hebt, verkiest stil te houden liever dan het risico van een aanrijding te lopen met degene die doorgang moest verlenen en die niet de indruk geeft te vertragen of stil te houden. Het zal U insgelijks overkomen uit hoffelijkheid stil te houden om doorgang te verlenen aan een ander voertuig dat U nochtans moest laten voorgaan. Door die stilstand hebt U „uw voorrang verloren“ en U moogt slechts voortrijden voor zover dit geen gevaar kan veroorzaken. U moogt bij gevolg niet door de file voertuigen breken die het voertuig volgt dat U hebt laten vaaraan:

Sport - Ontspanning - Antwerpse Tramwegen

DAT IS S.O.A.T.

In de vorige uitgave hebben wij beloofd in detail de werking van S.O.A.T. te bespreken. Deze diepe kennismaking zal zich zeker spreiden over verschillende publikatie's. Immers, het is onmogelijk om in het ons beperkt aantal bladzijden een zó veelzijdige werking in éénmaal duidelijk te maken.

Vandaag vertellen we U dan in het bijzonder over de 2 basispunten van onze vereniging:

1. Hoe wordt ons bestuur verkozen? — Welk is de samenstelling van het bestuur en de taak der bestuursleden? — Waarom wordt in die zin gewerkt?
2. Hoe zien wij de mogelijkheid om ons gestelde doel te benaderen? Welk is de reactie hierop van onze omgeving?

1. HET BESTUUR VAN S.O.A.T.

a) Verkiezing en duur van mandaat:

- 1) Wie als bestuurslid wenst te zetelen moet verkozen worden door de leden, op de algemene vergadering die elk jaar plaats vindt.

FABRI-SELECTION

PVBA

Onafhankelijk

Aankoopcentraal

De toonzalen zijn
alle dagen open
van 9 tot 20 uur
ook 's zaterdags

VERWARMINGS-PROBLEMEN 1961

FABRI-SELECTION lost deze problemen op
Ziehier zijn selectie verwarmingstoestellen met
gas - butagas - elektriciteit - kolen of mazout.

Slechts de kwaliteit der beste merken
**STEEDS de BIJZONDERE
VOORWAARDEN van
FABRI-SELECTION**

Uw lidkaart geeft U vrije toegang tot de toonzalen
waar meer dan duizend verschillende huishoud-
apparaten te bezichtigen zijn, alsook

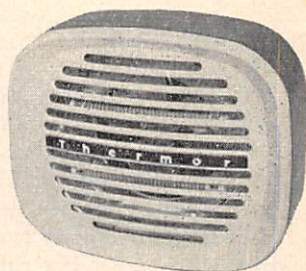
- RADIO'S -
TELEVISIETOESTELLEN
BANDOPNEMERS enz.

**ONZE TECHNIKERS STAAN GRATIS TE
UWER BESCHIKKING OM U TE HELPEN
EN AL UW HUISHOUDTECHNISCHE
PROBLEMEN OP TE LOSSEN!**

**MAAK GEBRUIK VAN UW LIDKAART! ZIJ ZAL
U ZEKER VEEL GELD EN TIJD BESPAREN!**

GEMAK VAN BETALING VOOR ALLEN!

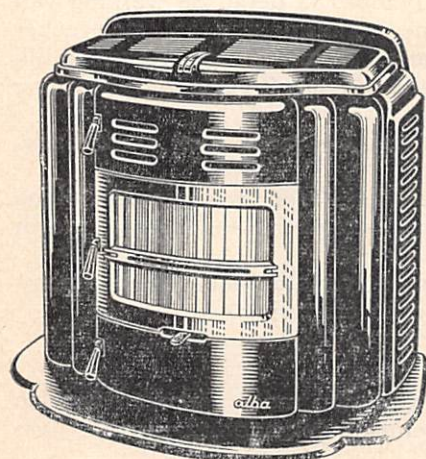
THERMO



VERWARMING MET ELEKTRICITEIT

STRAALKACHELS	500 W
RADIATOREN	1000 W
BLAASRADIATOREN	1500 W
	2000 W

Straalkachels speciaal uitgerust
voor badkamers en keukens.



alba

KOOKHAARDEN EN
VULHAARDEN BRANDEN
IN AANHOUDEND VUUR
ALLE HUISHOUDKOLEN

Verwarmingsvermogen :

130/170 m ³	-	150/200 m ³
200/265 m ³	-	200/335 m ³

Ook beschikbaar met mazout.

GIETERIJEN LALLEMAND. Opgericht in 1913, 48 jaar ondervinding

FABRI - SELECTION
P.V.B.A.

Strijdt tegen het dure Leven

ONAFHANKELIJKE AANKOOPCENTRALE

FABRI - SELECTION
P.V.B.A.

ONAFHANKELIJKE AANKOOPCENTRALE
Lange Nieuwstraat 58 — ANTWERPEN
TEL. 32.56.39

onder de leiding van
deskundigen in alle huishoudapparaten.

N^o 195411

FABRI-SELECTION

kiest voor de leden van haar aankoop-
centrale slechts de beste merken met
alle waarborgen der fabrikanten.

Meer dan duizend verschillende huishoudapparaten
te bezichtigen in onze toonzalen, alsook Radio,
Pic-Up's, Televisietoestellen, Bandopnemers, Pla-
tendraaiers, enz...

Deze lidkaart wordt U aangeboden door :

T.A.O.-band

ANTWERPEN

als bijzondere gunst voor zijn medewerkers
en personeel.

NAAM

ADRES

PLAATS

U bent lid van de Onafhankelijke Aankoopcentrale
van FABRI-SELECTION en hebt recht op :

- a) de hoogstmogelijke kortingen op alle aankopen.
- b) de beste betalingsvoorwaarden.
- c) onze techniekers te raadplegen voor al uw huishoudelijke technische problemen.
- d) te genieten van onze herstellende binnen de 48 uren.
- e) zonder enige verbintenis, regelmatig onze toonzalen te bezoeken,

alle dagen van 9 u. tot 20 u.

(ook 's zaterdags).

TE BEZICHTIGEN IN ONZE TOONZALEN

TELEVISIETOESTELLEN — RADIO'S

Radio's — Pic-Up's — Fono's — Draagbare
Radiotoestellen — Auto-Radio's — Bandopnemers
— Luidsprekers — Stereo's — Alle merken van
Televisietoestellen.

BADKAMER : volledige installaties, badverwarmers
met gas en elektriciteit, scheertoestellen.

KEUKEN : volledige installaties met hout- of
metaalmeubelen, Keukenfornuizen, Koelkasten,
Mixers, Vruchtensappers, Fritteketsels, Snelkook-
pannen, Roommachines, Koffietoestellen, Koffie-
molens, Waterverwarmers, Pompen, Luchtver-
versers, Broodroosters, enz...

ONDERHOUD : Stofzuigers, Boenmachines, Venti-
latoren.

VERLICHTING : Lusters, Muurlampen, Bureau-
lampen, Zaklampen, enz...

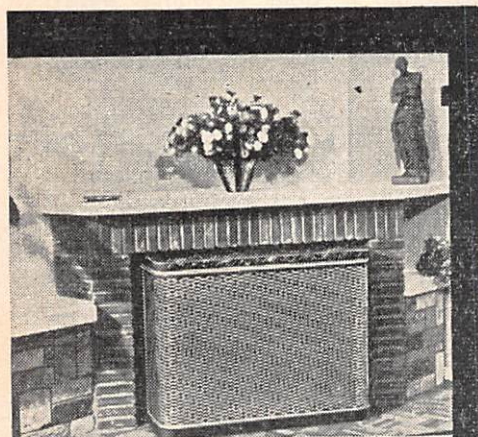
VERWARMING : Toestellen met gas, tolen, elek-
triciteit, mazout.

WASSEN : Alle beste modellen van wasmachines
zwaarders, strijkijzers, enz...

FIETSEN — BROMMERS — SCHRIJFMACHINE'S

HET MAXIMUM AAN COMFORT EN
VEILIGHEID met de CONVECTOR

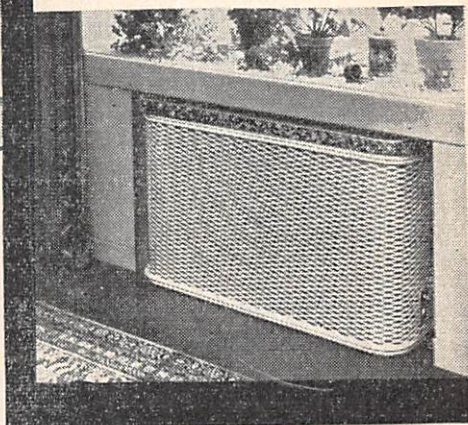
*Meurer
Prometheus*



Automatisch aansteking door
BOSCH-magneet.

Beveiliging door JUNKER'S
thermokoppel.

Met schouw Beschikbaar in
4000 - 6000 - 8000 - 10.000 Kal/u.



Zonder schouw. Beschikbaar in
4000 - 6000 - 8000 - 10.000 Kal/u.

M E T S T A D S G A S
B U T A A N of P R O P A A N

Van Cotthem

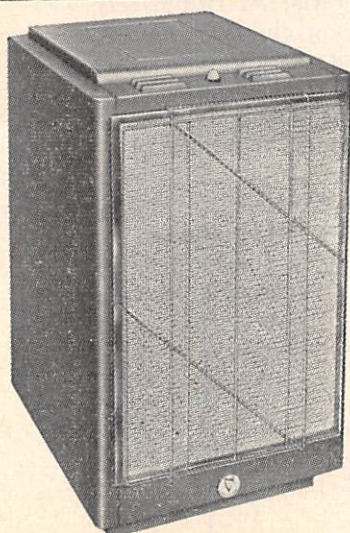
Ziehier

DE CATALOR

het laatste snufje op
gebied van verplaats-
bare huishoudelijke ver-
warming.

Het zekerste
en goedkoopste
verwarmingstoestel

Belgisch fabriikaat



zonder SCHOUW!

zonder VLAM!

zonder REUK!

zonder ZORGEN!

BUTAAN-
VERWARMING
DOOR CATALYSE

De ideale oplossing

Belgische kwaliteit

Off. verd. : FABRI-SELECTION, Lge Nieuwstraat 58, Antw, - Tel. 32.56.39

- Een kandidaat « Raadslid » doet schriftelijk zijn aanvraag en voegt daarbij een lijst met 30 handtekeningen van leden tot ondersteuning van zijn kandidatuur.
 - Een kandidaat « Afdelingsleider » doet eveeens schriftelijk zijn aanvraag en voegt daarbij een lijst met 20 handtekeningen van leden der afdeling waarvoor hij zijn kandidatuur stelt.
- 2) Het mandaat van bestuurslid duurt 2 jaar (elk jaar wordt de helft van de bestuursleden her- of verkozen). Een bestuurslid dat zich herkiesbaar stelt doet dit per gewoon schrijven. De algemeen vergadering beslist over zijn wederopname in het bestuur of kiest tussen meerdere postulanten indien tegenkandidaturen binnenkomen.
 - 3) Eénmaal samengesteld op de algemeen vergadering, verkiezen de bestuursleden in eigen midden een voorzitter en een schatbewaarder.
 - 4) De secretaresse is niet verkiesbaar. Bij het ontstaan van S.O.A.T. hebben we aan de toenmalige Heer Directeur Haumont gevraagd om medewerking van de sociale dienst. In funktie van een bestendige secretaresse hebben we deze hulp verkregen.
 - 5) Voorzitter, schatbewaarder en secretaresse vormen het hoofdbestuur van onze kring.

b) Samenstelling van bestuur en taak van bestuursleden :

1) Samenstelling :

Voorzitter: M. Vanbellingen.)
 Schatbewaarder: M. Schneider.) Hoofdbestuur.
 Secretaresse: Juf. Soomers.)
 Feestbestuurder: P. De Coster.
 Hulpsecretaris: A. Bruynseels.
 Boekhouding clublokalen: G. Pardaen.
 Klassement: F. Coppens.
 Materiaalbewaarders: J. Maes - G. Springael.
 Propaganda: G. Springael - Van de Venne - P. Beckers.
 Technieker: J. Schneider.

Afdelingsleiders:

Biljart: G. Pardaen.
 Voetbal: M. Vanbellingen.
 Voleybal: F. Verachttert.
 Toneel: G. Springael.
 Kabaret: A. Bruynseels.
 Studiekring: A. Van Camp.
 Kaarten: F. Conard.
 Fotokring: M. Van de Maeren.
 Oprustgestelden: A. Moelaert.
 Kindertoneel: Mej. Soomers.
 Reizen: P. De Coster.

Hulpleiders:

Biljart: J. Maes.

Voetbal: J. Schneider - A. Vd. Heyden.

Commissarissen: Een commissaris is niet automatisch bestuurslid, maar hij mag de vergaderingen van het bestuur bijwonen om aldus beter op de hoogte te blijven van de werking en de geest van de leiding.

Loods 1: M. Schneider.

Loods 2: P. Verstraeten.

Loods 3: A. D'Aes en Franckx.

Garage Brusselstraat: A. Bruynseels.

Garage Pothoek: P. De Coster.

Weg en Werken: J. Vinck.

Omvormingsstatie's: J. Maes.

Werkhuizen: L. Peeters.

Garage: J. Van Dijck.

Burelen: M. Schneider.

2) Taken.

Het Hoofdbestuur :

- centralisatie van geheel de werking;
- bespreking met leden en bestuursleden van voorstellen, moeilijkheden en mogelijkheden;
- uitwerking van lopende zaken in opdracht van het bestuur.

De Afdelingsleiders :

- uitbouwen van hun afdeling naar de richtlijnen door henzelve voorgesteld en aanvaard op de bestuursvergadering.

De afdelingsleiders kunnen zich in hun werking laten bijstaan door niet-bestuursleden voor bepaalde taken. Zo denken we aan de regelmatige en gunstige werking van de leden:

— H. De Ley in de kwisafdeling.

— F. Cruypelinck in de biljartafdeling.

— G. Cauwels in de toneelafdeling.

— H. Albertijn en A. D'Aes in de voetbalafdeling.

— A. Van den Bergh en de dames Demarest, De Vos en Bruynseels in het kindertoneel.

En het is ons onmogelijk de lange lijst van medewerkers en medewerksters op te sommen die steeds klaar staan om hulp te bieden tijdens onze grote gezamenlijke manifestatie's als :

— ontvangst van kollega's uit binnen- en buitenland;

— jaarlijkse Vlaamse Kermis;

— jaarlijks Paas-en Kerstfeest enz...

De Commissarissen :

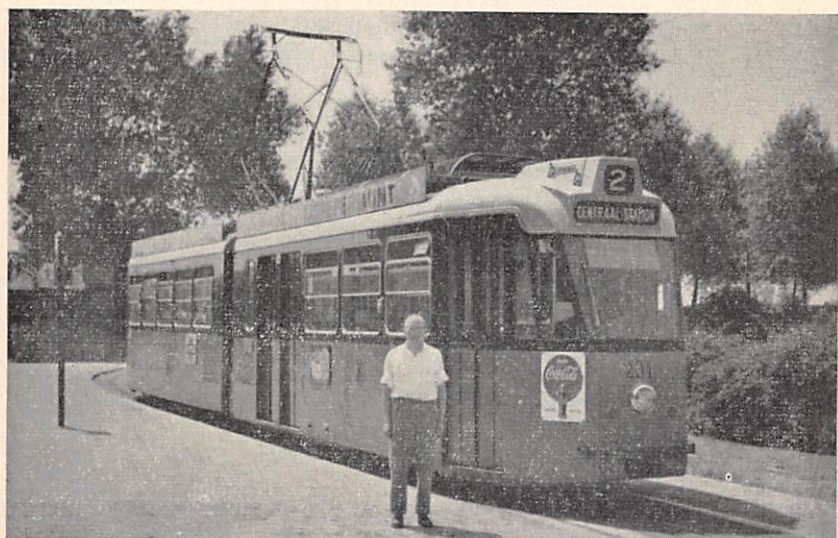
- trachten van de leden regelmatig de maandelijks bijdrage te ontvangen;

— brengen de opbouwende en afbrekende kritiek over aan het hoofdbestuur.

2) Verantwoording over deze organisatie :

- 1) Door aanstelling van bestuursleden op voordracht van en na verkiezing door de leden steunen we volledig het democratisch stelsel van vrijheid en medezeggenschap.
 - 2) Door een zo wijd mogelijk verspreide takenverdeling verricht ieder bestuurslid een nuttig werk in het welzijn van geheel onze kring.
 - 3) Door een regelmatige centralisatie in de bestuursvergadering dragen alle bestuursleden samen de verantwoording voor geheel onze werking.
 - 4) Door de instelling van een hoofdbestuur versnellen we de uitvoering van de gevraagde en goedgekeurde voorstellen.
- Als we dus zien dat de leiding van S.O.A.T. wordt samengesteld door de leden en als we dan vaststellen dat de leiders individueel doch gecentraliseerd werken, dan zijn we overtuigd dat de meest gunstige vorm van organisatie ener vereniging bij ons wordt toegepast.

Trambrief uit Nederland



Het eens zo uitgebreide Nederlandse interlokale tramnet loopt op zijn laatste benen. Nog niet zo heel lang geleden kon men van Delft (ongeveer 10 km. ten Noorden van Rotterdam) met lijnen van diverse maatschappijen een aaneengesloten rit maken tot de bekende toeristenplaatsjes Edam en Volendam ten Noorden van Amsterdam, met eventueel daarbij nog een klein uitstapje naar de beroemde badplaats Zandvoort. Van dit alles is maar heel weinig overgebleven, te weten een interlokale lijn van Delft naar den Haag en twee dito's van den Haag naar Leiden, waarvan één geëxploiteerd (evenals de lijn naar Delft) door de H.T.M. (Haagse Tramweg Mij) en één door de N.Z.H.V.M. (Noord- Zuid Hollandse Vervoer Mij), in de volksmond beter bekend als de «gele tram» (HTM) en de «blauwe tram» (NZHVM). De eveneens door deze laatste maatschappij bereden baanvakken Leiden-Noordwijk, Leiden-Katwijk, Leiden - Haarlem, Zandvoort - Haarlem - Amsterdam, Amsterdam - Edam - Volendam en Amsterdam - Purmerend zijn reeds aan de alles verslindende bus ten offer gevallen tussen den Haag en Leiden. De lijn van de H.T.M., welke den Haag met Leiden verbindt via Wassenaar heeft reeds in november zijn laatste rit gereden en de blauwe tram over Voorschoten naar Leiden zal het nog enkele maanden langer volhouden.

maar wordt begin 1962 opgeheven. Op deze beide trajekten zal de N.Z.H.V.M. autobussen inzetten, waardoor Leiden dan geheel van tramverkeer verstoken zal blijven. Want ook de stadslijn in Leiden, eveneens geëxploiteerd door de NZHVM is reeds ter ziele.

Het is daarom hier de plaats, om onze beschouwingen over het tramverkeer in Rotterdam af te breken en dit artikel te wijden aan de beide op te heffen verbindingen. Lezers, die nog eenmaal deze baanvakken berijden willen moeten nu snel zijn, want over een paar maanden gaat het niet meer !

De grote, twee en drieledige treinstellen, een unicum voor Nederland, hebben jarenlang tot volle tevredenheid van de reizigers hun dienst gedaan. Comfortabel waren ze en zijn ze nu trouwens nog, op zijn gemak gezeten in afdelingen «niet roken» en «roken» kon men het mooie landschap aan zich voorbij zien gaan. Vooral het traject van de gele tram was bijzonder interessant, omdat het dwars door de steden den Haag en Leiden liep met daartussen in een prachtrit door de bosrijke villawijken van Wassenaar.

Het was dan ook niet te verwonderen, dat van beide lijnen een groot gebruik werd gemaakt, niet alleen door forensen, maar ook door talrijke toeristen, die hun bezoek aan den Haag verbonden met een rit over deze beide trajekten.

wat men heel gemakkelijk op één middag kon volbrengen.

HISTORIEK

De vroegste datum in de geschiedenis van de lijn den Haag - Leiden is 1882. Concessiehouder en exploitant was de toenmalige IJssel Stoomtram Maatschappij, die grootse plannen had voor een uitgebreid tramnet door geheel westelijk Nederland. Verder dan de reeds genoemde lijn den Haag - Leiden bracht zij het echter niet. Later werd deze mij. evenals zoveel anderen overgenomen door de NZHTM, toch duurde het nog tot 1 januari 1924 eer er met elektrische tractie gereden zou worden, nadat de stadlijn in Leiden reeds in 1911 geelektrificeerd was. Op Nieuwjaarsdag 1924 reden de eerste, uit Hongarije afkomstige blauwe rijtuigen (daarom altijd als «Boedapesters» aangeduid !) op het traject Scheveningen - Voorschoten - Leiden. Want ook de stoomtram tussen den Haag en Scheveningen was in het verband van de NZHTM opgenomen. Tussen toen en nu liggen 37 jaar en nog steeds rijden de Boedapesters. Wel een bewijs voor hun goede kwaliteit.

Verschillende nieuwe vindingen op elektrisch gebied werden op deze nieuwe lijn toegepast; zo reed men voor het eerst met spanningen van 1200 Volt !

Met vreugde begroet in 1924, vooral door de inwoners van de aan de lijn liggende gemeenten, want deze waren door de nieuwe verbeterde verbindingen voor een groot deel uit hun isolement verlost, zal er weemoed heersen in de harten van de ook in de Nederlanden groot in aantal zijnde, tramvrienden. Velen zullen straks de laatste ritten meemaken en dan blijft de tram slechts herinnering. Maar dan een herinnering, waarover nog heel veel met sympathie gesproken zal worden. Want ondanks alle bezwaren, die de veelal logge wagens van de blauwe tram voor het overige wegverkeer opleverden, vooral destijds in de smalle straatjes van de plaatsjes uit de bollenstreek, waren zij bij duizenden en nog eens duizenden geliefd, ook al om de uitstekende frequentie waarmee de lijnen bediend werden.

Tot slot in aansluiting op mijn artikel in het vorige nummer van de T.A.O. Band nog een recente foto van een Rotterdamse gelede wagen, een bijzonder geslaagde foto, waarop het moderne rijtuig goed tot uiting komt. Veertien van deze rijtuigen rijden nu in de Maasstad, onze foto geeft een beeld van de terminus van lijn 2 op Charlois, op welke lijn in de avonduren en op zondagen een aantal wagens van dit type worden ingezet, terwijl ze op weekdays overdag uitsluitend dienst doen, op lijn 3.

Jean Bouvet.

34^e CONGRES VAN DE INTERNATIONALE VERENIGING VAN OPENBARE VERVOERSONDERNEMINGEN (U.I.T.P) TE KOPENHAGEN IN MEI j.l.

Op 11 mei j.l. kwam het 34^e tweejaarlijkse congres van de U.I.T.P. in de Deense hoofdstad bijeen.

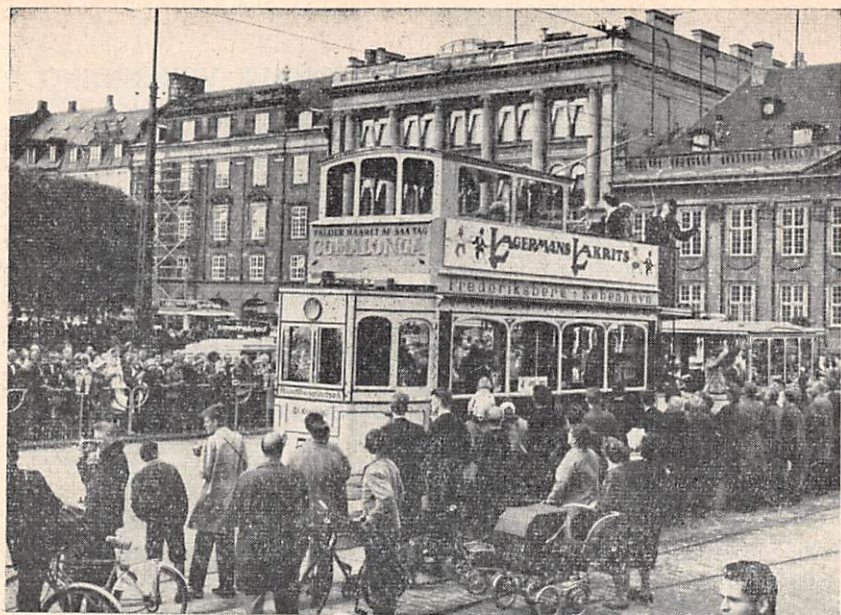
Na een openingszitting op 12 mei in tegenwoordigheid van de Koning van Denemarken Frederik IX en 'n 1000-tal deelnemers, werden verschillende vergaderingen gehouden waarop zeer belangrijke onderwerpen werden behandeld, o.a.:

De betekenis van het openbare vervoer in het verkeersplan van de stad.

De algemene tendens is: een ontvluchting van de inwoners uit de binnenstad naar de omliggende randgemeenten; dit scheidt centrifugale verkeersstromen. Het verkeersvolume vergroot met de lengte van die verplaatsingen.

In bijna al de steden van Amerika en Europa is de motorisering sneller geschied dan de genomen urbanisatiemaatregelen. Het stedelijk vervoer maakt deel uit van de urbanisatie, zodat de Gemeenten dienen gegroepeerd in de gehele planificatie. Het ideaal zou zijn: een renteel centrum in de nabijheid van een industrieel centrum beide bediend door het openbaar vervoer. (Zürich).





Te Los Angeles (V.S.) is de 2/3 van de oppervlakte van het centrum tot parkeerplaats omgebouwd want het individueel vervoer mag niet uit de binnenstad worden geweerd, zoniet is de stad ten dode opgedreven: er dienen reserves voor het verkeer voorzien (Hamburg).

De reorganisatie van het centrum is ook sneller uit te voeren dan de stedelijke urbanisatie zelf: beter maatregelen voorstellen die onmiddellijk uitvoerbaar zijn met beperkte financiële mogelijkheden dan grootscheepse plannen voorleggen die wellicht nooit werkelijkheid zullen worden.

Bij de rationalisatie van het vervoer dient rekening gehouden met de beschikbare oppervlakte in de stad: omleidingen, tangenciale lanen, ringlanen zo dicht mogelijk bij het stadscentrum. Auto-snelwegen niet tot in het stadscentrum doen eindigen. Parkeerplaatsen aan de periferie van de stad aanleggen. (Park and Glide). In Zwitserland en in verschillende Europese steden wordt tot een verplaatsing der rails overgegaan, teneinde een snelle verbinding met de periferie te verwezenlijken.

Coördinatie wordt voorgestaan tussen de Gemeentebesturen, urbanisatiedienst en openbare vervoerondernemingen; deze laatste ook onderling.

Ondergrondse spoorwegen:

Metro: Om de verkeersoppervlakte in een grote stad te vergroten is er slechts één doelmatige oplossing: massavervoer boven- of onder de grond.

De noodzakelijkheid van een metro is afhankelijk van de plaatselijke toestanden, het vervoersvolume en indien het stedelijk net het massavervoer niet kan verwerken.

Een metro met dubbele rijbaan heeft in elke rijrichting dezelfde vervoerscapaciteit als 14 rijbanen op een auto baan.

Grote steden met minder dan 1 miljoen inwoners hebben geen behoefte aan een « Metro » en het mag vooral geen kwestie van prestige zijn.

De openbare besturen (Amerika en Europa) moeten financiële hulp verlenen om de bouw van een metro mogelijk te maken, net zoals voor de aanleg van autobanen. Om een metro te wettigen moet men een vervoersbehoefte hebben van ca. 22.000 reizigers per uur in één richting (Berlijn, Parijs: ca. 32.000 reizigers per uur).

De metro's van Parijs en Londen hebben een te grote concentratie van het aantal inwoners in het centrum doen ontstaan. De bestaande metro's moeten bestendig gemoderniseerd worden, wat steeds nieuwe grote kapitalen vereist, zodat rationalisatie-maatregelen noodzakelijk zijn, o.a. automatische bediening.

— Verder werden nog besprekingen gewijd aan de constructie van moderne autobussen, tariefsystemen, techniek en organisatie van de controle van het vervoer met behulp van radio, enz.

Tijdens het Congres werd, ter gelegenheid van de 50^e verjaaring van de overname van het Kopenhaagse tramnet door de stad Kopenhagen, een historische optocht over de tramlijnen ingericht waarin alle tramtypen voorkwamen vanaf de oudste (dubbel dekwagens en paardentrams) tot de meest moderne.

De geïmproviseerde reizigers waren: de fanfare (in uniform) welke voor de aangename noot zorgde benevens mooie Deense dames... en ook heren in klederdracht uit « La Belle époque » of « de goeie oude tijd », zoals de vorige generatie, die pleegt te noemen.

Deze optocht werd met zeer veel belangstelling door een enorm aantal toeschouwers gevolgd.

Deze foto's werden bereidwillig bezorgd door de Redactieraad van het personeelsblad « Onze Buurtspoorwegen » die ze ontving van de Heer Valenius, redacteur van het Personeelsblad « sporvejs Aktieselskab ».



Nieuws uit Amerika

door W.A. Luke,

Amerikaans correspondent van
TAO-band.



Over 't algemeen worden er in Amerika autobussen gebruikt voor het «lokaal» vervoer. Sinds jaren zijn trams en trolleybussen er nog slechts een zeldzaamheid. In San Francisco echter bezigt de «Municipal Railway system» vier soorten voertuigen : autobussen, trolleybussen, trams en de kabelbaan. Deze laatste wagens zijn in gans de U.S.A. de enige in hun soort welke nog in dienst zijn. Hieruit volgt dat deze «cable cars» reeds een kleurrijke geschiedenis hebben.

Eigenaardig genoeg is het dank zij de reizigers, dat deze interessante voertuigen thans nog in dienst zijn. In 1947 liet het bestuur van de «Municipal Railway» terloops horen dat, om economische redenen, de kabelbaan zou verdwijnen en vervangen worden door autobussen. Hierdoor kwamen de inwoners van San Francisco in beroering en stichtten onmiddellijk een «Burgers Comiteit tot redding van de Kabelbaan». Het comiteit verkreeg een zekere macht, gesteund als het werd door burgers uit alle delen van het land, zodat uiteindelijk de Municipal Railway

Maatschappij beloofde van drie lijnen te behouden. Tengevolge waarvan ook in het charter van de San Francisco Vervoer Maatschappij een clause is opgenomen waarin het voortbestaan van de «cable cars» gegarandeerd wordt.

Twee types van rijtuigen zijn momenteel in gebruik, te weten «enkelrichting wagens» met één controller, en «dubbelrichting wagens» met twee controllers. Eerstgenoemde wagens worden aan de eindpunten op een draaischijf gekeerd. De wagens zijn gedeeltelijk open, wat de reizigers de gelegenheid biedt om op de spitsuren aan de rijtuigen te hangen en alzo de rit mede te maken.

De kabel waarmee de wagens voortbewogen worden bevindt zich onder het wegdek in een gleuf en wordt vanuit een centraal gelegen machinekamer aangedreven. Hij bestaat uit zes strengen van elk negentien draden en in het midden een koorden hart. Ofschoon hij voortdurend met olie gesmeerd wordt, gebeurt het wel eens dat de kabel breekt. Als dit voorvalt rukt een hulpploeg, voorzien van pillichten uit om

in de kabelgleuf de breuk op te sporen en een tijdelijke herstelling aan de kabel uit te voeren. Dan wordt de kabel teruggespoeld naar de machinekamer, waar de definitieve herstelling geschiedt. Om zijn wagen in beweging te brengen bedient de bestuurder (gripman = bedienaar van het grijpsysteem) zijn «grip lever» (grijpkruk) welke op haar beurt een systeem beveelt dat zich in de kabelgleuf onder het wegdek uitstrekt en zich aan de bewegende kabel vastklampt, alzo de wagen meesleurend.

Een zeer belangrijk punt bij deze wagens zijn wel «de remmen» daar sommige gedeelten van hun traject een helling van 19% bereiken.

De remmen op de voorwielen worden door de bestuurder met de voet bediend. Gelijkvormige remmen op de achterwielen worden door de conducteur met een hefboom in werking gebracht bij het afdalen van steile hellingen.

De railrem waarmee deze rijtuigen zijn uitgerust bestaat uit twee blokken van grenen- of eikenhout welke door een mechanisme, met de hand bediend door de bestuurder, vóór de voorwielen op de sporen gedrukt worden (vergelijk met de «railrem» bij onze P.C.C. n.v.d.r.) Deze houten blokken moeten om de drie dagen vervangen worden.

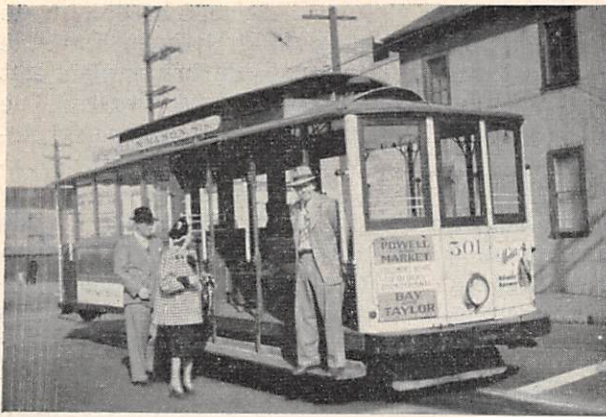
Wanneer er dringende noodzaak is om een noodremming te verrichten, heeft de bestuurder nog de mogelijkheid om een

metalen wig met kracht in de kabelgleuf te drijven. Door de wrijving en de drukking klemt deze wig zich zo vast in de gleuf, dat er een lasploeg nodig is om het metaal uit de kabelgleuf te branden.

Uit de geschiedenis van de kabelbaan van 'San Francisco onthouden we dat ze reeds bijna een eeuw oud is. Het was inderdaad in 1872 dat Andrew Hallidie de toelating kreeg om de eerste kabelbaan te bouwen en uit te baten op voorwaarde dat hij klaar zou komen tegen 1 augustus 1873.

Hij kreeg de zaak voor mekaar en de eerste rit langs steile Claystraat was een succes. Hallidie was zo verzekerd van het welslagen van deze proefrit dat hij zelf de eerste wagen bestuurde en de rit, tegen alle verwachtingen in, begon op de top van de heuvel in plaats van aan de voet.

De kabelbaan was een welgekome oplossing voor het vervoersprobleem in San Francisco, daar de bestaande paardentram een verschrikkelijk hoge tol eisten van paarden bij de menigvuldige ongelukken op de soms steile hellingen. Daar het bestijgen van de soms steile hellingen voor voetgangers zeer moeilijk was (en nog is) bleek de noodzaak voor een gemeenschappelijk vervoermiddel en bracht de kabelbaan hiervoor de gedroomde oplossing. In 1880 waren er acht lijnen met 112 mijl (ca. 180 km.) sporen en kabel. Tien jaar later had de maatschappij 600



Een
cable-car
aan een
eindpunt

wagens in dienst. In de twintiger en de dertiger jaren, toen in de U.S.A. de voertuigen op sporen stilaan verdwenen, werden ook de kabelbanen vervangen door autobussen, zodanig dat er in 1937 slechts een honderdtal wagens overbleven. Op het ogenblik is dit getal herleid tot 26, welke echter door de wet beschermd worden en nog lang (zo niet altijd) zullen blijven bestaan.

Dagelijks vervoert de kabelbaan ca. 35.000 reizigers. Al spoedig raken de reizigers vertrouwd met de gewoonten eigen aan de speciale vervoermiddelen; zij hangen met trossen aan de wagens, helpen mede deze te keren aan de eindpunten, enz. Ondanks al deze kleine ongemakken zijn de inwoners van San Francisco niet weinig fier op hun uniek vervoermiddel; eerst na hun ochtendrit krijgt het leven voor hen zin.

Natuurlijk is deze kabelbaan een toeristische attractie en iedereen die in San Francisco komt, maakt graag een weinig

tijd om een ritje mee te maken. Hierdoor zijn zij tevens in de gelegenheid reeds vluchtig kennis te maken met enkele interessante plaatsen, o.a. Chinatown (de chinese wijk), het Mark Hopkins Hotel, de Union Square en Nob Hill.

De Powell-Mason lijn heeft haar eindpunt aan de beroemde visserskade, de Powell-Hyde lijn aan de Watersportbaan. Typische bijzonderheid: de bel van de cable-cars, welke oorspronkelijk een stalen klok was. Maar daar de inwoners van San Francisco bellen eisten met een zachtere toon, werden de stalen klokken vervangen door bronzen.

De kabelbaan van San Francisco heeft haar grote waarde als propagandamiddel voor de stad, en als belangrijk gemeenschappelijk vervoermiddel bewezen. Nu zijn deze «cable-cars» een levend symbool voor het romantisch en historisch verleden van deze grote stad aan de Westkust van de nieuwe wereld.

Vriendenkring Garage Pothoek

Bij de toekenning van het ereteken van de Arbeid 1^e klasse, verleend na 25 jaar dienst bij T.A.O. aan brigadier Van Dam Jan, feliciteren leden en bestuur van de Vriendenkring van harte hun schatbewaarder. In deze hulde betrekken wij ook brigadier Van Laeken der garage Brusselstraat, die voor het personeel der garage Pothoek geen onbekende is. Ook hij verwierf na 25 dienstjaren het ereteken 1^e klasse.

Proficiat, Jan en Ward!

Dat de « Vriendenkring Garage Pothoek » niet bij de pakken blijft zitten, bewijst wel zijn geplande winteractiviteit. De traditie voortzettend, zal er ook dit seizoen een ontspanningsavond belegd worden, met verschillende wedstrijden op biljart, schaakbord, bakspel enzomeer. Zoiets vereist echter tegenspelers en we nodigen langs deze weg dan ook de verschillende voetbalploegen en andere kringen uit, indien zij aan dit initiatief willen meewerken, zich in verbinding te stellen met het bestuur van de Vriendenkring teneinde verdere schikkingen te treffen. Ook clubs die zich reeds voor de T.V. hebben onderscheiden willen wij gaarne ontmoeten, indien zulks natuurlijk in hun — nu zeker — druk bezet programma kan passen.

Wij reizen om te leren.

Om de reisgenooten aan de geestelijke ontwikkeling te paren, werd besloten over te gaan tot het inrichten van groepsbezoeken aan verschillende instellingen van handel en nijverheid. Getracht zal worden deze bezoeken in te leiden met een uiteenzetting door een bevoegd persoon, ook deskundige leiding te verkrijgen bij de bezichtiging. Onze betrachting is hiermede onze plaats in het economisch gebeuren beter te begrijpen en waarderen. Tevens kunnen wij hierdoor onze werk- en levensmethoden toetsen aan andere praktische verwezenlijkingen. Materiële contacten brengen dan wel morele verruiming met zich mee.

Dat zoiets verplaatsingen met zich meebrengt en zulks tot verrassingen kan aanleiding geven, spreekt vanzelf. De boog kan ook niet altijd gespannen zijn.

Eerlang start een eerste bezoek en reeds zijn daaromtrent onderhandelingen ingezet met het Bestuur der koolmijn te Beringen om de ondergrondse installaties te bezoeken. Verder nieuws hierover en eventuele andere bezoeken zal te gepasten tijd verschijnen, waarin dan sprake zal zijn over onkosten enzomeer.

Intmiddels werd de datum voor het bezoek aan de kolenmijn te Beringen vastgesteld op zondag 4 maart 1962. Inlichtingen bij dhr De Coninck, Garagechef Pothoek.

Verkeersproblemen in onze stad

- I. Het verkeersprobleem in onze stad, zoals in alle grote of middelmatige steden, is ontstaan door het feit dat de aangeboden verkeersoppervlakte ontoereikend is om het steeds stijgende individueel vervoer op te vangen. De wanverhouding tussen het benodigde en het beschikbare straatoppervlak wordt met de dag steeds groter zodat, om te voldoen aan de behoefte naar een groter straatoppervlak, immer meer moeilijkheden ontstaan. Het stijgend verkeer is toe te schrijven aan de toenemende motorisering, d.i. niet alleen auto's maar ook vrachtwagens, autobussen, enz. Aldus wordt het totale verkeer sterk gemengd en verloopt bijgevolg geenszins vlot. Het gevolg hiervan is dat, wanneer bv. 1 auto bij het links afbuigen een tramtrein met een bezetting van ca. 150 reizigers gedurende 2 minuten blokkeert, er een tijdverlies ontstaat van 300 min. of 5 uren!
- II. **Hoe kan nu hieraan verholpen worden?**

Theoretisch staan er twee uiterste oplossingen tegenover elkaar:

 1. Simmigen willen het motorverkeer uit de stad verbannen.
 2. Anderen willen de stad geheel aan het verkeer opofferen en in de stadskern zoveel verkeersoppervlakten beschikbaar stellen als het verkeer vereist.

Beide oplossingen zijn onaanvaardbaar.

 - De **eerste** oplossing betekent: het hart van de binnenstad van haar bloedsomloop afsnijden, zodat de economische waarde van de stad vermindert.

Men kan nu wel het doorgangsverkeer tot de binnenstad verbieden of bepaalde straten voor dit verkeer ontoegankelijk maken maar een blijvend verbod tot het indringen in de binnenstad mag niet overwogen worden.
 - De **tweede** oplossing leidt tot een vernieling van het esthetisch uitzicht van de stad (Vb.: Los Angeles in de V.S.). De aanleg van snelwegen met kruisingen, enorme betonconstructies, aanleg van lukrake parkeerplaatsen, doen de stad haar « persoonlijkheid » verliezen.
 - In de praktijk moeten de te nemen maatregelen afhankelijk worden gemaakt van:
 1. de urbanisatie van de stad,
 2. de rationele benutting van het beschikbare straatoppervlak,
 3. de vergroting van het straatoppervlak binnen de grenzen van de stedenbouwkundige opvattingen.
 1. **Urbanisatie van de stad:** omvang, verkeersdichtheid en richting van de verkeersstromen dienen bepaald. Bij het oprichten van Administratiegebouwen, autobusstations, parkeergarages, scholen, sportstadions, kultuurcentra, e.a. welke verkeer naar zich toetrekken, dient men hiermede rekening te houden. Ter ontlastening van de binnenstad kan een buitencentrum of meerdere centra van dien aard overwogen worden.

2. Rationele benutting van het beschikbare straatoppervlak.

Dit omvat alle maatregelen die daarop gericht zijn om op een bepaalde verkeersruimte binnen een bepaalde tijd meer personen te vervoeren opdat het verkeersvermogen van de beschouwde oppervlakte zou stijgen.

Vermits deze oppervlakte nagenoeg constant is, hangt het verkeersvermogen af van de benodigde verkeersoppervlakte per vervoerde reiziger en van de reissnelheid van het vervoermiddel. Uit de benodigde oppervlakte per vervoerde reiziger en de reissnelheid bekomt men dan voor het afzonderlijke vervoermiddel het z.g. « verkeersvermogen-getal » dat minimum is voor de auto en maximum voor de sneltreinen. Tussen deze beide uitersten liggen dan de voetganger, fietser, motorfietser, autobussen stadstram en « metro ».

Hieruit volgt dat:

— overal waar de verkeersoppervlakte ontoereikend is om aan alle verkeersbehoeften te voldoen, moet aan de openbare vervoermiddelen voorrang verleend worden; de te nemen verkeersmaatregelen moeten hierop afgestemd zijn omdat deze vervoermiddelen de beschikbare straatoppervlakte het best benutten.

— aan elke verkeersmiddel in beweging moet een plaats op de straat worden toegewezen waarbij een nagenoeg constante reissnelheid kan worden aangehouden. Elke verkeersvertraging vermindert het werkelijke vermogen-getal t.o.v. het optimale mogelijke vermogen-getal. Dus: scheiding der verschillende soorten verkeersmiddelen en verplaatsen van de ongelijksoortige verkeersstromen naar de verkeersvloed met gelijke verkeerssnelheid. Dit betekent dus: aanleg van eigenbaan gedeelten (trams), autobus-rijbanen (afgebakend op de weg), ondergrondse voetgangers-overwegen en afzonderlijke fietspaden.

Binnen dezelfde verkeersstromen kan de rijsnelheid bovendien nog gunstig beïnvloed worden door: verkeerssignalen, éénrichtingsverkeer, rijbanen, verbod tot links afbuigen, halteverbod, en minimum opgelegde rijsnelheid (o.a. in de voertuigtunnel waar soms zonder noodzaak 20 à 30 km/u. gereden wordt, wat de verkeerscapaciteit van de tunnel fel mindert).

— het rijdend verkeer heeft voorrang boven het stilstaande verkeer d.i. eveneens een rationele benutting van de beschikbare straatoppervlakte. Het stilstaande verkeer moet naar die oppervlakten verwezen worden welke voor het rijdend verkeer ongeschikt zijn.

Parkeerverbod vereist anderzijds ook meer parkeeroppervlakte waarvan de beschikbaarheid nog kan vergroot worden door parkeertijdsbeperking. Ook het bestendig parkeren dient verboden.

3. Vergroting van de straatoppervlakte.

In het stadscentrum behoort de straatverbreding ook niet met arcaden, meestal niet meer tot de mogelijkheden (onteigeningen, afbraak, e.a.) zelfs niet op lange termijn.

De verkeersoppervlakte kan meestal alleen worden vergroot door: ondergrondse of bovengrondse verkeerswegen, niveau-vrije kruisingen en parkeergarages.

Bij elke straatverbreding zou, zo mogelijk, eigenbaan trajecten voor de openbare vervoermiddelen moeten voorzien worden.

III. Verwezenlijking der mogelijke oplossingen.

Een algemeen verkeersplan dat zich in het stadsontwikkelingsplan invoegt, is noodzakelijk evenals een vooruitziende planning met het oog op de stadsontwikkeling over 30 jaren en gelet op de financiële mogelijkheden en de stedenbouwkundige capaciteit van de stad. D1 afzonderlijke maatregelen moeten stuksgewijze uitvoerbaar zijn en met prioriteiten.

BESLUIT :

Uit dit alles en uit Amerikaanse voorbeelden blijkt dus dat het openbaar vervoer ook in de toekomst, en ondanks de stijgende motorisering nog noodzakelijk zal blijven. Buiten de voornoemde maatregelen dient hier uitdrukkelijk op gewezen dat de onmiddellijke maatregelen voor de hand liggen zonder dat bouwkundige veranderingen noodzakelijk worden, n.l.: inrichten van éénrichtingsstraten en uitbreiding van het verbod « links af te buigen », vermeerdering van de witte banden op het straatoppervlakte voor de afbakening van de « rijbanen » der autobussen, alle maatregelen welke het verkeersvermogen van de straten met 60-80% kunnen doen stijgen. (= z.g. directkanalisering). Verkeerskruisingen op straatniveau hebben een zeer gering rendement, terwijl bovengrondse autoverkeersbanen soms economischer uitkomen dan tunnels. Voetgangers-tunnels dienen met het openbaar vervoersplan gecoördineerd.



PIM

Die dag reed Pim op lijn 31. «Hier is de atmosfeer wel wat minder stijf dan op de Bazarlijnen» dacht hij, «maar in deze toren van Babel moet ge nu weer als wisselagent en tolk fungeren.»

Indedaad, op deze buslijn had Pimmeke reeds Antwerps, Engels, Duits, Hoog nederlands en Frans gesproken. Soms kwam er dan nog Lingala en Bengaals, maar «dat» had hij met handen en voeten uitgelegd. Wanneer hij even zijn geldtas bekeek, vond hij daarin, buiten shillings, marken en gulden, nog pakjes exotische sigaretten en een paar sokken. Dit alles had hij gekocht om zijn cliënten in de mogelijkheid te stellen te kunnen betalen.

Toen stapte er «een knappe gast» op. Italiaans van uiterlijk, sprak hij een moeilijk Vlaamske met een Spaans accent (tracht U het zich maar eens voor te stellen !). Hij gaf twintig frank en vroeg «een direkt». Pim gaf 15,50 fr. terug, samen met het reiskaartje en reed verder. Enigszins weifelend ging de man naar achter in de bus, zijn geld tellend en hertellend. Pimmeke gaf daaraan de normale uitleg, dat hij ons geld niet goed kende.

Aan de volgende halte echter keek Pim in de spiegel naar de uitstapdeur, en toen zag hij onze Italiaan druk uitleg gevend aan de andere reizigers, ongetwijfeld over zijn wissel-

geld. De blikken van de reizigers voorspelden niets sympathieks, tot er plots een dokwerker naar voren kwam, met het geld van de «Italiaan» in de hand.

«Zeg makker» zei hij, «ik kan nu aannemen dat ge die vreemdelingen in de valies zet, maar vindt ge dat zelf niet wat veel. Hij geeft 50 fr. en ge geeft maar op 20 terug».

Pimmeke schrok en werd rood, keek haastig in zijn geldtas en vond daarin (gelukkig) geen enkel briefje van 50. Hij liet de man zich daarvan overtuigen, maar deze keek ongeloofig rond alsof hij het ergens anders dacht te vinden. Er ontstond een felle discussie waarin Pim, overtuigd van zijn zaak niet wou toegeven, en de andere reizigers over 't algemeen de zijde van de benadeelde kozen. Na nog bij Pim aangedrongen te hebben (welke echter bij zijn standpunt bleef), gaf de dokker het geld terug aan de Italiaan waàrop deze heel alleen achter in de bus ging zitten. Er werd geen woord meer gesproken, maar de sfeer was onheilspellend.

Het was dan ook met een popelend hartje dat Pim het eindpunt naderde. Daar gekomen stapte iedereen uit. Onze Italiaan liet heel hoffelijk, aan de achterdeur staande, iedereen voorgaan en als allen waren uitgestapt, kwam hij naar Pim toe. Vriendelijk zei hij toen in zijn buitengewoon taaltje : «Mijnheer U moet me excuseren voor daar juist want ik

heb achteraf dat briefje van 50 fr. gevonden». Het was als of Pimmeke het toen in Keulen hoorde donderen. Toch kon hij nog vriendelijk, langs zijn neus

weg antwoorden : «'t Is niks Mijnheer, 'k zal al die mensen wel verwittigen dat ge die 50 frank teruggevonden hebt.»

C. W.

TAO ontvangt...

Op dinsdag, 19 september 1961, Prinskensdag voor onze Noorderburen, heeft de «Nederlandse Vereniging voor Belangstellenden aan Spoor- en Tramverkeer» van de gelegenheid gebruik gemaakt om onze werkhuizen en Loods III te komen bezichtigen.

De groep, onder leiding van de Heer J.H. Broers, voorzitter van voornoemde vereniging, werd door de Heer Melis, werkhuisoverste, opgewacht bij het Ooststation. Aan de poort van de Centrale Werkplaats werden ze verwelkomd door de Heer ir. Steenackers, dienstoverste, die er zich over verwonderde zulke jonge kerels op bezoek te krijgen, daar waar hij zich aan een groep oprustgestelden verwachtte.

Na een algemeen overzicht, door de Heer Melis, van het materieel en van het onderhoudsplan werd een bezoek gebracht aan de Centrale Werkplaats. Dra stelden we vast, hoe de bezoekers op de hoogte waren van de historiek van onze wagens.

Ook de technische kant liet hen niet onverschillig wat bleek uit de vele en interessante vragen.

Om 11.30 u. had in de Raadszaal een korte receptie plaats

waar, in aanwezigheid van de Heren Steenackers, Truyen en Melis en al de bezoekers, gemeedelijk tramgebabbel plaats vond.

In de namiddag was het bezoek voorzien aan Loods III. Per extra PPC-wagen ging de rit vanuit de werkplaats naar de Loods van Hoboken, de rit werd opgeluisterd door een ontmoeting met den «Duvel» van Weg & Werken, wat onze gasten «enig» en «mooi ouderwets» vonden.

De rondgang in de Loods werd ingeleid door de Heer Sloesen, Loodsoverste, waarna de verschillende wagentypes werden besproken. De voorliefde van onze noorderburen bleek vooral te gaan naar de allereoudste modellen. Van het buitengewone zonnige weder werd gretig gebruik gemaakt om alle verschillende wagentypes, die zich buiten waagden, op de gevoelige plaat te brengen.

Tot slot dankten de heren voor het bezoek, en na een korte afscheidsrede van de Heer Steenackers, werden ze per autobus naar het Centraal Station gevoerd, waar zij het 2e deel van hun bezoek aanvatten.

J. E.

Interprovinciaal Veiligheidscongres te Mol

20-21 SEPTEMBER 1961

Inrichters :

Provinciale comitees voor de bevordering van de arbeid.
Verenigingen van Diensthoofden voor V.G.V. van de provincies
Antwerpen en Limburg.

Voorzitters :

Mijnheer De Vos, bestendig afgevaardigde van de provincie
Antwerpen.

Mijnheer Michiels, commissaris van de Vereniging voor Dienst-
hoofden V.G.V. Limburg.

Deelname :

75 firma's uit beide provincie's, afgevaardigd door :

- Beheerders
- Veiligheidschefs
- Fabrieksdokters
- Maatschappelijke Assistenten
- Afgevaardigden van werknemers
- Afgevaardigden van openbare besturen.

SAMENVATTENDE GEDACHTEN VAN DE 1^e STUDIEDAG

1. HET FENOMEEN « VERMOEIDHEID »

door de Heer Dokter Stevens, Hoofdgeneesheer van de Stad
Antwerpen.

A. Basisgedachten :

- Arbeidsongevallen remmen de produktiviteit ten nadele van
werkgever en werknemer.
- Arbeidsongevallen kunnen voorkomen worden door een vol-
ledige psycho-technische studie in het bedrijf.
- De fysio-technologie is een onderdeel van de psycho-techniek.
- Als Dokter in de Geneeskunde behandelt Dr Stevens uit-
voerig de biologische zijde van de spiervermoeidheid.
- Spiervermoeidheid kan gemeten worden, zowel statisch als
dynamisch.
- En vermits metingen kunnen geschieden, kunnen de oorzaken
van de spiervermoeidheid worden vastgesteld.
- Als we de oorzaken kennen, bestaat ook de mogelijkheid de
gevolgen tot het minimum te herleiden door aanpassing van
de arbeid aan de mens en van de geschikte mens aan de
gepaste arbeidstaak.

B. Aanpassing van de mens aan zijn arbeid.

- Het opstellen van een monografie voor elke arbeidstaak is
het vertrekpunt in elk bedrijf.
- Bij de aanwerving wordt het medisch onderzoek volledig uit-
gevoerd in functie van de te vervullen taak, waarvan de
monografie elk detail bepaalt.

Aldus begint men met het gezonde principe van « the right man on the right place ».

- Regelmatige controle der arbeiders blijft noodzakelijk om vast te stellen of hun structuur blijft beantwoorden aan de hun gestelde taak.
- Voeding en ontspanning van de arbeider spelen een grote rol in de spiervermoeidheid. Het is echter een vraagstuk van sociaal-opvoedkundige aard.

C. **Aanpassing van de arbeid aan de mens.**

- Machines die voor hun bediening een slechte houding eisen leiden tot verhoging der vermoeidheid.
- Hoe machines en mens ook aan elkaar worden aangepast, spiervermoeidheid kan nooit geheel uitgeschakeld worden. Maar een normaal vermoeide spier komt weer in goede konditie na een rustperiode.

De rustperiodes in het bedrijf zullen menigvuldig zijn of niet, langdurig of van korte tijd, naargelang de aard van het uit te voeren werk.

Alleen na een doorgedreven arbeidsanalyse kan een doeltreffende rustperiode bepaald worden.

D. **Besluit :**

- We weten dat arbeidsongevallen worden veroorzaakt door een wisselwerking van psychologische, sociaal-opvoedkundige, fysiologische en technische oorzaken. Ook de vermoeidheid is de resultante van deze verschillende factoren.

Indien we echter uitwerken wat we hier techno-fysiologisch hebben besproken, zal reeds een merkelijke daling der arbeidsongevallen intreden.

2. **HUMAN RELATIONS BIJ DE VOORKOMINGSAKTIE**

door de Heer Lic. A. de Raedt (Esso-Belgium).

A. **Basisgedachten :**

- Arbeidsongevallen kunnen voorkomen worden door een gezamenlijke overtuigende actie van beide partijen. Een autoritaire houding of een « *laisser-aller* » mentaliteit brengen geen oplossing. Een democratische manier van handelen zal resultaat boeken.

B. **De psychologische uiteenzetting der human relations.**

- Vertrekpunt: geen mens is slecht; er heersen alleen misverstanden.
- Een bron van misverstanden is « de houding ». Hier behandelt de Heer De Raedt zuiver psychologisch de stroming die volgt op de houding:

Feiten

— opinies — gedragingen — redenen

Houdingen

- Feiten bestaan en ieder mens ziet het feit uit een eigen

subjektief kader (impulsief steunende op gevoelens en milieu).

De interpretatie van de feiten leidt subjektief (houding) tot het vormen van opinies.

De gevormde opinie geeft de richting aan van Uw gedragingen.

Nu zoeken we bewust, naar redenen om de gedragingen te verantwoorden.

- Indien we dus de misverstanden willen oplossen moeten we een opbouwende houding bekomen, wat alleen mogelijk is door een gunstige beschrijving van het kader en door te luisteren.

C. Toepassing dezer psychologie in de voorkomingsaktie der A.O.

- Het arbeidsongeval zelve is het feit.
Ieder mens heeft daarover een bepaalde houding.
Feit en houding vormen een opinie over het probleem der A.O.

Naargelang de gevormde opinie gedraagt de mens zich op een eigen manier t.o.v. de A.O. en zoekt naar redenen om die gedraging te verrechtvaardigen.

- In de voorkomingsaktie hoeven we geen rekening te houden met deze redenen.

We moeten de houding veranderen door een ver door-gedreven kommunikatie (beschrijven van het kader) en Informatie (luisteren).

D. Besluit :

- Indien we deze kommunikatie en informatie invoeren op een democratische basis t.t.z. door bespreking van de veiligheidsproblemen samen met de verschillende mensen waarvoor deze problemen bestaan, dan zullen we hen overtuigen van hun verkeerde houding en daaruit voortspruitende gedragingen t.o.v. de arbeidsongevallen. Dan eerst kan men spreken van een goed gerichte voorkomingsaktie.

Houthandel E. Quaeyhaege

p.v.b.a.

DAMBRUGGESTRAAT 193, ANTWERPEN

Tel. 32.24.78

TRIPLEX — MULTIPLEX — MENUISERITE

Toekomst van de openbare vervoermiddelen

Gedurende jaren hebben de stedelijke openbare vervoersondernemingen aan de vervoersbehoefte in de stad en de agglomeratie kunnen voldoen.

Zij hadden toen het monopolium vermits tot de 1ste Wereldoorlog het individueel vervoer praktisch niet bestond. De verkeersmoeilijkheden in de steden waren toen onbekend en er was voldoende plaats beschikbaar op het straatoppervlak voor allen : voetgangers, fietsen, paardengespan, de weinige automobielen en de openbare vervoermiddelen.

Tijdens de 2e Wereldoorlog en in de naoorlogse periode, heeft het openbaar vervoer in alle steden praktisch alleen het vervoer verzekerd en wel in de moeilijkste omstandigheden in het belang van de bevolking en de algemene economie.

Sindsdien heeft de motorisering zich fel ontwikkeld met als gevolg dat de structuur van het gehele vervoer enorme wijzigingen heeft ondergaan : het individueel vervoer is het openbaar vervoer concurrentie gaan aandoen door het afkomen van reizigers alsmede door het bemoeilijken van een rationele exploitatie in het stadscentrum. Het openbaar vervoer dat onontbeerlijk is en blijft, ondergaat thans gevoelige verliezen die steeds groter zullen worden naarmate de motorisering vordert.

In Amerika vertegenwoor-

digt het openbaar vervoer nog slechts ca. 70% van haar omvang van vóór 35 jaren, terwijl de stadsbevolking inmiddels met 65% is gestegen.

In Europa hindert het individueel vervoer steeds meer en meer de normale werking van het openbaar vervoer (dienstregelmaat vooral op de spitsuren) met als gevolg dat de commerciële snelheid in het stadscentrum voortdurend daalt (zie tabel hieronder), waardoor de aantrekkingskracht van de openbare vervoermiddelen in belangrijke mate wordt verminderd; men geeft de voorkeur aan de individuele vervoermiddelen.

Hierdoor wordt de economische exploitatie van het openbaar vervoer in gevaar gebracht met daarbij de steeds stijgende personeelslasten, en uitgaven voor modernisering van het rollend materieel.

Tabel met de commerciële snelheden in verschillende steden tijdens de spits- en daluren.

	Spits km/u	Dal km/u
Kopenhagen	8	17
Rouen	7	19
Tunis	5.5	15
Hamburg	9	13.5
Glasgow	4	13
Manchester	9	18
Nottingham	3.5	9
Rome	4.5	17.5
Oslo	9	16.5
Zürich	9	19.5
Antwerpen	4.8	10.6

Stellig dient de rationalisatie en de modernisering van het openbaar vervoer zo spoedig mogelijk voortgezet, maar de modernisering alleen brengt geen oplossing indien niet tegelijkertijd de verkeersmoeilijkheden worden opgelost teneinde tot een vlot en veilig verkeer te komen.

Wij zijn ervan overtuigd dat, wanneer beide gelijklopende maatregelen zullen verwezenlijkt zijn, de evolutie van het openbaar vervoer naar het individueel vervoer wellicht zal worden beperkt en waarschijnlijk in de omgekeerde richting zal plaats vinden.

Geschrante arbeidstijden heffen grotendeels de verkeersmoeilijkheden op

Het Amerikaanse dagblad «The Baltimore Morning Sun» heeft zich met geestdrift ingespannen voor het propageren der «geschrante» arbeidsuren en schooluren (begin- en einduren) teneinde de verkeersmoeilijkheden op de spitsuren op te heffen.

In dit artikel wordt o.m. aangetoond dat de openbare vervoersondernemingen slechts dan economisch kunnen geëxploiteerd worden wanneer geschrante arbeids- en schooluren worden ingevoerd.

Het inzetten van de zo noodzakelijke meerdere wagens en rijdend personeel op de spitsuren, is niet economisch.

In Baltimore hebben twee hogescholen hun beginuren geschrant van 9.00 u. naar 9.30 u. met als gevolg dat het verkeer in de vroege uren op de trajecten naar de school sterk verminderd zijn.

Dit voorbeeld, zo schrijft

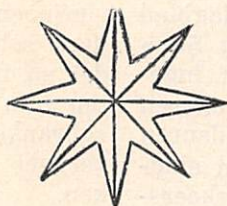
voornoemd dagblad, zal ook andere scholen alsmede de handel en industrie er toe aanzetten hun begin- en einduren te schranken teneinde het spitsverkeer te kunnen neerdrukken.

Hieraan kunnen wij toevoegen : T.A.O. heeft sinds jaren pogingen in dien zin aangewend om de schooluren te doen schranken; zelfs werd contact gezocht met de handels- en industriële wereld, maar zonder resultaat.

Eens zal de dag komen dat wij, gelet op de steeds stijgende verkeersmoeilijkheden, verplicht zullen zijn tot die maatregelen over te gaan. Het schranken der arbeids- en schooluren (begin- en einduren) heeft grote voordelen : economische exploitatie, beter en comfortabel dienstbetoon aan het reizend publiek en vermindering der verkeersmoeilijkheden op de spitsuren.

Beste wensen voor een
prettig KERSTFEEST

De Redactie



Moge 1962 U allen geluk
en voorspoed brengen

De Redactie



licht, maar niet te licht...

het
automatische
ACEC
strijkijzer



- U hoeft geen druk uit te oefenen
- ideaal gestroomlijnd handvat
- spitse punt om gemakkelijk onder knopen, binnen in de mouwen en plooiën te kunnen strijken
- warmteregelaar met controle-lampje, 6 standen.



Sociale prijs : **495F**
Vraag inlichtingen bij uw Elektricien!
ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES DE CHARLEROI, S.A.

RADIO • TV • BANDOPNAME • LICHT • VERWARMING • HUISHOUDAPPARATEN • FRIGO'S • KEUKENFORNUIZEN

TEL. 32.57.81

