

T·A·O·band

NOVEMBER 1956 ■ N° 4 ■ 1^e JAARGANG

KRING VAN HET TOEZICHTSPERONEEL VAN DE TRAMWEGEN
VAN ANTWERPEN EN OMGEVING

P.C. n° 59.74.79 - Kleine Steenweg, 34, Wilrijk
(Gesticht Sept. 1927)

= ONTBREKENDE BLZ: =
17-20, 30, 31, 41-44



PRIJS
F 5

T. A. O. - B A N D

UITGEGEVEN DOOR DE
KRING VAN HET TOEZICHTSPERSONEEL T.A.O.
(TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING)

(Kring opgericht in September 1927)

P.C. n° 59.74.79 — Kleine Steenweg, 34, Wilrijk
MET DE MEDEWERKING VAN
HET PERSONEEL VAN DE VERKEERSDIENST

Zetel : Bikschotelaan, 137, Berchem-Antwerpen.

Voorzitter : Hr. Fr. Van Puyvelde

Algemeen Secretaris : Hr. Bogaerts Gaston

Feestbestuurders : HH. De Roeck Pierre en Utens René

Penningmeester : Hr. Van Lindt Albert

Bestuursleden : HH. Lommelen Frans, Smet Jozef, T'Seyen Jan, Van
Lindt Albert en Van Roy Jules

Redactie-secretarissen : HH. Heynen Lucien en Engels Frans



De Redactie verwelkomt alle briefwisseling betreffend de verschenen artikels, alsook inzending van nieuwe bijdragen. Alle briefwisseling, welke in de Loodsen en Garages ter verzending mag afgegeven worden, dient onder gesloten omslag gericht aan :

REDACTIE T.A.O.-BAND

en neergelegd in de « Ideeënbus » in elke Loods en Garage geplaatst.



Geleid bezoek aan het Provinciaal Veiligheidsinstituut

Door de *Kring van het Toezichtspersoneel* worden op **Zondag, 25 november** en op **Zondag 16 december e.k.**, telkens te 10 u 30, geleide bezoeken ingericht aan het *Provinciaal Veiligheidsinstituut*, Jezusstraat, 28-30, te Antwerpen.

Op deze zeer interessante en nuttige bezoeken zijn *alle* leden van het T.A.O.-personeel, tevens *alle* gepensioneerden met hun dames uitgenodigd.

Bijeenkomst telkens te 10 u 20 in de Jezusstraat, 28-30, Antwerpen.

Voorwoord

Het succes van volhardende mensen begint daar, waar anderen met mislukking eindigen.

Wij allen...

TAO-BAND is in de lente van zijn dagen !

Wij waagden liever, dan dat wij ons bezonnen. Wij hielden er bijna graag spoedig mee op en vertrouwden op het geluk. Wij speelden met het lot en het deed met ons evenzo. Nu eens bracht het ons bijna tot de bedelstaf, dan weer zette het ons de kroon op het hoofd. Het zwaaide ons, zoals men een gloeiend rookvat zwaait, en wij gloeiden, tot de kool tot as was verteerd.

Wij hebben thans opgehouden van geluk en ongeluk te spreken. Wij zijn reeds over de middaghoogte heengegroeid... Uit gloeiend metaal wordt immers het koude zwaard gesmeed ? Ook zegt men, dat op uitgebrande, dode vulkanen, geen slechte druiven groeien.

Wij zeggen dat niet om onzentwil, wij zeggen dat om Uwentwil ! Wij bedelen niet om het hart van de mens want wij hebben zijn hart en zijn wil niet nodig. Want hij is in geen geval tegen ons, want alles is voor ons, en de dwazen en de verstandigen en de eenvoudigen en de wijzen en alle ondeugden en alle deugden van het natuurlijke en het culturele leven staan, zonder dat wij hen gehoord hebben, in onze dienst en werken blindelings mee ter verwezenlijking van ons doel.

Alleen wensen wij, dat iemand er profijt van heeft, daarom zoeken wij onder de duizend blinde medewerkers de besten uit, om ze tot ziende medewerkers te maken.

Wij deden het onze... en werden ruim beloond voor onze inspanning !...

Aan alle medewerkers -- en zij zijn talrijk -- zowel de TAO-agenten als de gepensioneerden die op de meest gedienslige en vriendschappelijke wijze aanstonds bereid werden gevonden, hun krachten in te spannen voor de verwezenlijking van deze uitgave en voor haar slagen, betuigen wij hiermede onze erkentelijkheid.

Aan de vurigste propagandist : onze vriend T'Seyen, een ere-saluut !

TAO-BAND.

ONZE GEPENSIONEERDEN TER ERE !



(Foto T.A.O.-Band)

Twee gepensioneerden op een bank in het Park.

Beiden genieten, na jaren voorbeeldige dienst bij T.A.O., een welverdiende rust. Wij hebben deze twee vrienden : HH. Senecaut, gewezen sector-overste en Van Linden, gewezen tramontvanger van lijn 3, in hun « rustoord » verrast toen zij met veel belangstelling T.A.O.-Band doorbladerden...

Het verheugt ons dit nummer met hun foto te kunnen versieren, als blijk van waardering voor hun arbeid, en deze door AL de gepensioneerden, bij T.A.O. geleverd.

Met hen huldigen wij al onze « immer jong » blijvende oud-collega's.

T.A.O.-BAND

Veiligheid, Ongevallen en Oorzaken

door Heer R. STEENACKERS,

Ingenieur, Hoofd van de Veiligheid en Gezondheid bij T.A.O.

Als inleiding voor Veiligheids- en Gezondheidskursussen zegde de Heer Directeur van de Belgische School voor Sociale Verzekeringen het volgende :

Het voorkomen van ongevallen en, daarmee gepaard, de functie van het Veiligheidskomitee in de schoot van de onderneming, was een onderwerp dat dikwijls aangesneden werd. En terecht!

Immers, ongevallen kosten geld, ongevallen brengen materiële en morele ellende, ongevallen kosten mensenslevens.

Daarbij komt dat de zogenaamde «fataliteit» die doorgaans aan een ongeval toegeschreven wordt, niet zou mogen bestaan, want elk ongeval — hoe licht of hoe zwaar ook — heeft een welbepaalde oorzaak, die door het nemen van geschikte voorzorgsmaatregelen kan voorkomen worden.

Heel eenvoudig is deze voorkomings-actie echter niet.

Een allereerste noodzakelijkheid ligt in de verwezenlijking van een gezonde veiligheidsatmosfeer in de onderneming; een atmosfeer die zowel in het leidend gevend personeel als in de eenvoudige manœuerman moet doordringen.

Het wettelijk verplicht veiligheidskomitee, samengesteld uit werkgevers en arbeidersafgevaardigden, is het eerste hulpmiddel om bedoelde noodzakelijke atmosfeer te verkrijgen.

U ziet, sprekende van veiligheidskomitees zegt men « een hulpmiddel »!

En het is wel zo ! De ware veiligheid is de mens zelf die ze in handen heeft, indien hij zich wil laten doordringen van de idee dat elk werk gevaarlijk en ongevaarlijk kan verricht worden, naargelang het middel dat men te baat neemt om het te doen.

De fataliteit kan men al te gemakkelijk veel op de rug schuiven, maar in negen gevallen op de tien zou het juist zijn die fataliteit te bestempelen als : onvoorzichtigheid, nalatigheid, schuldig gebrek aan vooruitzicht, verzuimen van de eenvoudigste veiligheidsmaatregelen, verstrooidheid of zorgeloosheid.

De mens bemint het gevaar. Het gevaar is een vorm van moed en de moed een edele hoedanigheid die terecht gewaardeerd wordt.

Maar, onzinnige risico's op zich nemen zonder enig nut, zonder moreel of materieel voordeel, hetzij rechtstreeks of onrechtstreeks, voor wie ook, risico's die dan integendeel nog de veiligheid van anderen in het gedrang brengen, is zulks niet een verwerpelijke houding ?

De geestesgesteldheid die men moet bekampen is deze dat de arbeider die zich wapent met voorzorgen om ongevallen te vermijden een bangerik is, een lafhartige, een kleingeestige. Laat de waaghalzen maar opscheppen ! Ge hebt maar 2 ogen, 2 armen, 2 handen en 2 benen. Brengt ze niet als een dwaas ten offer om de toeschouwers te vermaken of te overdonderen. Gij zoudt het kind van de rekening worden.

Overweeg volgende schone stelregel :

« Het naleven van een veiligheids-
» maatregel is geen uiting van vrees :
» het is de verstandige daad van hem
» die dat gevaar niet ontvlucht, maar
» het met scherpzinnigheid trotseert,
» met de beste kansen aan zijn zijde
» om zonder veel scherven het doel te
» bereiken ».

Er kan niet genoeg worden herhaald dat uw veiligheid in uw eigen handen berust. Geen enkele werkleider zal U een gevaarlijk werk opleggen en, indien het uitzonderlijk wel moest gebeuren, is het uw goed recht hem daarop opmerkzaam te maken. Uw persoonlijke ondervinding kan ons helpen een ongeval te voorkomen, maar geef ons uw medewerking *vooraleer* het gebeurt. Er moet nagedacht en gehandeld worden vóór het ongeval; niet daarna.

Al die zaken werden honderd maal gezegd en herhaald. Ik vind niets nieuws uit en verontschuldig me zelfs U weer hetzelfde in de oren te moeten doen klinken. Echter, indien iedereen onophoudelijk datzelfde tot in den treure herhaalt, is het wel dat steeds datzelfde moet gezegd worden.

Een kind speelt graag met lucifers; het stoeit gaarne op de oever van een water. Het verbrandt zich, het verdrinkt. « Het is een kind »; maar **wij** hebben die verontschuldiging niet. Laten we niet doen zoals de onervaren kleine.

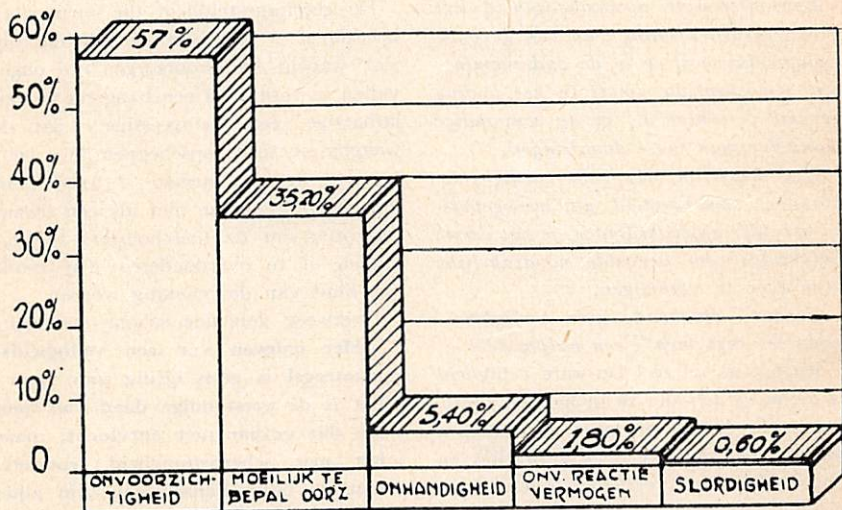
Veiligheidsmaatregelen en reglementen werden opgemaakt in UW BELANG. Het is de vrucht van de ondervinding; het is een waarborg, een verzekering voor uw leven en het geluk van uw gezin.

Ter illustratie van dit artikel geven we hierbij een grafiek weer van de *geestelijke oorzaken* der ongevallen over het jaar 1955 in onze onderneming.

Men ziet dat het record gehouden wordt door de onvoorzichtigheid.

De benaming van de 2de kolom « moeilijk te bepalen oorzaken » is natuurlijk zeer vaag. Dit volgt dikwijls uit het feit dat men, bij gebrek aan getuigen, zich uitsluitend heeft moeten steunen op de verklaringen van het slachtoffer zelf, dat heel zelden het ongeval zal toeschrijven aan zijn eigen gedrag, maar het *noodlot* beschuldigt.

De optelling der kolommen 1 en 2 toont aan dat in 92,2 % der *geestelijke oorzaken* het slachtoffer zelf een grote verantwoordelijkheid draagt in het veroorzaken van het ongeval.



Geestelijke oorzaken

Ons werk... kostbaar bezit !!

IK HEB het ambt van tramagent-ontvanger gekozen... en ik heb goed gekozen.

Tramagent zijn betekent dat ik over een vaste betrekking beschik en dat is ook iets waard, veel zelfs !

Mijn werk als ontvanger brengt mij dagelijks in contact met honderden reizigers; arbeiders, bedienden, schoolgaande kinderen, winkelende dames, enz., dewelke allen van de eerste tot de laatste de éne dag met een lachend, de andere dag met een zuur gezicht (met een lip tot op de grond zeggen wij, Antwerpenaars) mijn wagen betreden.

Sommigen stappen op mijn wagen met de zon op het gelaat : zij leggen hun geld op mijn betaaltafeltje en bekijken mij met een gezicht hetwelk « vraagt » naar een praatje over het weder, de voetbal of de duiven (als ze goed gevlogen hebben !). Weer andere « goedgemutsten » vragen met de lach of het mijn fout is dat het « nu weder zo'n slecht weertje is ».

Het zijn de lui die wanneer ik niet inga op hun uitnodigend gebabbel, zich wenden tot de medereizigers totdat zij iemand van « hun slag » te pakken hebben om een diepgaand gesprek aan te vangen over de politiek, of de presaties's van hun wit-geschelpte ofwel over de gelukte doelen van Mermans of Coppens !

Zulke gesprekken afluisteren is heel dikwijls vermakelijk, men verkneukelt zich in hun uitdrukkingen, maar zij zijn soms ook vervelend want ze beletten mij alle aandacht aan mijn werk te besteden. Maar ja, wij staan ten dienste van de reizigers !

Anderen betreden de wagen met een zuur gezicht. Zij hebben steeds iets op

het hart om het mij lastig te maken. Hun geld werpen zij neder op mijn betaaltafeltje zonder één woord : ik heb het ruiken naar « het rechtdoor » of « aansluiting », ik moet dit zelf maar uitmaken !

Op mijn beleefde vraag of Mijnheer een reiskaartje « rechtdoor » ofwel « aansluiting » wenst, wordt mij toegesnuwd dat ik dat toch kan zien aan het geld ! Ik zwijg dan verduidelijk omdat zij geen niet verbeterd kan worden en de client de koning is !

Sommige abonné's, gelukkig niet allen, vertikken het gewoonweg hun abonnementskaart te vertonen. Wanneer ik er hen beleefd om vraag (met steeds de nodige « a.u.b. Mijnheer of Mevrouw ») snauwen ze mij iets toe waar ik geen knoop kan aan vasthechten.

Let er wel op dat ik nooit hun kaart viermaal per dag vraag ! Ik doe mijn uiterste best om ze slechts éénmaal per maand te laten tonen en ondanks al mijn goede wil slingert men mij van alles naar het hoofd, wanneer ik soms twijfel en vraag om het abonnement een 2e maal te vertonen.

Doch ik laat al die stormen over mijn hoofd gaan ! Ik heb achter mijn betaaltafeltje geleerd om de « tong achter de tanden » te houden. Vroeger, tijdens mijn « vlegeljaren als tramontvanger », liet ik mij wel eens gaan en ging mede in op woordwisselingen, doch ik heb zo veel medegemaakt, zo veel geleerd, dat ik mij nu soms de reflexe maak of dat ik, met mijn slechts naar school gaan tot mijn 14 jaren, niet « slimmer » ben dan sommige drukdoende lui !

(Vervolg blz. 49)



IK HEB EEN HUIS MET EEN TUINTJE

De drang naar de natuur is een zeer typisch verschijnsel bij vele stedelingen en laten wij er aan toe voegen, een zeer gelukkig. Bij gebrek aan tijd of mogelijkheden vindt deze drang zeer dikwijls zijn uiting in het onderhouden van een zeer eenvoudig plantje op de vensterbank. Gelukkig zijn de bezitters van een tuintje of een hofje op « Het Werk van de Akker » waar zij zich lichaaamlijk kunnen ontspannen van geestelijke inspanning of zich tijdens het stille seizoen, te midden van hun bloeiende wijngaard, overgeven aan rustig mediteren.

Ook bij onze trammannen is deze passie aanwezig en enkele geestdriftige lezers van T.A.O.-BAND hebben de hoofden bijeen gestoken en zijn de redactie komen vinden.

Aan hun verzoek om in ons blad ruimte voor te behouden, waar zij nu eens niet moeten spitten, maar wel hun bevindingen kunnen uitwisselen, voldeden wij graag. Plannen bestaan om langs deze weg over te gaan tot aankondigingen voor uitwisseling van zaden, planten, scheuten, e.d. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht tot bezoeken aan bekende kwekerijen en hoveniers. Inzending van problemen betreffende kweekmoeilijkheden, plantverzorging, tuinaanleg en aanverwante bezigheden, voor gezamenlijke oplossing zijn eveneens welkom.

En zo start dan deze nieuwe rubriek

« Ik heb een huis met een tuintje »

met een eerste bijdrage over de bloem van de maand.

De redactie wenst aan alle geïnteresseerde collega's veel leesgenot, tot welzijn van onze tuinen.

DE CHRYSANTHEMUM

EEN BIJ UITSTEK geschikte bloem voor herfstversiering, zo binnen in de kassen als buiten. Zij is *de bloem* van het Allerheiligenfeest en siert dan onze kerkhoven.

De Chrysanthemum is een vaste plant, waarvan de stengels half houtachtig worden in de herfst; is winterhard bij buitenteelt en half winterhard wanneer in kas geteeld.

Is als koude kasplant gerangschikt, omdat zij als zodanig behandeld wordt als ze als potplant of voor snijbloem geteeld wordt. Zij wordt dan onder glas gesteld, tijdens de zomer in open lucht geplaatst en met de herfst in een koude kast ondergebracht.

De oorspronkelijke kleur van de bloem was waarschijnlijk geel.

De duizende variëteiten die eruit zijn voortgesproten schommelen tussen geel, wit, koper — en violetrood met allerlei tussentinten.

Bij de bijzonderste rassen behoort de Japanse Chrysanthemum. Dit ras wordt

in België het meest geteeld, omdat deze de grootste bloemen oplevert.

Hierbij weze opgemerkt dat de Japanse hoveniers onze meesters zijn, wat betreft bloemeteelt en het aanleggen van sierhoven en miniatuurtuintjes. De bloemen — en plantenteelt vormt bij hen een deel van de nationale traditie.

Vermenigvuldiging door stekkers is de meest toegepaste werkwijze, voornamelijk bij de bloemenkwekers en hoveniers.

Voor onze eigen liefhebbersteelt zijn wij echter beter aangewezen op het nemen van wortelscheuten (met wortel).

Men mag deze eerst nemen als de plant uitgebloeid is en enkele tijd gerust heeft. (december - januari).

Gewortelde stekkers van de bijzondere soorten snijbloemen zijn in het voorjaar verkrijgbaar bij de gekende zaadhandels.

De Chrysanthemum houdt van zware en voedzame grond.

V. H.



Personalia

In de loop van de maand oktober 1956 hadden er verschillende blijde gebeurtenissen plaats in de gemeenschap van de agenten van de Verkeersdienst.

Wij feliciteren van harte de gelukkige vaders en hopen dat moeder en kind het zeer wel stellen.

Aan onze jonggehuwden wensen wij : « Behouden vaart en goede reis op de grote levenszee ! »

Kregen de ooivaar op bezoek :

Van de Vijver, Hugo, Nr 1112	werd verrijkt met een dochter Patricia.
Sluyts, Alphonsus, Nr 313	zoon Robert.
Pieters, Gustaaf, Nr 1382	zoon Hugo.
Verreyt, Modeste, Nr 392	dochter Rita.
Opregt, Henricus, Nr 1916	zoon Charles.
Van den Branden, Willy, Nr 1298	zoon Patrick.

Traden in het huwelijk :

Mondelaers, Joannes, Nr 1416,	met Mej. Bals, Liliane.
Smet, Henri, Nr 369	Bursens, Elisa.
De Bois, Jozef, Nr 1127	De Pauw, Gabriella.
Van Gucht, Joseph, Nr 521	Van Campenhout, Maria.
Adriaenssens, Josephus, Nr 1397	Van Praet, Leonia.
Adriaenssens, Hubertus, Nr 1079	Michiels, Magda.



ALBRECHT DURER

De rede van Antwerpen in 1520 (pentekening)

De geschiedenis van de tram

De elektrische tram heeft gedurende meer dan 1/2 eeuw overal het stedelijk vervoer tot ieders tevredenheid verzekerd en hij heeft, bij de stadsontwikkeling, stellig een zeer belangrijke rol gespeeld. Omdat nu de verkeerscongestie in de steden met de dag groter wordt, moeten de railsvoertuigen het ontgelden. Overal wordt de kreet gehoord: « Weg met de rails ! »

BIJ ALLE DINGEN kan men echter niet genoeg op de oorsprong letten en zo komen we dan tot de vraag :

Hoe zijn eigenlijk de rails ontstaan ?

Om de geschiedenis van de tram te vertellen, moeten we dus teruggaan naar het ontstaan van de *spoorwegen* zelf.

Eerst ontstaat het spoor om aan de wagen een betere loopweg te geven, later komt de wagen achtereenvolgens : mijnkar, paardentram, locomotief en tenslotte elektrische tram. Spoor en wagen, beide ontwikkelen zich gestadig.

De huidige « spoorwegen » vinden hun oorsprong bij de mijnsproten, nu ongeveer meer dan 4 eeuwen geleden, n.l. in de Duitse kolenmijnen van de Hartz (Duitse middelgebergten op de grens van Neder- en Opper-Saksen) later in Engeland in het Zuiden van Wales (Z.W. van Engeland) en in het Newcastle-bekken (N.O. van Engeland).

In de *gangen* van de kolenmijnen werden de houten wagentjes (door paarden getrokken) voortbewogen over een houten spoor. In 1620 werden ze in Engeland *bovengronds* aangetroffen.

De eerste Engelse kolenmijnen bevonden zich langs heuvelhellingen en rivieren op enkele kilometers van hun oevers. De kolen werden op karren geladen — die door paarden tot aan de oevers werden gevoerd — om dan in de schepen te worden gestort; deze wa-

gentjes gingen steeds over dezelfde wegen, zodat spoedig diepe *sporen* ontstonden. Ter verbetering van de loopweg werd zij harder en vlak gemaakt (1620) door houten planken op platte balken in de *karresproten* te leggen, en aangezien de wrijving tussen wielen en loopweg hierdoor verminderde (dus geringere trekkracht nodig) konden de karren groter worden. Men bekwam aldus een *wagen* (in 't Engels : waggon). Later nagelde men op het bovenvlak van de platte houten rails, slijtvaste gietijzeren platen en in 1738 bevestigde men aan de houten rail een opstaande buitenrand die belette dat de wielen het *spoor* zouden verlaten.

In 1767 plaatste men U-vormige gietijzeren rails op de houten rails en deze laatsten op houten dwarsliggers; de U-vormige platte rails hadden echter het bezwaar dat er kolen in vielen en de beweging stoorden.

Vervolgens nagelde men platte gietijzeren rails, met opstaande rand aan de binnenzijde, op de houten rails en deze laatsten op dwarsliggers of op stenen teerlingen, teneinde de platgevelgde wielen op het spoor te houden.

Tenslotte gaf men een opstaande rand (flens) aan het wiel i.p.v. aan de rail welke dan boven de straatweg uitstak. Het spoor was nu een speciale weg geworden die onbruikbaar was voor de gewone voertuigen met platte velg. Hierdoor ontstond dus de eigenlijke

spoorweg, onafhankelijk van de gewone rijweg en de *Ijzerenweg*-Maatschappijen zijn in die richting voortgegaan met een spoorwijdte van 1,435 m. (normaal spoor, bestaat nu nog) = 4 voet 8 1/2 duim, d.i. de breedte van de plaatselijke voertuigen zowel op de gewone weg als toen op de spoorweg gebruikt.

Deze speciale wegen hadden zich in de XVIII^e eeuw in Engeland verder uitgebreid tussen de mijnen en de aangelplaatsen der schepen en bereikten soms een lengte van 18 km., alleen voor goederenvervoer aangewend.

De allereerste *spoorwegen met paardtractie* ontstonden in België in de kolenmijnen van Quaregnon (1830) en vanuit de mijngangen gingen de spoorwegen naar de oppervlakte. Sinds 1830 werden dan ook enkele kolenmijnen uit het Walenland met de hoogovens en de kanalen verbonden door middel van ijzerenwegen met paardtractie.

Vóór 1825 werden de *spoorwegen met paardtractie* overal alleen toegepast in de mijnen en nadien kwamen ze aan de oppervlakte voor goederenvervoer.

Wat de tramwegen betreft, hiervoor werden de sporen, vooral met het oog op de paardtractie, in de bestrating gelegd. Het waren breedvoetgroefrails. Bij de opkomst van de elektrische trams moesten de bestaande paardentramwegen versterkt worden, omdat de elektrische wagens veel sneller en zwaarder waren dan de paardentrams. Elke verbetering aan het rollend materieel eiste dus een aanpassing van het spoor: het gewicht der spoorstaven per strekkende meter steeg dan ook van 15 à 30 kg. tot 40 à 50 kg. en meer.

De spoorwijdte was meestal 1,435 m. (normaal spoor), terwijl vele tramexploitaties echter het smal spoor (1 m.) aannamen, teneinde — zo meende men — het doorrijden van bogen met kleine straal te vergemakkelijken; de echte reden was echter: geringer aan-

legkosten en kleiner onderhoudskosten van het kasseiwerk tussen de sporen.

Welk is nu de oorsprong van het woord « TRAM » ?

In 1776 werden in Engeland te Sheffield (bakermat van het degelijke Engels staal: messen en dgl.) ijzeren rails gemaakt.

In 1793 goot Outram spoorstaven van 3 voet lengte (1 voet = 0,3048 m.) dus ca. 0,90 m. met vlakke bovenzijde en van onder met *visbuih* — dus hoger in het midden dan aan de uiteinden — welke op vierkante stenen blokken werden vastgehecht. Het loopvlak van de rail stak boven de bestrating uit, zodat het buiten het bereik van slijk en straatvuil lag.

Deze rails werden aanvankelijk door Outram in een mijn te Sheffield toegepast en achteraf ook bovengronds op vele plaatsen in Engeland.

Deze ijzeren wegen noemde men *Outramways* (de wegen van Outram) en later afgekort tot « tramways ».

Deze tramways met paardtractie dienden uitsluitend voor goederenvervoer.

DE EERSTE PAARDENTRAM

De eerste paardentram voor het vervoer van reizigers werd in 1832 te New-York gebouwd; in Engeland ontstond hij eerst in 1858.

Terloops weze gemeld: de eerste spoorweg met stoomtractie werd in 1825 tussen Stockton en Darlington in Engeland geopend en in 1830 de lijn Liverpool-Manchester (Engeland). Op 5 mei 1835 werd de spoorlijn Brussel-Mechelen officieel ingewijd.

DE EERSTE ELECTRISCHE TRACTIE-SYSTEMEN

Het idee om de elektrische energie toe te passen als krachtbron voor het voortbewegen van voertuigen door middel van electromotoren bestond reeds,

vooreer de moderne dynamo en het principe van zijn omkeerbaarheid werd uitgevonden (1867).

Inderdaad, in 1834 : 1^e electro-magnetisch voertuig (met zuilen-batterij) door de Amerikaan Thomas Davenport uitgevonden en in 1835 in dienst gesteld op de ringspoorweg te Boston (Massachusetts, V.S.A.).

In 1838 bouwde de Schot, Robert Davidson de eerste elektrische locomotief (met zuilen-batterij) van 5 ton, in dienst gesteld op de spoorlijn Edinburg-Glasgow (Engeland) met een snelheid van 6 km/u.

In 1850 : Prof. C.G. Page (Amerikaan) : elektrische locomotief in 1851, in dienst op de spoorlijn Washington-Bladensburg. Snelheid : 30 km/u.

In diezelfde periode : Moses G. Farmer, vervolgens Thomas Hall (Boston) met deze bijzonderheid dat de batterijen niet op de wagen werden medegevoerd, maar vast opgesteld en de stroomlevering langs de rails naar de motor.

In 1840 volgens hetzelfde principe : Henry Pinkus en in 1847 Liley en Colton te Pittsburg (V.S.A.).

In 1855 : Swear (Eng.) en Bessolo (Ital.) stroomlevering door een geleider van de grond geïsoleerd en opgehangen zoals de telefoondraden.

In 1864 : Casal (Fransman) : elektrische motor rechtstreeks aan de as van het voertuig gekoppeld.

Al de voornoemde proefnemingen gaven echter geen praktische resultaten omdat een voldoende sterke elektrische stroombron ontbrak.

Industrieel gezien kan de electromotor niet zonder de dynamo bestaan en het is eerst na de uitvinding van de dynamo en van het principe van zijn omkeerbaarheid dat de elektrische tractie practisch kon worden verwezenlijkt, zoals wij ze thans kennen.

Die eer komt Europa toe, de Italiaanse natuurkundige

Antonio Pacinotti (1841-1912) vond in 1864 de gelijkstroommachine met *ring-anker* en ook de *collector* uit, waarvan al de latere elektrische machines zijn afgeleid; in 1867 vond hij bovendien het principe van de omkeerbaarheid van de dynamo's.

De werkelijke industriële dynamo's verschenen eerst in 1870 ingevolge de uitvindingen van Zenobe Gramme (Belg) en Werner von Siemens (Duitsers).

Zenobe Gramme (geboren te Jehay-Bodegnée in de Provincie Luik op 4 april 1826 en overleden te Bois-Colombes, Seine-departement in Frankrijk, op 20 januari 1901), was een jongere tijd- en landgenoot van een andere Belg : *Karel Van de Poele* (Lichtervelde : West-Vlaanderen 27/4/1846 — Lynn : Verenigde Staten van Amerika 18/3/1892).

Vanaf zijn prilste jeugd werd Zenobe Gramme begeesterd door de handenarbeid en hij hield zich bezig met allerlei opzoekingen.

Om zich verder te ontwikkelen, gaat hij naar Brussel en dan naar Hoei en in 1849 volgt hij zijn ouders naar Luik, waar hij de cursussen aan de Nijverheidsschool volgt. Hij is schrijnwerker, net zoals Karel Van de Poele, en in 1855 gaat hij over Brussel, Parijs, Lyon, Marseille terug naar Parijs, waar hij zich vestigt in 1856; hij is er werkzaam in een grote schrijnwerkerij om in 1860 over te gaan als werkman-modelmaker bij de Maatschappij « L'Alliance », welke elektrische apparaten bouwt.

In 1864 vinden wij hem terug in dienst van de Franse ingenieur Bazin. Hij neemt zijn eerste brevet (26 februari 1867) voor verschillende verbeteringen aan wisselstroommachines.

In 1868 is hij te Londen bij Disderi waar hij zijn eerste gelijkstroom-dynamo bouwt. Op 22 nov. 1869 neemt hij een

nieuw brevet voor verbeteringen aan electro-magnetische machines.

Op 11 april 1870 neemt hij een ander belangrijk brevet omtrent de gelijkstroommachine en na de oorlog van 1870 vestigt hij zich terug te Parijs, waar hij met een andere oud-schrijnwerker, namelijk Hippolyte Fontaine de « Maatschappij der electro-magnetische Gramme-machines » sticht.

De machine van Gramme werd in 1871 tijdens de zitting van de « Academie der Wetenschappen » te Parijs voorgesteld en als industriële machine gedemonstreerd op de Tentoonstelling van Wenen (Oostenrijk) in 1873 door de medewerker van Gramme, Hr H. Fontaine.

Midderwijl had ook Werner von Siemens de industriële dynamo reeds verzezenlijkt. Meestal wordt, wanneer men over de uitvinding van Gramme spreekt, de naam van Pacinotti er bij gehaald. Gramme eiste steeds t.o.v. Pacinotti het alleenrecht van deze uitvinding op, ten onrechte nochtans, vermits Pacinotti de dynamo met ringanker reeds acht jaren vóór de praktische toepassing ervan door Gramme, uitvond; wat niet belet, dat men het ringanker van Pacinotti steeds *ring van Gramme* is blijven noemen.

Het is echter moeilijk het aandeel van elk der voorlopers van de dynamo t.o.v. elkaar af te wegen, maar één feit staat vast: de uitvinding van de dynamo is het product van de opzoekingen van 3 grote mannen: Pacinotti, Siemens en Gramme.

Het werk van Gramme behelsde inderdaad geen enkele nieuwe uitvinding, noch nieuw principe en daarin ligt wellicht de reden, waarom hem door geen enkele academie noch geleerd gezelschap, het lidmaatschap werd aangeboden.

Het is meer door zijn vakkundige bekwaamheid en door zijn intuïtie, dan

door zijn wetenschappelijke aanleg, dat hij tot zijn praktische uitvindingen kwam.

Ter ere van Gramme werden verschillende monumenten opgericht, in Frankrijk en in België, namelijk te Luik in 1905 en te Hoei in 1951.

Sinds de uitvinding van de gelijkstroom-dynamo breekt nu een nieuwe periode aan voor de ontwikkeling van de elektrische motoren inzonderheid van de *elektrische tractie*.

DE EERSTE ELECTRISCHE SPOORWEG

Europese uitvindingen 1879 - 1883 :

In 1879 werd de eerste — van de wereld — elektrische spoorweg op werkelijk praktische wijze door de Duitse firma Siemens en Halske op de Industriële tentoonstelling te Berlijn (fig. 1) in dienst gesteld.

De kleine locomotief (fig. 2) kreeg stroom van een speciale rail N — in het midden van het spoor geplaatst — met behulp van borstels uit koperdraad.

Zij was uitgerust met een dynamo van het Siemens-type waarvan de as, in lingsrichting geplaatst, de beweging aan de wielen overzette door middel van een reeks tandraden 1, t, v en x; de rails dienden als terugstroomleiding.

Deze locomotief sleepte 3 kleine bijwagens met elk een 20-tal reizigers en de snelheid bedroeg 12 km/u. !

Het succes van deze onderneming was een aansporing voor de uitvinders en bijgevolg werden de proefnemingen omtrent de elektrische tractie vermenigvuldigd.

DE EERSTE ELECTRISCHE TRAM

In mei 1881 werd dan de eerste van de wereld werkelijk commerciële *tram-exploitatie* met elektrische tractie door Siemens en Halske uitgevoerd op de lijn

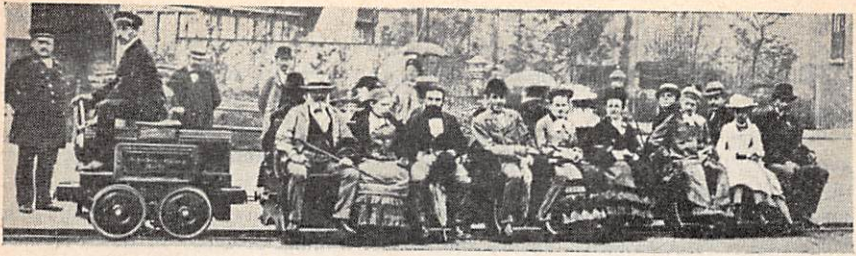


Fig. 1 - De 1^e elektrische spoorweg op de Tentoonstelling te Berlijn in 1879

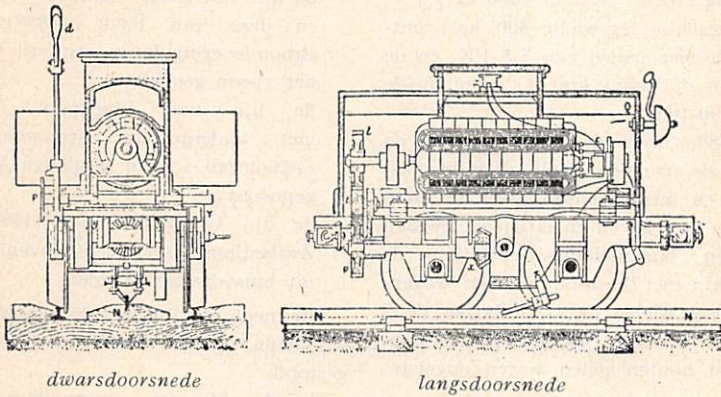


Fig. 2 - Electriche locomotief (zie fig. 1) van Siemens en Halske

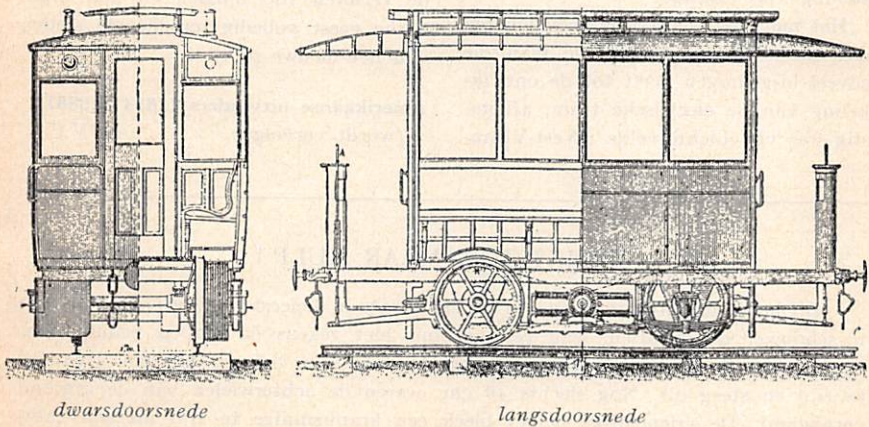


Fig. 3 - Electriche motorwagen op de lijn Berlijn-Lichterfelde

Groot-Lichterfelde nabij Berlijn. De lengte bedroeg 2,450 km. met smalspoor (1,00 m.) en de rails werden op 0,20 m. boven het wegdek geplaatst, dus los van de rijweg. De stroomoverbrenging geschiedde langs de rails, op gewone dwarsliggers geplaatst, en onderling verbonden door koperen lussen.

De wagen (Motorwagen - fig. 3) kon 26 reizigers bevatten en de normale snelheid was *slechts* 20 km/u. die op vlakke baan kon opgevoerd worden tot 40 km/u. en dit met volle (reizigers) belasting (totaal gewicht 4800 kg.).

De machine (gewicht 500 kg.) ontwikkelde een arbeid van 5,5 PK. en de electro-motorische kracht schommelde tussen 90-100 V.

In 1893 heeft de firma Siemens en Halske de stroomlevering langs de rails, (heen- en terugvoeding) zoals te Lichterfelde, opgegeven en is zij overgegaan tot een bovenleidingsinstallatie: de stroomafnemer bestond uit een wagentje met 4 wielen dat zich boven de 2 rijdraden bewoog, die op bepaalde punten aan houten palen waren opgehangen.

In 1883 dus 10 jaar vroeger had K. Van de Poele echter reeds de trolley-stroomafnemer toegepast op de Tentoonstelling van Chicago.

Het mag wel een aardig toeval heten dat Karel Van de Poele, de man die zoveel bijgedragen heeft tot de ontwikkeling van de elektrische tram, afkomstig was van Lichterfelde (West-Vlaan-

deren), terwijl de eerste commerciële elektrische tram-exploitatie ontstond in Lichterfelde (Duitsland).

Na de lijn Berlijn-Lichterfelde, bouwde de firma Siemens en Halske (Londen) verschillende elektrische tramlijnen in Portrush in Ierland, Brighton, enz. terwijl Siemens en Halske (Berlijn) de lijn Mödling (Wenen) in dienst stelde.

Acıtereenvolgens werden in Engeland en op het vasteland meerdere elektrische tramlijnen in exploitatie genomen, namelijk:

- de lijn van Bessbrook-Newry (1885) en deze van Ryde (1886) met stroomlevering langs een rail tussen het spoor geplaatst.
- de lijn van Blackpool (1886) met ondergrondse stroomlevering (stroomrail in een gespleten kanaal geplaatst).
- de lijn Vevey-Montreux (1888) in Zwitserland, met een bovenleiding uit buisvormige geleiders.

Hiermede werd echter de verdere ontwikkeling op het vasteland voorlopig gestopt.

De Amerikaanse constructeurs, tot dan toe steeds bezig met allerlei betwistingen omtrent de voorrang van brevetten, gaan nu, zoals we zullen zien, al de verloren tijd inhalen en hun praktische geest volledig ten dienste stellen van het nieuwe procédé.

Amerikaanse uitvinders (1883 - 1888):
(wordt vervolgd). L. V.C.

KRIJGT DAN MAAR HULP !

Bij het achteruit rijden op een parkeerplaats in Leicester (Engeland) was een toeschouwer de chauffeur van een autobus met tekens en geroep behulpzaam. Plots echter kreeg de chauffeur de indruk al te zeer bij een afgrond genaderd te zijn en steeg uit. Nog slechts 10 cm. waren de achterwielen van de afgrond verwijderd. De vriendelijke helper bleek een krankzinnige te zijn uit een nabij gelegen herstellingsoord voor zenuwzieken.



(Foto T.A.O.-Band)

Bestuursleden van de kring der T.A.O.-gepensioneerden

Zittend : HH. Gevers, Peeters, Sacré en Libot

Staande : HH. Petit, Swannet, De Meulder, Bernaerts, Van Thillo.



(Foto T.A.O.-Band)

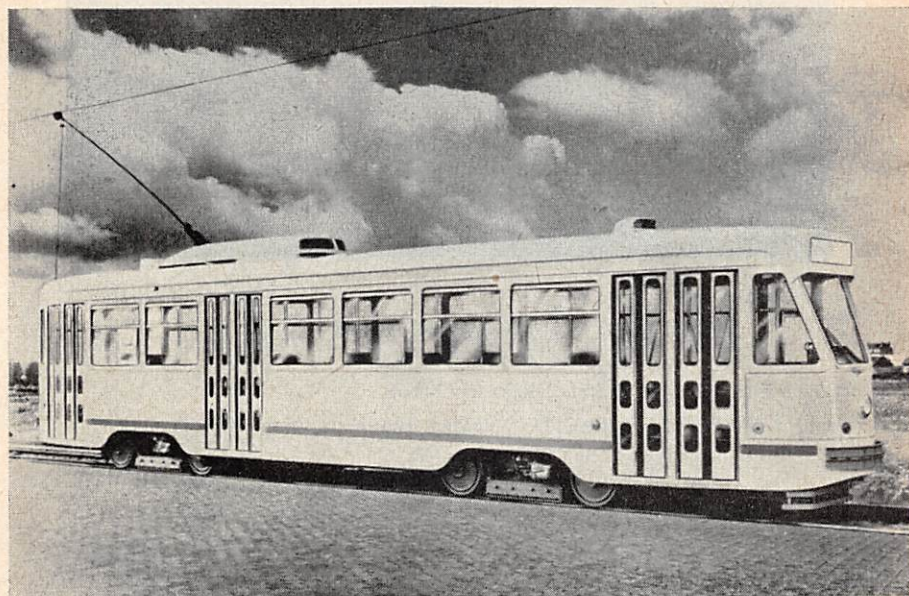
Kijk hoe fris en gezond de gepensioneerde oversten er allen uitzien. De T.A.O.-gepensioneerden bereiken meestal een hoge ouderdom. We wensden hen allen nog vele jaren en... het lezen van T.A.O.-Band zal hen immer jong houden !

1e rij van links naar rechts : HH. Pauwels, Claus, Senecaut, Beaujean, gepensionneerd diensthoofd « Verkeersdienst », Hopstaeken, Droessaert, Vandingenen.

2e rij van links naar rechts : HH. Pasmans, Hendrickx, Libot, Gevers, Van Kerckhoven, Meuris, Sacré.

3e rij van links naar rechts : HH. Van Santvoort, Prinsen, Delher, Henderickx, Matthieu, De Clerck, Kempnaers.

WIJ STELLEN U VOOR :



HET MODERNE TRAMRIJTUIG

De "P. C. C. - Car"

Wanneer men spreekt over nieuw en modern trammaterieel denkt men steeds onwillekeurig aan de « P.C.C.-wagens », deze snelle tramrijtuigen welke sinds enkele jaren op onze Belgische tramnetten verschenen. Wat is nu een P.C.C.-wagen en wat zijn de voornaamste kenmerken en eigenschappen ?

OORSPRONG EN BENAMING

Een 25-tal jaren terug werd in de Verenigde Staten van Amerika een commissie ingesteld, bestaande uit afgevaardigden van de verschillende trammaatschappijen, welke tot doel had een tramrijtuig te ontwerpen dat beantwoordde aan de eisen van het modern verkeer, het reizend publiek aantrok door zijn comfort en bovendien door al

de tramexploitaties in bedrijf kon genomen worden. Deze commissie werd genaamd « Presidents Conference Committee » of kortweg P.C.C.

Na zeven jaren opzoekingen, testen en proeven ontstond een wagentype dat vanaf 1936 in massa werd vervaardigd en met succes in bedrijf genomen. Naar bovenvermelde commissie werd de wagen P.C.C.-Car genoemd. Na de oorlog

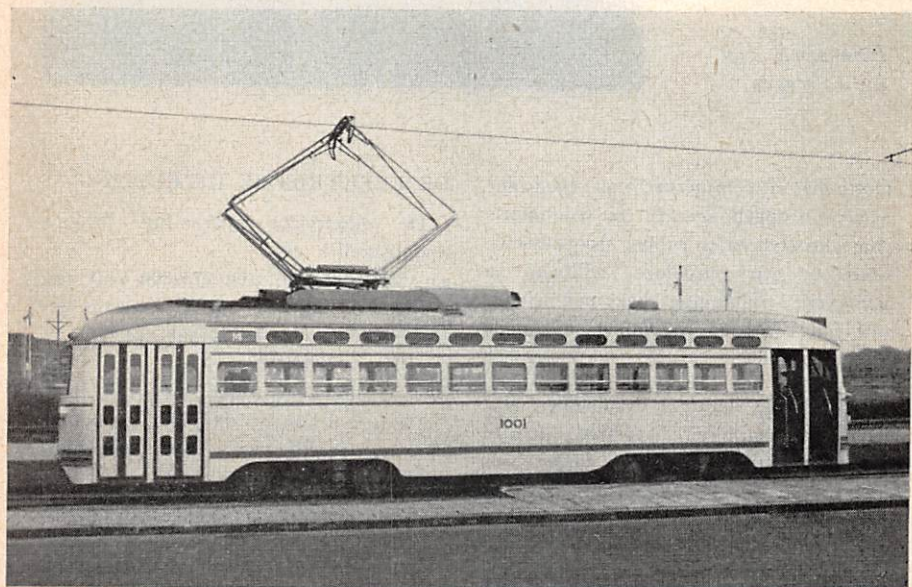
1940-45 werd door enkele Belgische firma's nl. de A.C.E.C. te Charleroi voor de elektrische uitrusting en « La Brugeoise et Nicaise » te Brugge voor de wagenconstructie, de machtiging verkregen deze wagens onder licentie te construeren.

De eerste originele P.C.C.-proefwagen werd in bedrijf gesteld op de N.M.V.B.-lijn aan de kust: Knokke-Oosthoek-Siska (nadien in buslijn omgezet).

ALGEMENE BESCHRIJVING VAN DE P.C.C.-WAGEN

Het koetswerk is volledig opgebouwd uit gelaste stalen profielen ten einde een grote stevigheid, lange levensduur en grote veiligheid te waarborgen.

Het inwendige van het rijtuig werd derwijze uitgevoerd, dat aan de reizigers een maximum van comfort en veiligheid werd verzekerd. Dubbele in- en uitstapdeuren, van het zwaai-deur type



De P.C.C. wagen zoals zij in gebruik is.

Daarna werden deze wagens in bedrijf gesteld, niet alleen in ons land door de « Brusselse Tram » en N.M.v. Buurtspoorwegen: Brussel-Leuven, Charleroi, maar ook in Nederland (Den Haag) waar er tientallen in dienst zijn, die in België werden gebouwd. Te Hamburg (Duitsland) en Belgrado (Yougo-Slavië) werden ook proefwagens in bedrijf gesteld.

en elektrisch aangedreven, werden voorzien ten einde een snel in- en uitstapen mogelijk te maken. Een bestendige verluchting werd aangebracht, 's winters wordt hiervoor de koellucht van de rijweerstand gebruikt, zodat een door de thermostaten gecontroleerde verwarming in het rijtuig bekomen wordt.

De draaistellen (bogies = een stel met twee assen, vier wielen en 2 tractie-

*Binnenzicht van
P.C.C. wagen.*



motoren) zijn uitgerust met elastische wielen en opgehangen in een combinatie van schroefveren en rubber stootkussens, waardoor een geluidloze, trillings- en schokvrije ophanging bekomen wordt, wat een verhoogd rijcomfort ten goede komt.

In elk van de twee draaistellen zijn twee tractiemotoren bevestigd, dus in totaal vier tractiemotoren, welke door middel van cardankoppelingen en hypoidetrandraden met de aandrijfassen verbonden zijn, zodat het geheel een zekere gelijkaardigheid vertoont met de achterbrug van een auto; het differentieel ontbreekt echter. Al de wielassen zijn dus aangedreven, wat een gunstige oplossing is.

De besturing van de P.C.C.-wagen werd geïnspireerd op deze van de auto d.i. besturing met pedalen in plaats van met de traditionele rechtstaande controller (met de hand bediend). De reden waarom de tramconstructie zo traag geëvolueerd is ten overstaan van de automobiëlbouw ligt hierin, dat de tram geen oorlogsvoertuig is en de auto wel (tractoren, tanks en dergelijks).

DE ELEKTRISCHE UITRUSTING

De elektrische uitrusting bestaat hoofdzakelijk uit :

- a) vier tractiemotoren 275-300 Volt van 55 PK welke 2 aan 2 in serie geschakeld zijn. In totaal dus $4 \times 55 \text{ PK} = 220 \text{ PK}$.
- b) een hoofdcontroller met richtingswals e.d. onder de vloer geplaatst.
- c) een « accelerator » dit is een aanloop- en remmechanisme, met een zeer groot aantal standen : 79 rijstanden voor het aanlopen en 99 remstanden voor het remmen. Het in en uitschakelen der rij- en remstanden gebeurt door een kleine servomotor. De snelheid van het in en uitschakelen wordt door de bestuurder geregeld door middel van een rijpedaal.
- d) een reeks electro-magnetische schakelaars en contactoren onder de vloer alle bekrachtigd door een laagspanningsbatterij.
- e) de hulptoestellen : bellen, ruitwissers, deurenbediening, verlichting, enz. alle aangesloten op de laagspanningsbatterij.

(Vervolg blz. 29)

Vertrektijden van de nachtdiensten

(A U T O B U S S E N)

(Deze autobussen stoppen op verzoek aan al de tram- en bushaltes)

VANUIT STADSCENTRUM NAAR DE RANDGEMEENTEN

Toelichting : in de hiernavolgende staat wordt Centr. Stat. bedoeld : K. Astridpl.

(S) = Kon. Astridplein, hoek Statiesstraat.

(D) = Kon. Astridplein, Dierentuin.

Van Zaterdag
Maandag Zon- en
t/m Feest-
Vrijdag dagen

NAAR MORTSEL

te 0.41	1.05	aan Nat. Bank (halte L. 7).	} Over lijn 7 naar Mortsel.
te 1.28	1.52	aan Groenpl. (Post) via Nat. Bank.	
te 3.36	3.46	aan Nat. Bank (halte L. 7).	

NAAR WILRIJK

te 0.45	1.15	aan Driehoek over lijn 5.
te 4.07	4.07	naar Wilrijk.

NAAR HOBOKEN

te 0.25	—	aan Centr. Station (S) over lijn 2 tot Zwaantjes.
—	0.53	aan Centr. Stat. (S) over lijn 3 tot Groenpl., verder over lijn 4 tot Zwaantjes.
te 0.50	—	aan Groenplaats over lijn 4 tot Zwaantjes.
—	1.00	aan Lge Leemstr. (Belgiëlei) over lijn 2 tot Zwaantjes.
te 2.05	2.33	aan Centr. Station (S) over lijn 2 tot Zwaantjes.
te 3.29	3.29	aan Centr. Station (D) over lijn 2 tot Zwaantjes.
te 4.10	4.10	aan Centr. Stat.(D) over Groenpl. verder lijn 4 tot Zwaantjes.
te 4.20	4.20	aan Centr. Station (S) over Groenplaats verder lijn 4 tot Hoboken (Gemeentehuis).
te 5.10	5.10	aan Brusselstraat (Loods) over lijn 4 naar Hoboken (Gemeentehuis).
te 5.18	5.18	aan Centr. Station (S) over lijn 2 tot Zwaantjes.

NAAR DEURNE (Schotensteenweg)

te 1.19	1.48	aan Centr. Station (D) over lijn 10 tot Leeuwlantstraat verder naar Antwerp-Stadion (terug over lijnen 12-3).
te 1.39	2.03	aan Centr. Station (D) over lijn 10 naar Schotensteenweg.
te 3.45	3.45	aan Groenplaats over Centr. Station (D) over lijn 10 naar Schotensteenweg.

Van Zaterdag
Maandag Zon- en
t/m Feest-
Vrijdag dagen

NAAR DEURNE (Antwerp-Stadion)

te 1.19	1.48	aan Centr. Station (D) over lijn 10 Leeuwantstraat naar Antwerp-Stadion.
te 1.20	1.50	aan Centr. Stat. (D) over lijnen 3-12 naar Antwerp-Stadion.
te 3.57	3.57	aan Centr. Station (D) over lijnen 3-12 tot Lackborslei verder naar Merksem.

NAAR EKSTERLAAR

te 0.10	—	aan Centr. Station (S) over lijnen 2-9-16 naar Vlieghaven.
—	0.40	} aan Centr. Station (S) over lijnen 2-9-11 tot Groenenhoek.
—	0.53	
—	1.23	
te 1.15	1.32	aan Nat. Bank (halte lijn 8) over lijn 8 tot Groenenhoek.
te 1.36	1.55	aan Nat. Bank (halte lijn 8) over lijn 8 naar Eksterlaar.
te 3.22	3.22	aan Centr. Stat. (S) over lijnen 2-9-8 naar Eksterlaar.
te 4.10	4.10	aan Centr. Station (S) over lijnen 2-9-11 tot Groenenhoek.
te 4.28	4.28	aan Nat. Bank (halte lijn 8) over lijn 8 naar Eksterlaar.
te 4.45	4.45	aan Centr. Station (S) over lijnen 2-9-11 tot Groenenhoek.
te 5.12	5.12	aan Centr. Station (S) over lijnen 2-9-11 tot Groenenhoek.
te 5.26	5.26	aan Nat. Bank (halte lijn 8) over lijn 8 tot Groenenhoek.

Ook Alleen
Zaterdag Zon- en
Feestd.

NAAR MERKSEM

—	0.28	aan Garage Pothoekstraat over lijn 3 tot Deurnebaan.
—	0.55	aan Garage Pothoekstraat over lijn 3 tot Deurnebaan.
—	1.25	aan Garage Pothoekstraat over lijn 3 tot Deurnebaan.
te 0.52	—	aan Centr. Station (D) over lijn 3 tot Deurnebaan.
te 1.40	2.05	aan Centr. Station (S) over lijn 3 tot Deurnebaan.
te 3.57	3.57	aan Centr. Station (D) over lijnen 3-12 tot Lackborslei verder naar Merksem (eindpunt lijn 3).
te 4.35	4.35	} vanaf Garage Pothoekstraat over lijn 3 tot Merksem (eindpunt lijn 3).
te 5.05	5.05	
te 5.35	5.35	

NAAR HAVENGEBIED

23.30	23.30	aan Fr. Rooseveltplaats (Kon. Atheneum) over Italiëlei - Grote Tunnelpl. - Oude Leeuwenrui - Falconplein - Kattendijkdok - Royerssluis - en verder langs de onpare kaainummers naar Kruisschans.
-------	-------	--

VANUIT DE RANDGEMEENTEN NAAR STADSCENTRUM

Van Zaterdag
Maandag Zon- en
t/m Feest-
Vrijdag dagen

VANUIT MORTSEL (Gemeentehuis)

te 0.57	1.20	over lijn 7 tot Nat. Bank en over lijn 8 tot Groenenhoek.
te 1.54	2.17	over lijn 7 tot Nat. Bank en over lijn 1 naar Zuidstation.
te 4.08	4.08	over lijn 7 tot Nat. Bank en over lijn 8 naar Eksterlaar.

VANUIT WILRIJK

te 0.59	1.29	over lijn 17 tot Centr. Stat. (D) en over lijnen 3-12 naar Antwerp-Stadion.
te 4.19	4.19	over lijn 5 tot Driehoek over lijn 2 tot Zwaantjes.

VANUIT HOBOKEN

te 0.15	—	vanaf Zwaantjes over lijn 4 tot Groenpl. en over lijn 3 tot Pothoekstraat.
—	0.23	vanaf Zwaantjes over lijn 4 tot Groenplaats en over lijn 3 tot Centr. Station.
te 1.05	1.30	vanaf Zwaantjes over lijn 2 tot Centr. Stat. (D) en over lijn 10 naar Deurne (Schotensteenweg).
te 1.10	1.33	vanaf Zwaantjes over lijn 4 naar Groenplaats en over lijnen 8-7 naar Mortsel.
te 3.08	3.08	vanaf Zwaantjes over lijn 2 naar Centr. Station (D).
te 3.20	3.20	vanaf Hoboken (Gemeentehuis) over lijn 4 naar Groenplaats, verder over lijn 3 naar Centr. Stat. (D) en over lijn 10 naar Schotensteenweg.
te 3.41	3.41	vanaf Hoboken (Gemeentehuis) over lijn 4 naar Groenplaats en over lijn 3 naar Centr. Station (D).
te 4.30	4.30	vanaf Zwaantjes over lijn 2 tot Centr. Station (D) en over lijn 3 tot Garage Pothoekstraat.
te 4.48	4.48	vanaf Zwaantjes over lijn 2 tot Centr. Station (D).
te 4.52	4.52	vanaf Hoboken (Gemeentehuis) over lijn 4 naar Zuidstat.
te 5.25	5.25	vanaf Hoboken (Gemeentehuis) over lijn 4 naar Zuidstat. en over lijn 1 (Leien) en lijn 3 naar Garage Pothoekstraat.
te 5.40	5.40	vanaf Zwaantjes over lijn 2 naar Centr. Stat. (D) en over lijn 3 naar Garage Pothoekstraat.

VANUIT DEURNE (Schotensteenweg)

te 1.55	2.18	over lijn 10 naar Centr. Station (S) en over lijn 2 naar Zwaantjes.
te 3.10	3.10	over lijn 10 naar Centr. Stat. (S) en over lijnen 2-9-8 naar Eksterlaar.
te 4.05	4.05	over lijn 10 naar Centr. Stat. verder over lijn 3 naar Groenplaats en over lijn 4 naar Hoboken (Gemeentehuis).

Van Zaterdag
Maandag Zon- en
t/m Feest-
Vrijdag dagen

VANUIT DEURNE (Antwerp-Stadion)

te 1.41	—	over lijnen 12 en 3 naar Centr. Station (S) en over lijn 2 naar Driehoek.
—	2.12	over lijnen 12 en 3 naar Centr. Station (S) en over lijn 2 naar Zwaantjes.

VANUIT EKSTERLAAR

te 0.10	—	vanaf Groenenhoek over lijnen 8-9-2 naar Centr. Stat. (S) en over lijn 2 naar Zwaantjes.
te 0.45	—	vanaf Vlieghaven over lijnen 16-9-2 naar Centr. Station (D) en over lijn 3 naar Merksem (Deurnebaau).
—	0.53	vanaf Groenenhoek over lijn 8 tot Belgiëlei verder over lijn 2 tot Zwaantjes.
te 1.05	1.38	vanaf Groenenhoek over lijnen 8-9-2 tot Centr. Station (D) verder over lijn 10 naar Leeuwlantst. en Antwerp-Stadion.
te 1.26	1.45	vanaf Groenenhoek over lijn 8 tot Nat. Bank.
te 3.28	3.28	vanaf Eksterlaar over lijn 8 naar Nat. Bank en over lijn 7 naar Mortsel.
te 3.40	3.40	vanaf Eksterlaar over lijnen 8-9-2 naar Centr. Stat. (D) en over lijnen 3-12 naar Lackborslei, verder naar Merksem (Deurnebaau).
te 4.25	4.25	vanaf Groenenhoek over lijnen 8-9-2 naar Centr. Stat. (D) en over lijn 3 naar Gar. Pothoekstraat.
te 4.48	4.48	vanaf Eksterlaar over lijnen 8-9-2 naar Centr. Station.
te 5.00	5.00	vanaf Groenenhoek over lijnen 8-9-2 tot Centr. Stat. (D) en over lijn 3 naar Gar. Pothoekstraat.

VANUIT MERKSEM

te 0.16	—	vanaf St. Bartholomeusstraat over lijn 3 tot Centr. Stat. (S) verder over lijnen 2-9-16 naar Vlieghaven.
—	0.15	} vanaf St. Bartholomeusstr. over lijn 3 tot Garage Pothoekstr.
—	0.40	
—	1.10	
te 1.15	—	vanaf St. Bartholomeusstr. over lijn 3 tot Garage Pothoekstr. vanaf St. Bartholomeusstr. over lijn 3 Centr. Stat. en lijn 1 tot Nat. Bank.
—	1.45	vanaf St. Bartholomeusstr. over lijn 3 tot Centr. Station.
te 3.50	3.50	vanaf Merksem (eindpunt lijn 3) over lijn 3 tot Centr. Stat. (S) en over lijnen 2-9-8 tot Groenenhoek.
te 4.20	4.20	} vanaf Merksem (eindpunt lijn 3) over lijn 3 tot Garage Pothoekstraat.
te 4.50	4.50	
te 5.20	5.20	
te 5.50	5.50	

P.S. — De T.A.O. behoudt zich het recht voor deze vertrektijden te wijzigen naar gelang de omstandigheden en dienstnoodwendigheden.

DE REMMEN

Deze belangrijke organen worden op de P.C.C.-wagens alle elektrisch behandeld.

Drie verschillende remmen werden voorzien :

- a) de *weerstandrem* welke als dienstrem wordt toegepast;
- b) *trommelremmen* op de assen, welke automatisch in werking treden wanneer voor het toepassen van het weerstandsremmen de snelheid te veel gedaald is, zodat de wagen tot volledige stilstand kan worden gebracht;
- c) een electro-magnetische rem (railrem) op elke rail : de noodrem. Deze rem wordt gevoed door de laagspanningsbatterij en is dus geheel onafhankelijk van de netvoeding zodat er ten alle tijden kan geremd worden.

Al deze remmen worden slechts door één pedaal bediend. Bij een normaal induwen van dit pedaal treden achtereenvolgens de remmen a en b in werking; wordt het pedaal nog verder ingedrukt dan wordt rem c ingeschakeld. Hieruit blijkt dat ook bij plotse noodremming a - b en c steeds achtereenvolgens in werking treden en het remmen dus automatisch geregeld wordt ten einde

een maximum remeffect te bekomen en het slippen te vermijden.

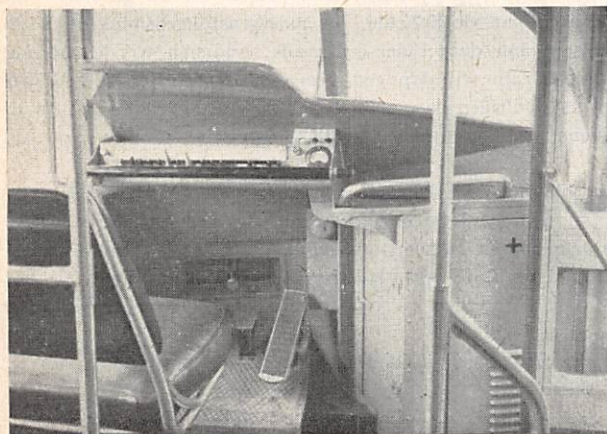
Bij volledige noodremming wordt automatisch zand gestrooid. Door een afzonderlijke schakelaar kan de bestuurder ook naar willekeur zandstrooien.

DE BESTURING

De besturing van de wagen gebeurt door middel van drie pedalen, zodat de bestuurder de handen steeds vrij heeft voor de bediening der hulptoestellen : bel, lichten, ruitenwissers, enz.

Die drie pedalen zijn :

- a) Het « dodemanspedaal » welk door de bestuurder steeds moet ingedruwd gehouden worden (linker voet). De wagen kan niet in beweging gebracht worden zonder dat dit pedaal is ingedrukt, terwijl het lossen ervan onder het rijden : onmiddellijk de tractiestroom uitschakelt, de noodrem in werking stelt, de deuren ontgrendelt (zodat zij met de hand kunnen geopend worden), en ook het alarmsignaal inschakelt.
- b) Het « rijpedaal » : hiermede wordt het rijtuig in beweging gebracht en de snelheid geregeld. Het aanlopen zal sneller geschieden naar gelang het pedaal meer of minder diep wordt ingedruwd.



Binnenzicht — bestuurderszetel met bedieningstoestellen.

c) Het « rempedaal » :
de pedalen b en c zijn nevens elkaar opgesteld en worden met de rechtervoet bediend. De rijrichting (vooruit of achteruitrijden) wordt ingesteld bij middel van het richtingswals-handel dat zich onder de bestuurderszitplaats bevindt.

Hiermede hopen wij U een ruimer inzicht van de P.C.C.-Tramwagen te hebben gegeven en laten nog enige cijfers volgen betreffende het P.C.C.-type in gebruik bij de Brusselse Tramwegen.

Totale lengte : 14,131 m.

Totale breedte : 2,20 m.

Hoogte : 3,045 m.

Afstand tussen de draaistellen (bogies) van midden tot midden : 6,700 m.

Doormeter der wielen 0,63 m.

Aantal zitplaatsen : 32.

Aantal staanplaatsen : 78.

Totaal aantal plaatsen : 110.

Gewicht (ledig) 15,2 Ton (wordt thans verminderd).

Maximum snelheid 70-80 Km/u.

Aanloopversnellingen : 0,7 tot 2,1 m/sec.

Maximum remvertraging :

dienstrem : 2,1 m/sec.

hulprem : 3 m/sec.

F. S.

Antwerpen - Industriestad

DE REGELMATIGE LEZER VAN TAO-BAND zal zich wellicht even afvragen, waarom wij toch zulke nadruk op Antwerpen leggen in de verschillende artikelen van ons tijdschrift. Te dien einde werd hierbij opgemerkt dat vele Antwerpenaars of in onze stad wonende personen, zich niet of slechts gedeeltelijk bewust zijn dat zij deel uitmaken van een geheel, zó complex, zó ingewikkeld, zó machtig, dat het iedereen omsluit, opslorpt zonder dat hij er zich van bewust is.

Verder dient er steeds in acht genomen dat Antwerpen en inzonderheid de functie van Antwerpen als havenstad, zo belangrijk is, dat allen die er maar even van nabij of van ver mee in aanraking komen, de invloed ervan ondergaan. Men mag echter nooit vergeten dat Antwerpen in de XVI^e eeuw de rol vervulde die in verhouding thans wordt waargenomen door wereldhavens als New-York en Londen.

In die periode was bv. de drukkerij Plantijn de eerste en de grootste van gans Europa. Door het sluiten van de Schelde, de godsdiensthervormingen en de vreemde overheersingen kwam aan deze bloei een einde, waarvan wij heden nog de naweeën van ondervinden. Zijn wij dan een vervallen grootheid? Verre van daar! Onze haven is levenskrachtiger dan ooit, bezet stevig de vierde plaats in de rij van de wereldhavens en dingt momenteel met gunstige kansen naar de derde plaats.

Hoe paradoxaal het ook moge klinken, de rivaliteit met onze Noorderburen heeft stellig een zeer gunstige invloed op onze werking. Zij vervult als het ware de rol van « spiegeltje aan de wand » en roept ons vlug tot de werkelijkheid indien wij ons zouden laten leiden door al te optimistische bespiegelingen. Zij is als het ware een aansporing om vol te houden en om, met al de ons ter beschikking staande middelen, steeds beter te doen.

In ons volgend nummer vervolgen wij dan met de nadere bespreking van de verschillende nijverheidstakken.

(Wordt vervolgd)

F. V.

Onze T. A. O. - agenten wereldburgers



DE WERELDTENTOONSTELLING welke in 1958 te Brussel zal gehouden, zal wis en zeker een massa vreemdelingen naar onze Scheldestad lokken.

De meeste van deze bezoekers zullen echter onze taal niet kennen. Daarom starten wij hier met een eerste reeks van eenvoudige woorden in het Nederlands, het Frans, het Engels en het Duits. Aldus hopen wij het onze bij te dragen om deze buitenlanders een passend welkom te bezorgen.

LIJST N° 1

<i>Nederlands</i>	<i>Frans</i>	<i>Engels</i>	<i>Duits</i>
Mevrouw	Madame	Miss	Meine Dame
Mevrouwen	Mesdames	Misses	Meine Damen *
Mijnheer	Monsieur	Sir	Mein Herr
Mijnheren	Messieurs	Gentlemen	Meine Herrn *
Ja	Oui	Yes	Ja
Neen	Non	No	Nein
instappen	monter	to get in	einsteigen
uitstappen	descendre	to get out	aussteigen
overstappen	prendre une correspondance	to change	umsteigen
meerijden (reis voort zetten)	continuer	to proceed	mitfahren
reis	voyage	trip	fahrt
tot/naar	jusqu'à/vers	till/to	bis/zum
halte	arrêt	stop	halte
eindpunt	terminus	terminus	terminus

* Voor gemengd gezelschap :
Meine Herrschaften



Hoogdag in Loods 1 - Groenenhoek

OP 6 OCTOBER LL. was het weer een grote dag voor de agenten van loods 1. Naar jaarlijkse traditie werden de oprustgestelden der loods gevierd. Die viering ging door in de gezellige zaal « Rubens » beter gekend als *de Put*.

Rond 17 uur hadden de genodigden hun plaats ingenomen rond de feesttafel.

Als eregenodigden mochten wij begroeten de HH. Geerts en Simons vergezeld van hun Dames en Dhr Henkens, wiens Dame, spijtig, belet was door ziekte. Verder de oprustgaanden met hun Dame :

H.H. Bellens - De Stroper - Goossens - Lahaye - Meulemans - Roelandts - Van den Eede - Van de Voorde - Van Hove - Van Raemdonck - Van Roy en Van Santvoort.

Nadat allen gezeten waren, nam de Heer Bogaerts, in functie van feestbestuurder, het woord om de aanwezigen een hartelijk welkom toe te wensen. Tijdens zijn rede vroeg hij de met pensioen gaande agenten, de geest van kameraadschap niet te verbreken en in kontakt te blijven met hun collega's, dit door middel van T.A.O.-Band. Na hun nog verder een goede gezondheid en lang leven toegewenst te hebben werd het woord verleend aan de Heer Geerts, bureelhoofd van de Verkeersdienst T.A.O. In zijn rede die door de

aanwezigen fel gesmaakt werd, betrok hij zowel de agenten als hun Dame, en wees eveneens op het nut van T.A.O.-Band om de goede verstandhouding te onderhouden.

Vervolgens werden de spijzen opgediend en iedereen liet het zich goed smaken.

Na de maaltijd was het de heer Van Santvoort die uit naam van de oprustgaande agenten, de vorige sprekers tot antwoord diende. Hij dankte het bestuur en de agenten van de loods voor de prachtige viering die hen te beurt viel en verklaarde zich namens allen, akkoord de banden van vriendschap met hun ex-collega's te onderhouden.

De tijd was dan aangebroken om plaats te nemen in de zaal, waar het gezelschap van Leonard Van Dijk, voor leute en plezier zorgde. Bij het intreden der feestelingen, rees de goed gevulde zaal recht om hen een warm applaus te schenken.

Na de bonte avond, waaraan de aanwezigen veel genoeg beleefden, nam het orkest plaats op het podium en tot omstreeks 2 u. werden de beentjes nog eens flink uitgeslagen.

Voorwaar weer een dag die kon tellen. De mannen van Loods 1 hebben weer eens laten zien dat kameraadschap bij hun geen ijdel woord is.

En nu tot volgend jaar.

R. Utens - Controleur

Wat is er in een... uniform

Aan het Centraalstation op de De Keyserlei.

Een overste der T.A.O. heeft post gevat op het voetpad.

Twee dames komen op hem toegestapt en vragen de weg naar de Frankrijklei. Terwijl onze overste zijn beste doet om aan deze dames de nodige uitleg te verstrekken, zegt de ene dame tegen de andere : « Zeg Marie, dat hadden wij toch beter aan ene van de tram kunnen vragen ».

F. L.

*Schatten van ons Koninklijk Museum
voor Schone Kunsten*



PETER PAUWELS RUBENS

« De Drie-Eenheid »

Momenteel zijn wij in onderhandeling met de Directie van het Koninklijk Museum van Schone Kunsten - Antwerpen, om in samenwerking, op deze plaats een rubriek, gewijd aan de schilderkunst, te openen.

De bedoeling is de diepere zin van zekere schilderijen te belichten en te achterhalen wat de schilder ons wou vertellen toen hij zijn werk borstelde.

T.A.O.-Band

Feest in Loodsen III en IV

OP 1 SEPTEMBER il. heeft het « Comiteit der oprustgaande Trammannen Loodsen III en IV » haar leden welke de pensioengerechtigde leeftijd bereikt hebben gevierd in de zaal « Luna Theater » te Hoboken.

Volgende collega's kwamen aan de beurt : de HH.

De Decker, A.	kraagnr	1394
De Meyer	»	1160
De Mol, P.	»	1784
De Strooper	»	1804
Franck, H.	»	501
Govaerts, Ch.	»	1371
Moerenhout	»	896
Helsen	»	698
Roscam	»	1029
Van der Stocken	»	1464
Van Hemelrijk, Fr.	»	853
Verdeurmen, P.	»	381
Vereckt, Fr.	»	853
Verté, A.	»	1101

De heren De Mol en Moerenhout gingen met vervroegd pensioen, terwijl de feestelingen De Meyer, Helsen en Roscam eerst in 1957 de actieve dienst verlaten. Het Comiteit had er echter de voorkeur aan gegeven hun nu te vieren, samen met de overige werkmakkers.

Aan de gevierden en hun Dame werd een banket aangeboden, waarop als eregasten de heer De Bruyn, Burgemeester van Hoboken en de heer en Mevrouw Henkens begroet werden. Op uitnodiging van het Comiteit, hield de heer De Bruyn een treffende toespraak. De heer Henkens beantwoordde daarop in gepaste bewoordingen de rede van de Heer Burgemeester en dankte hem voor zijn vererende belangstelling.

Tijdens het feestmaal werd een plakket door het Comiteit aan hun Voorzitter, de heer P. Verdeurmen, aangeboden, als blijvende herinnering aan zijn gewaardeerde werking in de kring.

Terwijl aan de gevierde collega's een omslag met een belangrijk *cadeautje* ter hand werd gesteld, ontvingen hun Dames een fraaie bloemtui.

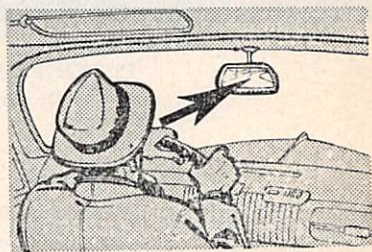
Na de maaltijd volgde een Bonte Avond, waarop al de aanwezigen waren uitgenodigd. Bij hun intrede in de zaal werden zij op een hartelijke wijze door het talrijke publiek begroet. Deze Bonte Avond werd verzorgd door het gekende gezelschap van Charel Janssens, Co Flower en Co en oogste het beoogde succes.

Deze zeer gelukte avond werd besloten met een gezellig samenzijn, waarop tot 1 u. 30' lustig werd gekout, gedanst en... gevierd.

De aanvang van een nieuwe levensperiode voor onze gepensioneerde collega's, werd waardig ingezet en zij verzekerden ons dat zij zich deze dag steeds zullen herinneren.

Onze beste dank voor al diegenen die medegeholpen hebben tot het welslagen van deze viering.

Namens het Comiteit
De Secretaris,
J. Uytterlinde



VIA SECURA zegt U :

« Uw achteruitkijkspiegel gebruiken »
» bij het voorsteken, DAT moet U be- »
» slist doen ».

Er was geen plaats voor zebra's

PACHTER JONAS, traditie getrouw, bezocht met Pasen onze stad Antwerpen. Na een wandeling aan de « Pont » had hij zich met tram 2 van de Suikerrii naar het Centraalstation begeven, om een bezoek te brengen aan de Koninklijke Dierentuin of zoals hij het noemde « aan den Beestenhof ».

Tot grote, maar niet onaangename, verwondering van onze Jonas, hadden al de mensen aan het Centraalstation hem al lachend nagekeken en hij vond toch maar alsdat de stadsmensen nog zo kwaad niet waren, als ze hem verteld hadden op zijn dorp.

Doch, toen hij zich bij de portier van de Dierentuin aanbod steege zijn verwondering ten top toen hij deze hoorde zeggen : « Neen, Mijnheer, we hebben hier al zebra's genoeg ».

Onze pachter bezag de man met een niet begrijpende blik en vroeg : « Mijnheer, bedoeldt U dat ik niet binnen mag zonder een beest bij te hebben, of lijkt ik soms op een zebra ? ».

Nu kreeg de portier toch medelijden met zijn bezoeker en bracht hem voor een spiegel. Tot grote ontsteltenis zag onze Jonas dat zijn aangezicht en zijn schoon wit Paashemd vol met zwarte vlekken en strepen zat.

Beide mannen spanden zich nu in om te weten van waar die vlekken afkomstig konden zijn, tot plotseling ons Boerken een kreet van triomf sloeg en uitriep : « Ik heb het, dat is van die vuile tram ».

Indersdaad, had hij het veiligheidshekken dat geplaatst wordt tussen motor- en bijwagens en dat steeds goed ingevet

is, vastgenomen; vandaar dus die vuile vlekken.

Pachter Jonas is nadien nog in de stad geweest en heeft nog dikwijls met de tram gereden maar steeds is hij vlekkeloos huiswaarts gekeerd. « Omdat de tram heel wat properder is geworden » vertelt hij aan de toehoorders in zijn stamlokaal op zondagmorgen.

V. L.

Demographie

(Bevolkingstoename en -vermindering)

Op 31 december 1955 had België 8.896.246 inwoners. Gedurende het jaar 1955 is de bevolking in alle Belgische provinciën toegenomen behalve in Luxemburg.

In de provincie Luxemburg is gedurende het jaar 1955 het aantal vrouwen echter toegenomen : 60 meer op 't einde t.o.v. het begin van het jaar '55, terwijl het aantal mannen in dezelfde periode met 97 verminderde zodat over het geheel de provincie Luxemburg 37 inwoners verloor.

In Brabant is het bevolkingscijfer in 1955 het meest gestegen n.l.

+ 7.028 vrouwen
en + 6.586 mannen

of in totaal + 13.614 inwoners

Vervolgens komen de provinciën :

Antwerpen en Limburg elk met + 10.000 inwoners ongeveer.

Henegouwen : + 7.000 inwoners.

West-Vlaanderen en Luik, elk met ca + 4.000 inwoners.

Oost-Vlaanderen met + 3.000 inwoners.

En tenslotte Namen met + 663 inwoners.

Uitstap van een Zurenborgs groot gezin naar het Noordkasteel

ZONDAGMORGEN 9u28. Op de Draakplaats een groot gezin al spurtend richting brug, naar de halte van de autobus. Op de Trampplaats komt een bus in volle vaart aanbollen; eveneens richting brug. Wie zal het halen? Het zijn de water en bloed zweetende ouders met hun 6 spruiten, variërende tussen de 2 1/2 en 7 jaar, die nog net op tijd arriveren, gelukkig zonder veel kleerscheuren. Slechts 3 van de 6 spruiten heffen op dit ogenblik een huilconcert aan en de kleinste is bezweken « onder de druk van de omstandigheden », wat duidelijke sporen op zijn broekje nalaat.

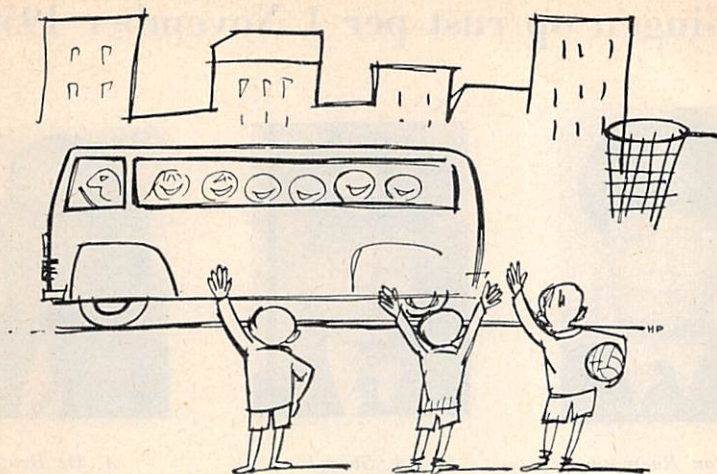
9u30. De chauffeur kijkt glimlachend naar al dit typisch gedoe. Pa helpt zijn telgen één voor één op het voertuig en terwijl hij met een zucht van verlichting de laatste op de trede tilt, is de eerste alweer uitgestapt langs de openstaande achterdeur en staat heel geamuseerd dit tafereeltje gade te slaan. Tumult! Pa stapt terug af en geeft het deserteurke zulk een draai om de oren, dat onze jongen zijn fonkelnieuw « kluchtzangerke » op zijn neksken hangt. Dit lokt een hevig protest uit van de zijde van Ma, die haar prestige wenst op te houden.

9u32. De chauffeur glimlacht nog. Ma zal betalen! « Ik heb een kaart » zegt ze met een verontschuldiging knikje tegen de « driver ». Ma begint vastberaden in haar sachoche te zoeken...

maar vindt geen kaart. De busvoerder behoudt ondanks deze tegenslag zijn professionele glimlach.

9u34. Ma zoekt nog altijd! De glimlach van de chauffeur verflauwt. Inmiddels is het huilorkest achter in de bus met twee leden versterkt geworden, omdat die drommelse autobus maar niet wil doorrijden. Pa, die nu zweet van de zenuwen, poogt op hardhandige wijze de orde te handhaven. Ma geeft — na haar vergeefse pogingen om de bewuste kaart te vinden — haar handtas aan Pa en trekt de traditionele familiezak van groot formaat van onder een bank uit. Na eerst al de eetwaren: appels, pruimen, broodjes, chocolade, flesjes coca-cola en dergelijke uitgeladen te hebben, diept ze achtereenvolgens uit de zak op: een klokhuis van een appel, een zwembroekje van Pa, een stuk zeep, een platiëken broekje van de kleinste, een rantsoenkaart van in de oorlog, een pennemesje, een fopspeen, 3 Historiapunten, 2 kaartjes van de « Odeon » en eindelijk, helemaal onderaan « Eureka »... de langgezochte kaart.

9u36. De chauffeur trekt een lang gezicht. De bewuste rittenkaart is namelijk waardeloos... gans gebruikt. Dan maar betalen, zegt Ma en geeft 100 fr. « Kan niet weergeven », zegt het slachtoffer van zijn plicht, in een uiterste poging om zijn zelfbeheersing te bewaren. De « driver » wendt zich even tot



de inzittende reizigers om dáár te informeren of niemand 100 fr. kan wisselen. — Tevergeefs ! — Ma vraagt geld aan Pa, maar deze gebaart van krommen haas, want, als hij nu betaalt, flitst het door zijn geest, komt Ma er misschien achter dat hij van zijn loon snoeit. Met een kordaat gebaar ritst de chauffeur de 100 fr. uit Ma haar handen en geeft 86 stukken van één frank weer. Ma, onthutst door dit plots gebaar, gaat al mopperend met de beide handen vol geld haar kroost vervoegen achter in de bus.

9u38. Met een woeste schok zet de verbolgen chauffeur zijn bus in beweging. Gevolg : Ma belandt met een sierlijke zwaai midden in haar familie en al de « frankskens » ontsnappen aan haar steunzoekende vingers en banen zich een weg tussen de voeten van de medereizigers. Op slag en stoot zitten de 6 bengels tussen de banken en de talrijke voeten, op zoek naar de vrijheid verkiezende muntstukken. Een gevecht in regel ontstaat als er twee naar dezelfde frank grijpen. Pa begint nu te zien van woede, roept zijn telgen tot

de orde en loopt als een briesende leeuw tussen de banken, links en rechts gul van zijn vaderlijk recht gebruik makend. Hierbij trapt hij — onvrijwillig — op tenen en stampt tegen schenen van onschuldige medereizigers. Geweldig protest !

Eindelijk na de nodige verontschuldigingen en een laatste order, kort maar zeer krachtig, aan het adres van zijn teergeliefde nazaten is de orde hersteld, en heeft de familie het einde van de eerste « etappe » bereikt.

Tot grote verbazing van al de medereizigers gebeurt de ontruiming van de bus, vlug en ordelijk, en staan de moedige ouders met hun lieverds terug op de begane grond.

Guitig schittert de zon aan een wolkeloze hemel en overgiet met haar stralen, een « heerlijke en onbezorgde vacantiedag » tegemoet ziende, gelukkige familie.

De chauffeur van zijn kant, heeft zijn glimlach weergevonden.

TORFS - kraagnummer 1936.

Gingen op rust per 1 November 1956



C. Van Raemdonck



A. Stuyck



A. De Bruyn

(Foto T.A.O.-Band)

Camiel VAN RAEMDONCK, ontvanger N^o 716, geboren te Haesdonk op 16 oktober 1891. Bij de tram aangeworven op 5 juni 1913.

De « Mil » stamt uit een blokkenmakersfamilie, maar dit was niets voor hem. Als hij kans zag, smeerde hij hem en ging liever « wipschieten ».

Omdat hij niet graag « blokken » ofte klompen maakte besloot hij in 1909 als vrijwilliger dienst te nemen bij het 1^e Jagers te paard en werd voor 3 jaar gekazerneerd te Doornik.

In 1912 was de Mil het « paardje rijden » moe, waaide over naar Antwerpen en vond er werk in een suikerfabriek. Niks voor de ex-« jager te paard » want het werk in deze fabriek was te « plakkerig » en hij probeerde het dan maar eens op Bell Telephone, totdat in de loop van 1913 iemand hem een houweel in de handen stopte, en hij in dienst kwam bij Weg en Werken der Tramwegen.

Als galant man, welke hij toen was (en nog hé Mil !) besloot hij te sparen, kreeg 100 fr. bijeen, om als waarborg

te storten en werd ontvanger op de tram. Eindelijk had hij zijn roeping gevonden, totdat in 1914 onze « ferme ontvanger » werd opgeroepen om het vaderland te verdedigen om in 1918, na 4 jaren front, zijn werk als ontvanger te hervatten.

43 jaar lang heeft « onze oudste » zo genoemd, wegens zijn nog immer jong voorkomen, zijn dienst voorbeeldig en tot ieders voldoening uitgevoerd. Thans gaat hij op rust. De redactie van T.A.O.-Band hoopt dat de Mil, aan de zijde zijner gade en kinderen, nog vele jaren in goede gezondheid van zijn pensioen zal kunnen genieten.

STUYCK, Alfons, bestuurder N^o 1289, lijn 10, geboren te St Anthonius-Brecht op 17 oktober 1891.

Als jonge knaap was de « Fons » voerman. In 1916 zinnens om bij het Belgisch leger dienst te nemen werd hij aan de Nederlands-Belgische grens door de Duitsers betrap en als politiek gevangene weggevoerd.

Teruggekeerd uit gevangenschap vestigde hij zich te Antwerpen, had de

Het trampubliek blijft eeuwig bestaan

Het hierbij afgedrukt artikel vond een van onze speurders in een dagblad van 1883. Voorwaar een prestatie! Het bewijst nogmaals dat onze zogenaamde beschaving slechts een dun laagje vernis is. Of de mens zich nu tooit met snorrebaarden, opstaande halsboorden en bolhoed; of Caesarkapsel draagt en nestels in plaats van dassen rond zijn hals bindt, Rock and Roll danst en Cola drinkt, hij is en blijft toch maar een stukje mens, met zijn vreugdes en miseries.

En vermits de geschiedenis zich steeds herhaalt, waarom zou de mens, die toch de geschiedenis is en maakt, zichzelf niet herhalen en blijven wat hij was. Zo ook voor de doorsnee tramreiziger, waarvan hieronder als bewijs enkele humorvolle pennestrekken.

1883... AAN U HET WOORD

- ☆ Er zijn reizigers die met voorbedachte rade de achterdeur van de tramwagen uitgaan als ze vlak bij de voordeur zitten.
- ☆ Andere wenken de ontvanger: « Stoppen a.u.b. » houden dan een praatje en verlaten de wagen alsof het hun eigen rijtuig was.
- ☆ Dan zijn er die langs het voorbalcon instappen als achter de meeste ruimte is.
- ☆ Vervolgens heeft men er die na hun verzoek om te stoppen, het stilstaan niet afwachten en onder het rijtuig verdwijnen.
- ☆ Lieden die vallen bij het afspringen kijken altijd boos naar de ontvanger die het niet helpen kan.
- ☆ Oude heren zijn er die een tram naloopen. Als de wagen eindelijk staat, kunnen zij niet meer voort.
- ☆ Ook zijn er die mee moeten en dood bedaard zich voortbewegen als de wagen al lang stil staat.
- ☆ Zijn er zes instappende en springt er nog één bij dan vindt men onder die zes, gewoonlijk drie die geen ruimte maken om de indringer naar binnen te laten.
- ☆ Schippers en buitenlui gaan meestal als ze het niet nodig oordelen te laten stoppen, in tegenovergestelde richting van de wagen. Dan vallen ze of springen een halve straat door om het evenwicht te bewaren.
- ☆ Vrouwen met kleine kinderen smeken met blikken hunner ogen om beide deuren niet open te laten en charmante Dames, voor wie galante heren de deur openschuiven, bedanken niet.
- ☆ Het afstaan van een zitplaats wordt met een lach of een lonkje, naargelang van de persoon die lacht of lonkt, beloond.
- ☆ Daarentegen zijn er altoos heren, die hun zitplaats voor geen geld ter wereld aan een Dame zouden afstaan.
- ☆ Men heeft tramkennissen, mensen die elkaar alle dagen ontmoeten op de tram. Daaruit zijn huwelijken ontstaan.
- ☆ Er zijn er die een praatje houden met de bestuurder of ontvanger, anderen die in een diep stilzwijgen volharden.

- ☆ Zowel vaste reizigers van het voorbalkon als van het achterbalkon worden gevonden. Wee de amateur die hun verworven plaats inneemt !
- ☆ Men vindt tramgebruikers die alleen dan rijden als het mooi weer is en bij lelijk en slecht weer wandelen.
- ☆ De ware abonné zegt niet waar hij wezen moet. De ontvanger weet het en laat stoppen.
- ☆ Niet rokers houden er tramgaren op na, voor ontvangers en bestuurders.
- ☆ Moeders die dochters, of Tantes die nichtjes naar de tram begeleiden, nemen afscheid alsof het een reis naar Amerika is.

Tot hier 1883 . . . aan U, 1956 !

F.V.P.

De dood dreigt op de weg !

« Wees een heer in het verkeer ! ». Het is een mooie raadgeving, een eis zelfs, maar desondanks rijden er nog al te veel gekken en waaghalzen op onze wegen.

Het is wel eigenaardig dat sommige z.g. « goedaardige » mannen die thuis door hun vrouw tijdens hun vrije uren aan de kookpot worden gezet, zich tot bloeddorstige monsters ontpoppen wanneer ze hun stuurwiel in handen hebben.

Ze zijn steeds haastig, doen erg druk om dan enige minuten later hun tijd te verbeuzelen met kletspraatjes; ze staan te laat op, nemen meer rust om dan door overdreven snelheid zich weer zenuwachtig te maken...

Onderweg wordt voortdurend gescholden op andere weggebruikers die beter rijden dan zij zelf. Het gaat er van : « Stommerik ! », « Ga leren rijden ! », « imbécile ! », « Vangt ge ! » « Idioot ! », enz., alle beschamende uitlatingen, waarbij vergeten wordt dat die andere weggebruikers hetzelfde over hen denken !

Wanneer andere weggebruikers stoppen om een dame met kinderwagen, een

oude van dagen of een kind veilig de weg te laten oversteken, dan zullen deze waaghalzen toch nog links voor willen passeren, zodat de voetgangers gevaar lopen op het laatste ogenblik nog te worden aangereden. Het gaat er van « omver en er over ! » en ze moeten toch tonen wat ze uit hun wagen « kunnen halen ! »

Deze « wegmisbruikers » verlaten snel en plots de file bij het voetpad zonder naar links uit te kijken of de richtingsaanwijzer uit te steken en zijn steeds verwonderd dat een aanrijding onvermijdelijk wordt.

Zij kennen geen signalen en stel hen vooral geen vragen over de wegcode, want dat valt buiten hun bereik.

Bij duisternis rijden deze waaghalzen ook met koplichten, zodat de tegenliggers verblind worden en dus moeten vertragen om veilig te rijden; ook laten ze hun wagen bij duisternis stilstaan met uitgeschakelde rode achterlichten, zodat een achteropkomende automobilist in het gasthuis of dodenhuis eindigt.

Deze wegmisbruikers vergeten zelfs zich te verzekeren !

Pak de tram!!

INLICHTINGEN VOOR HET REIZEND PUBLIEK

Het hoofdkantoor der T.A.O. — Tramwegen van Antwerpen en Omgeving — is gelegen aan de Grote Hondstraat, n° 58 te Antwerpen (Zurenborg).

Telefonen : 39.71.50 - 39.71.71 - 39.69.75 - 39.66.34.

De loketten in het hoofdkantoor zijn geopend alle werkdagen van 8 u. 30 tot 16 uur (doorlopend).

Het publiek wordt ervan ingelicht dat de burelen een zeker aantal zaterdagen zullen gesloten zijn (arbeidstijdsvermindering). Het is stellig aangeraden, om nutteloze verplaatsingen te vermijden, zich niet op de zaterdagen aan te bieden.

Men biedt zich op het hoofdkantoor aan voor : schoolabonnementen, gewone abonnementen, weekkaarten, klachten, inlichtingen, enz.

Aanvragen voor extradiensten (tram en bus) kunnen schriftelijk of mondeling ingediend worden op het adres van het hoofdkantoor, minstens 24 uur vooraf. Zij kunnen eveneens telefonisch besteld worden over de hiervoor vermelde oproepnummers, eveneens minstens 24 uur vooraf.

Speciale prijzen voor scholen in groep.

Voor verloren voorwerpen wendt men zich tot het « Bureau Gevonden Voorwerpen », Draakplaats, n° 6 te Antwerpen (Zurenborg). Dit bureau is gelegen tegenover de Grote Hondstraat, naast de oprit naar het Ooststation. Het is open tijdens dezelfde uren als het hoofdkantoor.

Neem de bus!!

Ons werk, kostbaar bezit

(Vervolg)

Ik heb zoveel geleerd, zegde ik reeds ! Ik heb vooral geleerd steeds en in alle opzichten « de gulden middenweg » te verkiezen. Ik heb vooral geleerd vooraleer tussen te komen of op te vliegen tegen een reiziger (als het wat te bar wordt) eerst in me zelve tot tien te tellen !

Ik laat hem razen, tel traagjes tot tien en bij het cijfer zeven, heb ik reeds het stadium bereikt van de « wijze ontvanger » : ik ben reeds kalm geworden en spreek terug van « a.u.b. Mijnheer, en a.u.b. Mevrouw », en ik ben tot nog toe met die werkwijze de baas op mijn

wagen gebleven zonder dat ik de betrockene krenkte door kwetsende- of scheldwoorden of een hoge toon ! Op een onbeleefde toon antwoord ik uiterst beleefd en dan ben ik de sterkste. Mijn ervaring heeft me dat geleerd.

Er zijn veel dichters en denkers die begrijpelijke, meestal onbegrijpelijke woorden en spreuken neerschreven. Ik heb als ontvanger een lijfspreuk van de goeiedelike « Vader Kats » en ze houdt me op het goede werpad. Ze luidt als volgt : *Voorzichtigheid is de moeder van de porseleinkast* ».

L. H.



(Foto T.A.O.-Band)

Enige gepensioneerden vóór de lens

T.A.O.-Band heeft het genoeg gehad enkele gepensioneerden voor de lens te nemen.

Zij die ontbreken krijgen in een der volgende nummers hun kans.

Onderste rij van l. naar r. : HH. Nauts, Pauwels, Hendrickx, Wittelaer, Vereecken.

Middelste rij van l. naar r. : HH. Cortebeek, Van Linden, Roggeman, Jacquemain, Raemdonck.

Bovenste rij van l. naar r. : HH. De Wilde, Alex, Cramers, Van der Ginste.



(Foto T.A.O.-Band)

Een sympathieke groep T. A. O. - schilders

Onderste rij van l. naar r. : HH. Remes K., Remes J., Bos G., (hoofd van de schildering), Coppens, De Weert, Verlooy, Kriings.

Middelste rij van l. naar r. : HH. Leyn, Paepen, Bram, Neiryneck, Sterkendries, Pinxteren, Nollé, Baeckelmans, Van Hoof.

Bovenste rij van l. naar r. : HH. Dielen, Vergauwen, Van Olmen, Dillen, Senecaut, Pypops, Callaerts.

KRING VAN HET TOEZICHTSPERSONEEL T. A. O.
TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING
(Gesticht september 1927)

Redaktie : T.A.O.-BAND

Berchem, 8 november 1956
Bikschotelaaan, 137

Aan onze spontane Inzenders van artikels.

Beste Medewerkers,

Langs deze weg heten wij U als nieuwe medewerker aan onze T.A.O.-BAND, hartelijk welkom in het midden van de « ridders van de pen ».

Wij verzekeren U dat Uw ingezonden bijdrage, wenken en voorstellen voor ons een grote aanmoediging betekenen. Het enthousiasme waarmede langs verschillende zijden naar de pen gegrepen werd, getuigt dat wij met de publicatie van TAO-BAND aan de sinds lang gekoesterde wens van vele van onze TAO-agenten voldeden. Het is dan ook onze vurigste wens dat U op de ingeslagen weg zult blijven voortgaan en wij verzekeren U onze grootst mogelijke steun, aansporing en dank. Het is alleen op deze wijze dat de verdere uitbouw van onze en Uwe TAO-BAND mogelijk zal zijn.

Wij vestigen echter Uw aandacht op het feit dat U zich niet moogt laten ontmoedigen, indien Uw artikel niet in het huidig nummer werd gepubliceerd of indien Uw wenken of voorstellen, ogenschijnlijk, geen onmiddellijk gehoor vonden. Weest ervan overtuigd, Beste Medewerkers, dat Uw inspanning naar zijn juiste waarde wordt geschat en dat zij voor ons te belangrijk is om onverlet gelaten te worden.

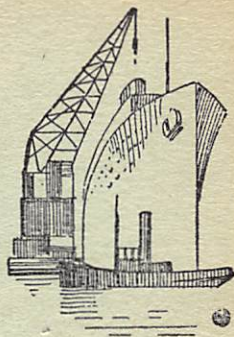
De Redaktieraad van TAO-BAND heeft het voornemen U, hetzij mondeling of schriftelijk, persoonlijk op de hoogte te houden van de stand der zaken en also haar erkentelijkheid tegenover U te betuigen.

Trouw aan ons ideaal, de band tussen onze TAO-agenten te verstevigen en ook verder uit te breiden tot de gepensioneerde agenten, besluiten wij, met de hoop uit te drukken in de toekomst nog dikwijls op Uw gewaardeerde medewerking te mogen rekenen.

Met oprechte groeten,
Redaktieraad TAO-BAND.

I N H O U D

Veiligheid, ongevallen en oorzaken	5
Brief van een tramagent	7
Huis met een tuintje	8
Personalia	10
Geschiedenis van de tram	11
Hoekje van de Vrouw	17
Het Aquarium	18
Hoekje van de Gepensioneer- den	20
De P.C.C.-car	22
Nachtdiensten	25
Antwerpen, Industriestad	30
Vraagbaak	31
Onze T.A.O.-agenten, Wereldburgers	33
Hoogdag in Loods I	34
Schatten van ons Kon. Mu- seum	35
Feest loodsen III & IV	36
Geen plaats voor zebra's	37
Een greep uit het ware leven	38
Op rust per 1 november 1956	40
Ken Uw stad	42
In Memoriam	43
Een speurder vertelt...	45
De dood dreigt op de weg	46
Antwerpen, de Scheldestad	48
Pak de tram — Neem de bus	49
Aan onze medewerkers	III
Wat is er te doen ?	II



ILLUSTRATIEMATERIAAL
werd bereidwillig ter reproduc-
tie afgestaan door volgende in-
stellingen :

Koninklijk Museum voor Schone
Kunsten — Antwerpen : blz.
8, 35.

N.V. Gevaert : blz. 9, 17, 44.

Redactie Natuurwereld : blz. 18,
19.

Firma A.C.E.C. : blz. 22, 23,
24, 29.

Public Relations — Wereldten-
toonstelling Brussel '58 : blz.
33, 39.

Economische Dienst van de Ha-
ven — Antwerpen : blz. 48.

Provinciaal Veiligheidsinstituut :
blz. II.

Via Secura : blz. 36, 47.

DRUKKERIJ :
Algemene Drukkerijen
Lloyd Anversois, N.V.
Antwerpen

Alle door T.A.O.-Band genomen foto's zijn te verkrijgen. Bestellingen kunnen gedaan worden rechtstreeks op de zetel van de Kring van het Toezichtspersoneel T.A.O., Bikschotelaan, 137, Berchem of aan de Redactie T.A.O.-Band, via de « Ideeënbussen ».

De in T.A.O.-Band Nr 2/3 aangekondigde artikels : « Hoe bevolken de Nederlanders hun drooggelegde Polders ? » en « Roger Banister », dienden door omstandigheden onafhankelijk van onze goede wil, verschoven naar een volgend nummer. De Redactie verontschuldigt zich hiervoor. T.A.O.-BAND.