

T.A.O. *band*

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



1e TRIMESTER 1961 — 5e JAARGANG

FRANS STEVENS

RECTIFIEER- EN HERSTELBEDRIJF
AUTO - MOTO - DIESEL
MARINE MOTOREN

EGGESTRAAT 4 - 6 - 8 - 10

VERKOOP ONDERDELEN

POTHOEKSTRAAT 6 - 8 - 10

A N T W E R P E N

H. R. A. 172 78

P. C. 42.39.33

TEL.: 35.00.29

Stassano

CLEMENTINASTRAAT 24

ANTWERPEN

Tel. : 37.81.08

T.A.O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

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

UITGEGEVEN DOOR DE DIRECTIE T.A.O.

(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving).

Grote Hondstraat 58, Antwerpen.

Telefoon : 39.99 15

P.C. n° 928.70 (T.A.O.-Band).

Redactiesecretaris : F. VYT.



ILLUSTRATIEMATERIEEL werd bereidwillig ter beschikking gesteld door : Uitgeverij «De Sikkels» — Dienst Propaganda en Toerisme der Stad Antwerpen. — Stadsarchief Antwerpen. — «Gazet van Antwerpen».

Foto voorpagina :

Sinds 27.2.1961 werden ook op lijn 7 PCC-wagens in dienst genomen. De betekenisvolle ontmoeting tussen «voorganger» en «opvolger» werd door onze fotograaf Van der Maere voor eeuwig vastgelegd.



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



— Dhr Delbecque C. - Secretaris Generaal der T.A.O.

De Heer C. Delbecque, Secretaris-Generaal der T. A. O.

Op 1 maart j.l. verliet de heer C. Delbecque, Secretaris-Generaal van T.A.O. het actieve leven, na 29 jaren van zijn loopbaan te hebben doorgebracht in dienst van het gemeenschappelijk vervoer te Antwerpen.

Op de belangrijke post welke hem sinds 1932 was toevertrouwd heeft de heer Delbecque steeds blijk gegeven niet alleen van een streng administratieve geest en van een zeer sterk verantwoordelijkheidsbesef, doch tevens van zoveel natuurlijke minzaamheid en zoveel begrip voor de menselijke verhoudingen dat wat koel, scherp of hard had kunnen zijn steeds versoepeld en afgerond werd. Hij was een vijand van uitersten, van onplooibare stellingnamen; steeds zocht hij met haast spreekwoordelijk geworden «goeden wil» naar oplossingen welke, zonder aan kapitale principes te tornen, door alle partijen konden aanvaard worden. Hij was diep doordrongen van het besef dat een minder goede overeenkomst steeds te verkiezen is boven een goed proces.

Als oud-strijder 1914-1918, vuurkruiser en invalide, heeft de heer Delbecque steeds een zwak gehad voor de oudstrijders en invaliden onder ons personeel en velen van hen hebben persoonlijk ervaren hoe hij zich noch moeite noch last ontzegde wanneer ten voordele van een oud wapenbroeder beroep op hem gedaan werd.

Zo bescheiden als hij steeds zijn werkzaamheden heeft verricht, zo bescheiden heeft de heer Delbecque gewenst dat zijn heengaan zou zijn.

Vele agenten van T.A.O. zullen een dankbare herinnering bewaren aan onze gewezen secretaris-generaal en in allernaam, wenst T.A.O.-band hem dan ook nog vele jaren van welverdiende rust in goede gezondheid en welvaren.



best
gekleed

DOOR
Esders



KIPDORP 39 ANTWERPEN

30.000 reizigers per uur !

Nieuw Monorail in Frankrijk

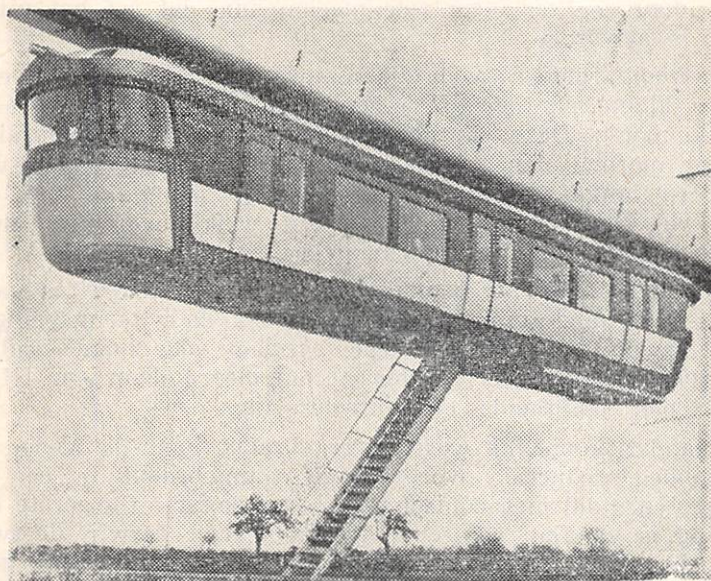
(Passenger Transport n° 3148 - okt. '60)

Een aantal interessante nieuwigheden werden bijeengebracht in een nieuw Frans prototype «Monorail» (hangende-, zweef- of luchtspoor) - 1800 yards (1638 m.) lang - te Châteauneuf-sur-Loire, dat kan gebruikt worden om de verkeersopstoppingen te overwinnen (zie «TAO-band» - 2e Trim. '60 blz. 9).

De trein is opgehangen aan een rail, gevat in een in het midden gespleten buisvormige hoofdbalk. De wagen is vervaardigd uit lichte metalen volgens het zelfdragend principe, verbonden met bogies voorzien van rubber banden en opgehangen volgens het systeem van het luchtdruk-kussen.

Alhoewel de constructie voor de ophanging van de wagens meer dan 50% van de totale kosten vertegenwoordigt (geraamd op 150 miljoen per strekkende kilometer), werd de bovenbouw aangepast aan bestaande straten en banen, zonder dat hierdoor het wegverkeer wordt gehinderd. Het werd ontworpen zowel voor dubbel spoor als voor twee afzonderlijke sporen.

Een stalen kokerbalk kan gemakkelijk aangepast worden voor gebruik in een tunnel met enkel of dubbel spoor, indien een ondergrondse oplossing noodzakelijk mocht zijn.



— De Monorail op de proefbaan te Châteauneuf s/Loire.

(Cliché G. v. A.)

Met een normale spanning van 324 voet (± 100 m.) heeft de kokerbalk een inwendige vierkante doorsnede van 13 voet (± 4 m.) en het onderste horizontaal vlak heeft een opening van 6 voet (1,82 m.) De draagbalken kunnen gemakkelijk geplaatst worden in de neutrale strook tussen twee rijbanen in op de bestaande wegen. Voor tamelijk nauwe straten, zonder neutrale strook, wordt een steiger met twee steunbenen en een juk voorzien.

Binnen dit type van gespleten hoofdbalk werden de bogies ondergebracht waaraan de wagens zijn opgehangen, en beschermd aldus : het loopvlak (rails), de voedingskabels en het signaalsysteem, tegen de inwerking van de vochtigheid terwijl zij tevens geluiddempend zijn gemaakt.

Elke wagen heeft 6 pneumatische schuifdeuren, 32 zit- en 91 staanplaatsen. Op verzoek kan de capaciteit van de wagen gewijzigd worden. De dubbele pneumatische ophanging van de wagens, samen met de rubber banden en de samengedrukte lucht onder de veren, maakt hen zeer comfortabel. Hun licht gewicht en de sterke aandrijfuitrusting maken het grootste gebruik gemaakt van de banden-adhesie (aankleving); hierdoor bekomt men hoge aanloop-, versnellingen en remvertragingen, terwijl de rijsnelheid ongeveer 33 tot 42 m.p.h. (= 54 à 68 km. per uur - maximum snelheid tot 100 km/h.) bedraagt. De dwars (transversale) stabiliteit van het koetswerk wordt verkregen door een servo-controle mechanisme dat tot het uiterste getest is geworden.

De stroomafnemers voor dit nieuwe type «Monorail» bestaat uit een kleine pantograaf, aangebracht aan het bovenste deel van elke bogie. Deze pantograaf drukt op een voedingsrail die aan het plafond van de hoofdbalk zit. De terugstroom wordt afgevoerd langs negatieve sleepschoenen, geplaatst aan beide zijden van de dwarsas van de bogie, welke over het loopvlak glijden van horizontale richtingswielen.

Een tractie-motor is gemonteerd op iedere aandrijfas van de bogie en de aandrijving wordt verzekerd door terugspringende koppeling van het «Trèfle» type, speciaal voor hoge snelheden ontworpen. De motoren worden gecontroleerd door een JH-type eenheid met veiligheids- en controlerelais.

De aandrijfkoppeling wordt overgebracht naar de wielen door een dubbele reductie- overbrenging, aangebracht in een buis uit gegoten staal met conische rubberen lagers. De eerste overbrenging is van het conische «gleason» type, terwijl de tweede van rechte tanden voorzien is. Elke overbrenging wordt gecontroleerd door een as op het differentiaal. Een pomp zorgt voor de smering van alle bewegende delen.

Een stalen veiligheidsvelg werd voorzien in geval een band tijdens de rit zou springen. Ook een dubbel remsysteem werd geïnstalleerd. De motoren worden afgeremd door middel van regelweerstand, terwijl pneumatische remmen op de wiel-trommels of -schijven werken.

De binnenverlichting in de reizigersruimte wordt verzorgd door twee rijen fluorescent buislampen, afgeschermd door verzonken lichtdempers. Een nood-verlichting van 72 Volt wordt gevoed vanaf de hoofdbatterij van het rijtuig.

Verder buitenlands nieuws . . .

OPHEFFING VAN DE EXPLOITATIE MET GYROBUSSEN

Zes jaar terug en voor de eerste maal in de wereld, werden te Yverdon (Zwitserland), gyrobussen in dienst gesteld (zie T.A.O.-band no 2/3 - 1e Jgn. aug./sept. '56).

Thans werd besloten de exploitatie door middel van dit type rijtuig stop te zetten. Tijdens deze periode werd een verlies van 2 miljoen belgische frank geboekt.

Vermelden wij nog dat de gyrobussen niet meer rijden, noch in België, noch in Congo sinds einde 1959.

SPOORWEG ONDER DE ZEE TE SAN FRANCISCO (USA)

Toelating werd gegeven door de Californische Staat om een spoorweg aan te leggen onder de baai van San Francisco (met haar beroemde brug « Golden Gate »), tussen deze stad en Oakland, gelegen op de andere oever.

Deze lijn maakt deel uit van een algemeen plan om in de omgeving van San Francisco een spoorwegnet van ca. 200 km aan te leggen.

De kosten voor de aanleg van deze lijn, inbegrepen de hellingen van uit het stadscentrum, worden op 6 miljard geschat.

WEDEROPLEVING BIJ DE AMERIKAANSE SPOORWEGEN ?

De « Association of American Railroads » (Ver. Am. Spoorwegen), groepeert 105 grote spoorwegmaatschappijen, die te samen 900 miljard Ton/km vervoer hebben met 33.000 locomotieven, 1.800.000 wagons, 31.000 rijtuigen voor reizigers en 1.100.000 agenten.

Hun ontvangst bedraagt 0,44 per T/Km, tegen 1,10 in België.

Zijn president verklaart dat de terugloop van de spoorwegen beslist tot stilstand is gekomen en dat hij overtuigd is dat 1960 een onweerlegbare verbetering zal kennen. Hij onderlijnt dat met 1 dollar brandstof, de spoorwegen een vracht vervoeren, 2 maal groter dan deze van een lichter, 9 maal groter dan deze van de vrachtauto's en 1000 maal groter dan deze van een vliegtuig.

Het Antwerpse Stadsbeeld en haar eeuwenoude inkervingen (1)

De oorspronkelijke naam van een gemeente heeft zich niet altijd gehandhaafd. Daar waar het eerste centrum zich verplaatste of een nieuw patroonschap in belangrijkheid toenam en een overwicht kreeg, ontstond een tweede benaming.

De heiligen-namen van al onze gemeenten of gehuchten hebben de oorspronkelijke benamingen (ingevolge geografische bijzonderheden) verdrongen o.a. St. Antonius, hieronder verstaan de kerk, was oorspronkelijk : Jukschot (schot = belasting voor de grond), Bernescot later Beerschot, enz. Soms werden de oorspronkelijke benamingen zodanig misvormd, dat de eerste benaming niet meer op te sporen is.

Ook de benaming «Antwerpen» was niet de enige of de oudste van onze stad, wel de naam «Chanelao» of hoogland van «Caloes» dat lag tussen het Schelleken (ter hoogte van de Kromme Elleboogstraat, nabij de Kloosterstraat) en Kronenburg (nabij Vlaamse Kaai - Scheldestraat).

Op dit «Caloes» (oorspronkelijk oud economisch centrum) werd later nabij de huidige Kronenburgstraat, de St. Michielsabdij - parochiekerk St. Michiels gebouwd (kerk waaraan de Kloosterstraat en St. Michielskaai nu nog herinneren). «Caloes» was dus het eerste bewoonde centrum van Antwerpen vóóraler de Franken in onze streek kwamen (de naam Caloes is trouwens Zeeuwsch en niet Frankisch).

De benaming «Antwerpen» heeft betrekking op de plaats waar de «burcht» door de Franken werd opgericht (Antverpis) ter bescherming tegen de Friezen en de Zeeuwen.

De «burcht» (de straat Burchtgracht bestaat nog) was dus een strategisch punt, een insprong in de Schelde en op een zekere hoogte gelegen; de huidige Van Dyckkaai is een doorbraak door die «hoogte» van de burcht ten bewijze : de wandel-helling naar het «Steen» en daarover de trappen met het standbeeld van Willem Ogier. Sporen van de oude burcht (burchtmuren) zijn nog steeds zichtbaar nabij het Muzeum «Vleeshuis».

Bij de intocht der Noormannen verbrande (837) ze de burcht (Antverpis) en wordt het centrum wederom naar Caloes verplaatst waar de kerk van Antwerpen wordt gebouwd en voor goed de «Antwerpse Kerk» (St. Michielskerk) wordt genoemd.

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



— De Kronenburgtoren op «Caloes»

Het andere centrum, de burcht (Antverpis) kende inmiddels een grote opbloei; in het midden werd de burchtkerk (641) en zal nu voor altijd het gemeentegebied blijven.

«Antwerpen» is dus oorspronkelijk de hoogte bij de Schelde (tussen de Rui = de oude Roya = thans Suikerrui en de Holenvliet) die een uitsprong maakte op de oever langs de Schelde. Eeuwen later werd het genoemd : Werf (= aangewonnen grond) en Kranenhoofd.

De oudste benamingen in Frankisch Latijn waren «Antverpis» en Andoverpis. In de XIIIe eeuw (begin 1200) vindt men Werplandt en De Werpe, wordt de familie Van de Werve ook genoemd : de Littore en ook de Werpa.

In de XIVE eeuw heet onze Werf : «den Werp», woord dat veelvuldig voorkomt in de Waterlanden.

Een aangeworpen grond is dus «Antwerp» of «een aanwerp» en «aanwerpen».

In 1412 schrijft men «in de prochie van Cadzant» in «den Antwerp». In de oude Friesche wetten elders betekent «Werp» meermaals de opgeworpen hoogte, waarop men zich in de lage landen vestigde om voor de uitzetting der rivieren veilig te zijn.

In 1435 vermeldt men voor hetzelfde stuk grond : «Lant in den Aenwerpen». Later zal men schrijven : «Polre van den Antwerpe», «poldre van den Andwerp» of «Antwerperpolder» en ook : «en polder met zijn schorren ende Anwerpen». In het middel nederlands betekent : «Antwerp» = het tegen het water opgehoogde grond.

— De oudste Latijnse benamingen gevonden in de historische oorkonden zijn : «Antwerpis» en Andoverpis, Andoverpia, Antverpia, Andewerpen, en zouden wel een meervoud aanduiden. Te Antwerpen zou dus betekenen : «bij de Aanwerpen», maar die ontstonden niet nabij de Burcht, waar zich een natuurlijke hoogte (= geen aanwerpen) bevond, n.l. een uitloper van de landrug die Oost-Westwaarts liep en waarop het Kipdorp gelegen was. Hierdoor de benamingen : Guldenberg, Visberg, Bloedberg, Koraalberg, Leeuwenberg, en ook de Hoogstraat nabij de Suikkerrui, welke nog bestaan.

De «Aanwerpen» deden zich echter voor, beneden de voornoemde natuurlijke hoogte en tegen de oever, ten Noorden van de werf en deze natuurlijke aanwerp werd later dan ook «verloren kost» genoemd.

Dit woord vindt men terug in oude Zeeuwse papieren en betekent dat, wanneer het werk der dijkmakers (door de aanleg van dijken kon grond op de zee worden gewonnen) door overstromingen nutteloos was gebleken, de oeverbewoners «geld in het water hadden gesmeten».

Vele gehuchten of afhankelijkheden hebben deze naam gekregen, o.a. : op de Amstel, nabij Amsterdam bestaat er een plaats welke «Kostverloren» wordt genoemd. Men hoort nog steeds de scheldnaam «verloren kost» = nietsnut, te Antwerpen uitspreken.

Behalve de voornoemde aangeslibde grond «verloren kost» mogen we aannemen dat ten Zuiden van de Werf er een tweede aanwerp moet opgeslagen geweest zijn, als beveiliging tegen de vloed, en deze twee aanwerpen waren een duidelijke plaatsaanwijzing.

Nu zou men kunnen zeggen : allemaal goed, maar wat betekent dan de uitleg over Brabo en de reus Druwoen of Druon Antigoon ?

Het Brabo-beeld en de legende die hier is afgebeeld is toch overtuigend genoeg : deze reus eiste een tol van al de opvarenden en zij die weigerden de tol te betalen, werd de hand afgekapt, totdat de Romeinse ridder Brabo de reus overwon, hem zijn hand afkapte en in de Schelde wierp. Vandaar de naam Antwerpen - betekent «Handwerpen» ?



— De reus Druon Antigoon.... maar dan heel onschuldig in de Ommegang.

Deze Brabo-legende, is op het eerste gezicht des te meer overtuigend, wanneer men het Antwerps stadswapen bekijkt : een Burcht met de 2 handen, dus Antwerpen-Handwerpen ?

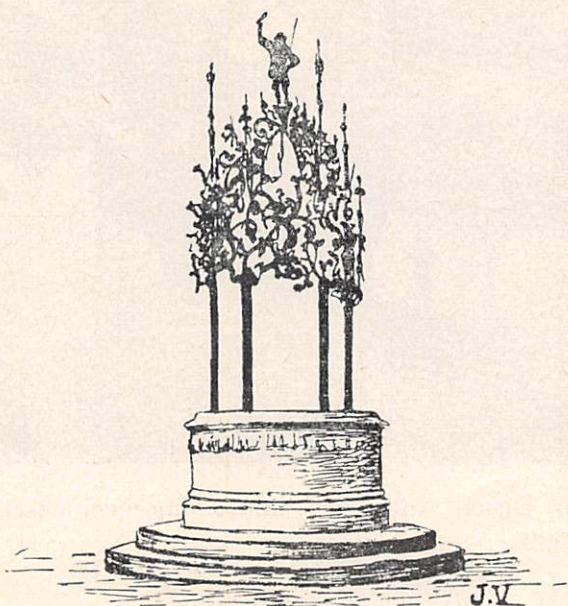
Niets van dat alles. De Brabo-legende is een legende die sinds eeuwen voortleeft en die tot uiting komt in het beeldje van Silvius Brabo, de Romeinse ridder, (met op de borst en in het pennoen, de adelaar van het Romeinse Rijk, geplaatst boven de put van Quinten Matsys op de Handschoenmarkt nabij de

Hoofdkerk, alsmede in het Brabo-standbeeld (op de Grote Markt), een overweldigend meesterwerk van de beeldhouwer Jef Lambeaux.

Dat er in het wapen van Antwerpen 2 handen voorkomen evenals in het aloude pennoen, op de oudste stadszegel der XIIIe eeuw houdt geen verband met de Brabo-legende; de hand is steeds geweest een teken van vrijheid en dat is de echte betekenis.

In een volgende bijdrage zullen we het stadsplan eens onder de loupe nemen.

(Wordt vervolgd)



— De put van Quinten Matsys op de Handschoenmarkt, met het beeldje van Silvis Brabo.

Het T.A.O.-Vakantiehuis „Superia” te Knokke!

Zon, een blauwe hemel, lentestemming, doen ons denken aan de nakende vakantie en aan de manier waarop wij er ten volle kunnen van genieten.

Wij gaan naar Frankrijk, Duitsland, Holland of Zwitserland. Wij reizen kilometer na kilometer en keren terug met nieuwe ideeën over de wereld.

Ofwel benutten wij onze vakanties om thuis enkele «karetjes» op te knappen. Dan hebben wij geen verandering van atmosfeer ondergaan en hernemen ons werk zonder de nodige ontspanning te hebben gehad.

Of wel... Gaan wij naar Superia «Bij Ons» in «Ons Huis» te Albertplage (Knokke) ons verlof doorbrengen.

SUPERIA is een groot huis met 23 kamers, niet luxueus doch wel comfortabel gemeubeld... op 300 m. van de dijk! Vanuit de ramen aan de voorkant reeds ziet men de zee; kalm, sereen of stormachtig. Een diep blauwe hemel doet ons aan de azurenkust denken. Een grijze hemel herinnert er ons aan dat wij aan de Noordzee verblijven, die deel uitmaakt van ons klimaat en die nu eenmaal bij ons hoort.

Vroeg in de morgen kuist een lid van het personeel... zet alles weer in orde, onderhoudt de verwarming opdat bij het ontwakken iedereen over warm water zou kunnen beschikken... zet de vensters heel breed open, besproeit de planten... en geeft aan het huis een frisse en uitnodigende atmosfeer.

Dan komt het morgenmaal... Meer dan 15 tafels van 1 of twee families geven aan de eetzaal een sfeer van vrijheid. Men hangt wat rond, men babbelt en gaat dan naar het strand. 's Morgens, 's middags en 's avonds heerst er vreugde en jolijt... en iedereen eet wat hij wil, wanneer hij wil.

En dan... de wandelingen naar Heyst, het Zwin en Holland. De bal- en strandspelen voor de meer sportieven, of heel eenvoudig de totale rust in de ligstoelen, zich koesterend in de zon tot men bruin is. De zeebaden: het zoute water geeft een zweepslag die de spieren sterkt en de zenuwen kalmeert!

SUPERIA biedt U een salon waar goede zetels U uitnodigend wachten. Men luistert naar de radio, men leest, men breit, men keuvelt... buiten waait de wind soms te heftig. En dan 's avonds zet de TV, opgesteld in de eetzaal, iedereen in contact met de buitenwereld. De meningen verschillen : de enen houdt van actualiteiten, film, sport of een ander programma. Andere worden niet graag gevangen in de sleur van passief toezien... maar zoals altijd in het leven, moet men trachten elkaar te verstaan en het salon laat toe aan de tegenstanders van de TV, het kleinscherm te ontvluchten.

De verwoede kaartspelers spelen tot laat in de avond en voelen zich vrij.... Men kan laat spelen, morgen wordt toch niet gewerkt.

In dit vrolijke huis zijn er nochtans kleine taken.... Potten en keukengerei worden in twee grote keukens met 9 gasvuren ter beschikking gesteld van iedere familie. Met een lach en een kwinkslag stelt ieder zijn eigen menu samen, vlot en vlug want het is immers vakantie en het strand wacht op allen !

Wat doen de kinderen in dit familie-tehuis : in juli en augustus ? Het merendeel gaat gezamenlijk mee op uitstap per autobus, per fiets en vormen een vrolijke groep kameraden, onder de leiding van een maatschappelijke assistente. Ook hier blijven de ouders vrij hun kinderen aan de groep toe te vertrouwen of ze bij hen te houden.

SUPERIA

is het land van vrijheid. Vrijheid, geleid door de eerbied voor elkander.

SUPERIA

laat goedkope vakanties toe (25,— F per nacht voor volwassenen) men eet wat men wil.

SUPERIA

betekent dagen in open lucht, beweging of volledige rust.

SUPERIA

geeft aan elkeen de mogelijkheid tot kameraadschap of tot eenzaamheid, zeer welkom na een jaar van werken in het publiek.

SUPERIA

is «ONS HUIS». Geniet er van, breng er uwe goede luim !

SUPERIA

verwacht ook U en uw familie. Voor alle nadere inlichtingen :

SOCIALE DIENST T.A.O.

Het openbaar vervoer te Rotterdam

(van onze Rotterdamse correspondent)

Rotterdam, de tweede stad in grootte doch de eerste stad in belangrijkheid (havens) van Nederland heeft verreweg het grootste nationaal net van elektrische tram- en buslijnen voor het openbaar vervoer. De Rotterdamse Elektrische Tram (RET), een gemeentelijk bedrijf, exploiteert momenteel 15 elektrische tramlijnen en een dertigtal autobuslijnen in de agglomeratie van de stad aan de Maas. Wij noemen hier de Maas. Deze rivier is er juist de oorzaak van, dat de vroede vaders van Rotterdam gemerkt hebben, dat het openbaar vervoer tussen de beide stadsdelen ter linker en rechterzijde van de Maas in een hevige impasse is gekomen. De oude stad, het eigenlijke Rotterdam, is gelegen aan de rechteroever van de Maas, de nieuwe stad met zijn talloze buitenwijken en tuindorpen is bezig zich te ontwikkelen op de linkeroever op een dusdanige wijze, dat het stadsdeel op de linkeroever zeer binnenkort in bevolkingsaantal het oude gedeelte zal overtreffen. Al het verkeer tussen de beide oevers moet gebruik maken van de Willems- en de Koningsbruggen en de Maastunnel. Over de bruggen rijden vier tramlijnen en een autobuslijn. Door de tunnel moeten niet minder dan zeven autobuslijnen

zich een doortocht banen, afgezien nog van het openbaar vervoer naar de eilanden en plaatsen in de omgeving van Rotterdam, hetwelk door een paar semi-partikuliere maatschappijen geschiedt. Voeg hierbij het ontzettend grote aantal partikuliere motorrijtuigen (de Maastunnel is een traverse op de grote weg Amsterdam - Brussel - Parijs) dan beseft u wel, dat het ten enemale onmogelijk is, dat dit verkeer goed funktioneert. Men zegt in Rotterdam dan ook niet ten onrecht dat het daar de gehele dag puntuur is. Dat wil zeggen, dat men vooral in de allerdrukste tijd (7.30 - 9.30 en 16.30 - 19 uur) het tienvoudige van de tijd nodig heeft om de overkant te bereiken dan in de b.v. veel stillere avonden.

Een busrit van een beginpunt in het stadscentrum tot aan de eerste halte na de tunnel vraagt in de avondspits wel drie kwartier tegen een normale rijtijd van 8 à 10 minuten. Hoe het dan moet gaan met de dienstregelingen van de autobussen laat zich wel raden. Maar niet alleen de lijnen, welke door de Maastunnel lopen, hebben hiervan te lijden, ook diverse stadslijnen, omdat veelal het gehele tracé vanaf de tunnel tot aan de uitvalspoorten van de stad vol met auto's staat

en het verkeer dus praktisch overal in de knoop geraakt... Burgers van uw stad, die b.v. in de lente met hun wagen onze bloemenvelden bezoeken, weten hiervan wel mee te praten.

Om aan deze onhoudbare toestand een einde te maken (voor vele bewoners van het zuiden, die hun woningen aan de uiterste periferie van de stad hebben en hun kantoren en werkplaatsen aan de overkant moet soms wel 2½ à 3 uur reistijd bij hun arbeidsuren opgeteld worden) heeft het gemeentebestuur dan ook besloten tot aanleg van een Métro, die gedeeltelijk ondergronds, gedeeltelijk bovengronds komt te rijden, evenals b.v. in Hamburg. De eerste geprojecteerde lijn heeft een lengte van ongeveer zes kilometer. Beginpunt is het Centraal Station, waar een groot ondergronds station gebouwd wordt, zo groot, dat er later ook andere métrolijnen van kunnen vertrekken. De lijn kruist het Hofplein en gaat onder Rotterdams' boulevard, de Coolsingel, door en verdwijnt even daarna onder de Maas, komt aan de andere zijde bovengronds en wordt dan via een ultra-modern viadukt naar het verlopig eindpunt, het Zuidplein, gevoerd. De bedoeling is dan, dat van dit eindpunt af een groot aantal autobuslijnen de verbinding met de randgemeenten en de woonwijken in Zuid zullen onderhouden. Op een enkele uitzondering zullen dan de huidige tram en autobuslijnen, welke de beide oevers verbinden komen te vervallen, terwijl er in Rotterdam-Zuid één sneltramdienst ingezet

zal worden (lijn 2), die vanaf Charlois geheel Zuid op voornamelijk eigen baan zal doorkruisen tot de nieuw ontworpen woonwijk Lombardijen. Het gehele plan van de Métro, waar half november mee gestart is, zal het lieve sommetje van minstens 130 miljoen Gulden gaan kosten.

Ook al hierdoor gingen er destijds in Rotterdam een groot aantal stemmen op, die gepleit hebben voor een tramtunnel, zuiver een tunnel onder de Maas dus, waarbij men dan gebruik kon maken van de huidige in omloop zijnde tramstellen, aangevuld met een aantal gelede wagens. Dit plan, dat veel wat minder werk en dus ook heel minder geld zou gaan kosten, is echter door de gemeenteraad afgewezen. Men bleef bij de aanleg v. een Metro, zodat wij verlopig nog enkele jaren opgescheept zitten m. een chaotisch toestand in de binnenstad en een volkomen onvoldoende oeververbinding. Want ook het tramverkeer over de bruggen heeft veel hinder van het particuliere vervoer en niet te vergeten van het openstaan van de Koningsbrug, welke per dag een aantal keren van 20 tot 30 minuten openstaat, waardoor zich aan beide zijden van de brug een groot aantal trams en een onnoemlijk aantal auto's enz. ophopen. Met alle gevolgen van dien.

In een volgend artikel hoop ik ik nader in te gaan op het huidige net in Rotterdam, waarbij ik tevens een overzicht van de lijnen zal publiceren.

JEAN BOUVET.



De V. G. & V. in AMERIKA



Sinds verschillende jaren nam het aantal arbeidsongevallen in de Amerikaanse industrie steeds af. Sedert het jaar 1952 is het percentage der ongevallen in de fabrieken met meer dan 20% verminderd. In 1957 bedroeg het 11,4 ongevallen met permanente gebrekkigheid voor een miljoen uren werk. Heden ten dage ondervindt de Amerikaanse arbeider minder ongevallen op zijn werk dan in zijn woning.

Dit resultaat is toe te schrijven aan de enge samenwerking tussen arbeidgever en vakvereniging. Veiligheidsprogramma's onder het toezicht van een hoog Comité, met leden van de vakvereniging en vertegenwoordigers van het nijverheidsbeheer, werden in de fabrieken toegepast om bij de arbeiders de besefing op te wekken van de gevaren waaraan ze door hun dagelijks werk blootgesteld zijn en hun tevens eerbied in te boezemen voor de veiligheidsmaatregelen die getroffen werden om deze gevaren te vermijden.

Een andere, en niet de geringste, beslissende factor van deze verbetering is de zorgvuldigheid waarmee de werkgevers de speciale veiligheidsinrichtingen voor elke speciale machine heeft uitgewerkt. In vele gevallen maken zulke inrichtingen elk werkongeval onmogelijk, zelfs bij ernstige onoplettendheid vanwege de werkman. Zulke inrichtingen verschillen tot in het oneindige naar gelang de machine waarom het gaat. Als concreet geval willen wij ons beperken tot het onderzoek van de machine die in het verleden het grootst aantal ongevallen heeft teweeg gebracht, namelijk de metaalpers, die algemeen in verschillende industrietakken aangewend wordt en vooral in de automobielandustrie. Deze machines veroorzaakten jaarlijks een groot aantal, bijna steeds ernstige ongevallen, waarvan de minste het verlies van een hand of van verschillende vingers kostten. Het eerste veiligheidssysteem dat toegepast werd is de aan-

wending van tangen, die de werkman toelaat het te bewerken stuk onder het pletorgaan van de machine te plaatsen zonder er zijn hand onder te steken, wat een groot aantal ongevallen voorkomt. Nochtans had de ingewikkeldheid van het werk bij aanwending dezer tangen voor gevolg dat men in verschillende gevallen ze niet gebruikte om snel te gaan en dat het aantal ongevallen belangrijk bleef.

Daarom heeft men veiligheidsroosters uitgedacht, die de vorm hadden van een metalen rasterwerk of een kooi die de stelplaat van de pers op zulkdanige wijze omringt dat de arbeider normaal zijn handen niet in de gevaarlijke zone kan brengen. De aanwending van dit apparaat blijft nochtans beperkt tot het uitvoeren van eenvoudige werken en zou zich kunnen veralgemenen wanneer het, zoals dat veelal voorvalt, om ingewikkelde stukken gaat.

Dit apparaat werd verbeterd onder de vorm van een beweegbare afsluiting. Deze barriere kan, rondom de persplaat, naar voren of naar achteren glijden. Wanneer deze plaat zich op haar hoogste punt bevindt, verheft zich het traliewerk, wat de werkman toelaat het te bewerken stuk in de machine te brengen of het eruit te halen. Zohaast de plaat begint te dalen drukt hare beweging het traliewerk tegen het toegankelijke deel van de pers en verwijdert terzelfder tijd de hand van de bewerker uit de gevaarlijke zone.

Een andere verbetering is de dubbele controle van de beweging der pers. Dat wil zeggen dat deze niet kan in beweging gebracht worden zonder dat men tegelijkertijd op twee knoppen drukt, die dusdanig geplaatst zijn dat de werkman, om er toegang toe te hebben, zijn twee handen moet gebruiken, wat hem natuurlijk belet ze onder de machine te plaatsen. Wanneer de afmetingen van het te behandelen stuk van zulke aard zijn dat de tegenwoordigheid van twee operateurs noodzakelijk is, zoals, bij voorbeeld, het geval is bij de vervaardiging van het koetswerk van een auto, dat brengt men voor elke operateur een stel knoppen aan en deze knoppen moeten terzelfdertijd aangewend worden om de pers te doen werken. Bovendien, is een der bestudeerde inrichtingen, wat men het «lichtgordijn» heeft genoemd. Deze inrichting bevat een lichtbundel die zich

voor aan de pers bevindt, en die zich van rechts naar links verplaatst. Wanneer deze lichtbundel onderbroken wordt door de tegenwoordigheid van een ondoorschijnend lichaam, dan valt de pers onmiddellijk stil. Een verbetering hieraan omvat de tegenwoordigheid van een magnetisch veld in de plaats van de lichtstraal. Dit apparaat werd onlangs ingericht in de stampwerkhuizen van de General Motors Corporation. Dit systeem is speciaal toepasbaar op de snelstampers die voortdurend in werking zijn en waar de te behandelen stof automatisch wordt aangevoerd. Op zulke machines moet voortdurend toezicht gehouden worden voor het geval dat een stuk in het mechanisme zou geraken. De operateur die over een afstandscontrolemechanisme beschikt staat natuurlijk aan geen enkel gevaar bloot, daar hij het apparaat niet moet benaderen; het gevaar kan echter te weeg gebracht worden door andere werklieden, die zich in de nabijheid van de pers zouden begeven. Maar het magnetische veld treedt op als een onzichtbaar schild en zohaast een arm, een hand of een been zich in de gevaarlijke zone begeven wordt de machine automatisch stilgelegd.

**NEEM UW VOORZORGEN
VOOR DE WINTER !!!**

BESTEL

Caloria Anthracieten

ZOMERPRIJZEN

Bestelburelen . 92-96 Italiëlei Antw. - Tel. 31.39.60 (10 l.)
27 Schoenmarkt Antw. - Tel. 32.48.90-94
546 Bredabaan Merksem - Tel. 45.77.17

Goedkoop roken... op reis !

De «Taksvrije»-winkels op luchthavens, de verkoop tegen «taksvrije»-prijzen van allerlei artikelen op schepen eens dat zij de nationale wateren verlaten hebben, is algemeen bekend. Maar wist U dat ook U van ditzelfde voordeel kunt genieten op Uw buitenlandse reis ?

Inderdaad, moogt U 200 binnen- of buitenlandse sigaretten per persoon uit België meenemen. (Bij terugkeer is de vrije invoer van 100 sigaretten per persoon toegestaan. Een mondelinge aangifte volstaat hiervoor).

Dank zij het initiatief van de n.v. «UNITED BONDED STORES DEALERS», punt U thans tijdens Uw verblijf in het buitenland roken aan minder dan 50% van de normale winkelprijs. Zie hier enkele voorbeelden van «taksvrije»-prijzen voor sigaretten (alle bekende merken zijn verkrijgbaar) :

Amerikaanse : van F 6,80 tot F 7,60 per pakje.

Franse : van F 5,20 tot F 6,90 per pakje.

Duitse : van F 6,90 tot F 9,60 per pakje.

Engelse : van F 5,30 tot 11,30 per pakje van 20 of busje van 50.

Costerse : van F 9,30 tot 15,40 per pakje van 20 of busje van 50.

Belgische : van F 4,30 af.

Om van deze speciale prijzen te kunnen genieten, moeten volgende voorwaarden voldaan worden :

1. de reis moet minstens 2 dagen duren (= minsten 1 overn.)
2. alleen volwassen personen komen in aanmerking (mev. en mr)
3. men dient België te verlaten over een normale, in gebruik zijnde grenspost (baan, spoor of luchthaven) en dit binnen de openingsuren van die grenspost.

Opgepast ! Deze faciliteiten bestaan echter NIET voor bezoeken aan Nederland en Luxemburg. Voor Duitsland, via Nederland over grenspost Veldwezelt is de uitvoer WEL toegelaten. Voor Duitsland en Frankrijk, via Luxemburg moet de Luxemburg-Duitse of Luxemburg-Franse grenspost opgegeven worden.

Bezorg ons minstens 3 dagen voor het vertrek volgende inlichtingen : naam en adres, aantal volwassen personen die gezamenlijk de grenspost overschrijden (= zoveel maal 200 sig.), hoe U over de grens gaat : per fiets, moto, o.a., datum van vertrek uit België, grenspost, aantal sig. merk, type.

Wij zorgen dan voor de bestelde sigaretten, voorzien van een douane-loodje en de nodige toldocumenten. Bij het overschrijden van de grenspost presenteert U dit alles aan de douane.....

Voor alle nadere inlichtingen, bestellingen en afhaling :

U.B.S.D. — M. BROOMANS, Grote Steenwg 229, — Berchem
Tel : 39.15.44 Steeds tot Uw dienst !

Duitsland verwacht U

Elk sprookje begint met de woorden «Er was eens.....» Met diezelfde woorden wil ik ook deze kleine bijdrage over Duitsland beginnen.

Er was eens een tijd, dat men voor een reis naar Duitsland over een massa papieren diende te beschikken, dit zowel voor uw persoon als voor uw wagen. Nu is dit alles veranderd en is al die narigheid achter de rug. Neem uw identiteitskaart mede en de groene verzekeringskaart voor uw wagen en..... ge reist zonder de minste last, heel Duitsland door. Dit geldt natuurlijk enkel voor de Westduitse Bondsrepubliek, voor de Oostzone blijven de vroegere administratieve maatregelen nog bestaan.

Duitsland bied de toerist ZOVEEL mogelijkheden, dat ik me zal beperken tot het opsommen van de bizonderste toeristische streken.

Voor korte reizen komen op de eerste plaats : Rijnland - Moezel - Ahrvallei - Eifelgebergte en het Weserbergland.

Voor ietwat verdere reizen : Zwarte Woud - Taunusgebergte of Heidelberg met de Neckarvallei.

Voor lange reizen : Bodensee - Garmisch-Partenkirchen met het Zugspitzmassief - Berchtesgaden met beroemde Königssee of het Harzgebergte rond Goslar.

Of U houdt van moderne steden, kunststeden, oude burchten, badplaatsen, brede stranden of woeste bergen, dit alles kunt ge vinden in Duitsland.

De wegen zijn er in prima staat en door het net van «Autobanen» komt ge snel en veilig om de meest afgelegen plaatsen.

Daarbij is Duitsland dicht bij de deur en minder duur.

Ook het Hotelwezen is zeer verzorgd. Er zijn prima zaken in alle prijsklassen en dit van het gemoedelijke «Gasthof» tot de meest luksueuse Hotels.

Hak de knoop eens door. Ga eens een kijkje nemen bij onze oosterburen, U wilt er beslist terug heen.

Intussen goede reis en goede vaart en..... de wijn en het bier zijn er ook niet te versmaden.

Hulsens Willy

In de schaduw van Ikarus

(1e vervolg)

Aangezien constructie en ontwikkeling quasi volledig de militaire vereisten volgden, zien wij ons verplicht tijdens de periode 1914-18 het vliegtuig in die rol van nabij te beschouwen. Deze geschiedenis zou zich later nogmaals, alhoewel niet in die mate, herhalen.

Geen enkele der naties die deelnamen aan de eerste wereldoorlog was in feite voorbereid op de oorlog in de lucht. In het begin waren de vliegtuigen niet bedoeld als rechtstreeks deelnemende aan gevechten. Hun functie was meer bepaald : het overbrengen van berichten en het verkennen. Later werd hun taak uitgebreid tot waarnemingspost voor de artillerie en patrouillering van de frontzone, dit teneinde het contact met de vooruitgeschoven eenheden te bewaren. Toen het duidelijk werd dat de aldus geschapen voordelen aan de vijand dienden ontzegd te worden, werd het vliegtuig een rechtstreeks wapen. Men moest het uitrusten met een wapen om ofwel de verkennende vijand te verdrijven of anderzijds boven de vijandelijke stellingen te kunnen blijven vliegen en de eigen opdracht uit te voeren.

De Franse luchtvaart heeft eigenlijk de stoot gegeven tot het ontstaan van het luchtgevecht. Gedurende de winter 1914-1915 werden de Franse toestellen van het duwtype (Farman en Voisin) uitgerust met een beweegbaar machinegeweer. De gehele winterveldslag ging het Duitse vliegwezen gebukt onder de aanwezigheid van een gewapende te-

genstander in de lucht waartegen het eenvoudig niets kon uitvoeren. Maandenlang behield Frankrijk de leiding welke het als eerste luchtverende mogendheid in het begin van de oorlog bezat. Toen langs Duitse zijde een nieuwe vliegtuigklasse (C-type) aan het front verscheen werd het evenwicht min of meer hersteld. Scherper werd echter de strijd toen de Fokker E-jager aan Duitse zijde zijn intrede deed. De Nederlandse constructeur Fokker was er namelijk in geslaagd het vuurtempo van een Parabellum-MG af te stellen op het ritme van de motor. Bij deze synchronisatie werd het wapen telkens automatisch belet te vuren op het ogenblik dat een schroefblad langs de loop van het MG kwam zodat geen kogel de schroef kon treffen en beschadigen.

Toen de luchtgevechten hardnekkiger werden kregen factoren als klim- en duiksnelheid en draaicirkel meer en meer betekenis. Steeds betere eigenschappen en groter laadvermogen eisten natuurlijk sterkere en meer betrouwbare motoren. Duitsland toonde in die zin een voorliefde voor de watergekoelde Argus en Mercedes, terwijl de geallieerden het hielden bij de luchtgekoelde

Gnôme-Rhône en Clerget krachtbronnen.

Van toen af ging de ontwikkeling van het vliegtuig en motor hand in hand. Na enige tijd ontwikkelden ook de Franse en Engelse constructeurs watergekoelde motoren en namen als Hispano-Suiza, Rolls-Royce, Napier en Fiat kwamen in het nieuws. Deze krachtbronnen die van 160 tot 375 PK ontwikkelden werden geplaatst en waren in zeer grote mate verantwoordelijk voor de goede prestaties van beroemde toestellen als de SPAD, de S.E. 5, de Bristol-jager enz.

Een zeer logisch gevolg van het luchtgevecht was het ontstaan van de luchtakrobatie. Loopings en Immelmans en andere gewaagde figuren werden meer en meer gebruikt om een hardnekkige tegenstander bij een door de Engelsen zo karakteristiek genoemde «dogfight» af te schudden. Het trainingsprogramma van de jachtpiloten werd ten andere meer en meer op het acrobatische afgestemd.

Werd het jachtvliegtuig reeds in het begin van het conflict geboren, de bommenwerper moest wat langer wachten. De eerste gebruikte bommen wogen ongeveer 25 pond en werden met de hand geworpen.

Toen later zwaardere vernielingstuigen ter beschikking kwamen, moest men er echter zorg voor dragen dat deze aan boord konden opgehangen en mechanisch afgeworpen worden.

Om deze extra-lading te kunnen torsen moest onvermijdelijk een speciaal soort vliegtuig ontworpen worden. Het werd de bommenwerper met meer dan één motor.

Bij het uitbreken van de oorlog hadden noch de geallieerden noch de volgelingen van de Kaiser dergelijke vliegtuigen. Slechts Rusland kon bogen op het bezit van de viermotorige «Russki Vitiáz» (Russische Ridder) ontworpen in 1913 door Igor Sikorsky die later naam en faam zou verwerven met de bouw van hefschroefvliegtuigen.

In 1915 vlogen er in Rusland een aantal Sikorsky «Ilia Moerometz» (Russische vrijheidsheld) bommenwerpers met een spanwijdte van meer dan 30 m. en die naar het schijnt een lading van 500 kg. bommen konden vervoeren.

De raids diep in het vijandelijk gebied werden door het opperbevel der diverse legers noodzakelijk geacht. De constructeurs antwoordden met grotere en zwaardere meermotorige krachtpatzers.

De «Luchtwaaffe» kreeg de Gotha, het Royal Flying Corps de Handley Page en de Italianen de Caproni. In 1917 waren deze toestellen reeds in zo verre ontwikkeld dat zij bommen van 250 kg. konden vervoeren. Het nachtbombardement was, zoals vele oudere collega's nog zullen herinneren, ingezet door de Zepelins. Het Duitse O.K. zag echter spoedig in dat zulke raids een te hoge tol eisten.

Het gebruikte hydrogas was te ontvlambaar en bij de minste akkurate beschieting ontstond er brand en kon de reusaachtige sigaar afgeschreven worden.

Toen de Wapenstilstand getekend werd, was het vliegtuig nog geen 15 jaar oud, maar de onderzinking tijdens de oorlogsjaren opgedaan hadden van de snaak een krachtige jongeman gemaakt.

Uit de schaarse loodsen waar met hout en zeil gespeeld werd, waren uitgestrekte fabriekcomplexen gegroeid. Het was een in-

dustrie geworden die gedurende de vier bloedige jaren meer dan 60.000 militaire vliegtuigen geproduceerd had. De vliegtuigontwerpers kenden reeds de zelfdragende vleugel en de geheel metalen romp de motorenbouwers gebruikten reeds de superladers, die grotere hoogten binnen het bereik brachten. Van het grootste belang echter was de groei van de motor, die het vliegtuig in staat stelde steeds grotere lasten te vervoeren.

C.M.

GOED NIEUWS VOOR DE MUZIEKLIEFHEBBERS.

De Antwerpse Diskoteek opende op 28 september 1959 haar deuren.

Inderdaad, na Brussel verkreeg ook Antwerpen een afdeling van de Nationale Diskoteek van België, een vereniging zonder winstoogmerken onder de Hoge Bescherming van H.M. Koningin Elisabeth. Bovendien neemt de Heer R. Declerck, Gouverneur van de Provincie Antwerpen, het erevoorzitterschap van de Antwerpse Diskoteek waar.

Thans dus, ving de Antwerpse Diskoteek haar tweede academisch jaar aan en alles wijst er op, dat het vorige ver zal worden overtroffen.

Zoals een openbare Bibliotheek boeken uitleent, stelt de Antwerpse Diskoteek nagenoeg 20.000 langspeelplaten ter beschikking van het publiek. Die langspeelplaten kunnen in de huiskamer beluisterd worden. Als uitleenvergoeding voor één week, betaalt men slechts 8, 10 of 12 F, naargelang de grootte van de uitgekozen platen.

Iedereen kan lid worden van de Antwerpse Diskoteek. Alle inlichtingen worden graag verstrekt.

Aan al diegenen, die reeds vorig academisch jaar lid waren zegt de Antwerpse Diskoteek een verheugend weerzien toe, en alle nieuwe leden : een hartelijk welkom !

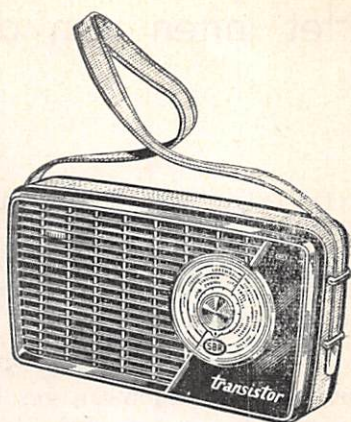
Ons adres : Antwerpse Diskoteek, Eiermarkt 15 (groene poort); tel. 32.92.62

(medegedeeld)

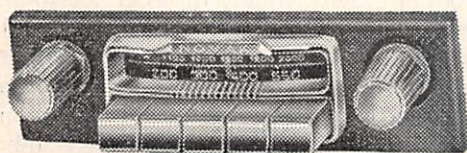
VOOR UW



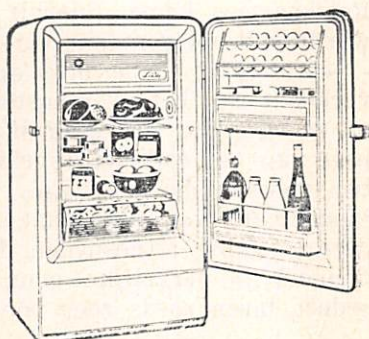
TELEVISIE



DRAAGBARE RADIOS

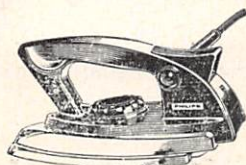


AUTORADIO

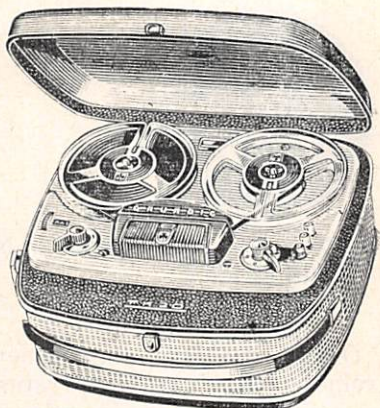


KOELKASTEN

Bosch, Linde,
Philco, AEG,
ATE, Philips,
enz.



BANDOPNEMERS



KOELKASTEN, WASMACHINES en alle electr. huishoudapparaten.

Uw adres : **GOEDEME**

Hoofdhuis : BLEEKHOFSTR. 26 - Bijhuis : GEMEENTESTR. 23

Antwerpen - Telefonen 32.67.57 - 32.77.07 - 33.66.64

Alle grote merken in voorraad. - Voor uw aankopen, maak gebruik van de hierbij gevoegde kaart

Het innen van de vervoerprijs

door W. A. LUKE

Amerikaans correspondent van T.A.O.-band

De enige bron van inkomsten waarover praktisch een vervoermaatschappij beschikt is de verkoop van de vervoerbewijzen. De wijze waarop deze verkoop geschiedt alsook de manier waarop de ontvangsten geïnd worden, is daarom een belangrijk en interessant onderwerp.

Hier in de Verenigde Staten, is dit innen van de vervoerprijs over 't algemeen geschoeid op het systeem «betaal-terwijl-je-instapt» en het éénheidstarief (= tarief T.A.O. uitgezonderd autobuslijn 33 N.v.d.r.)

Reiskaartjes komen hierbij zelden voor, maar in veel gevallen wordt gebruik gemaakt van een metalen penning (token (Eng.) - jeton (Fr.) Deze metalen penningen worden iets goedkoper verkocht dan het overeenstemmend basistarief, ten voordele van de reiziger die veel gebruik maakt van de tram of bus en ten bate van het comfort (snellere bediening). Deze penningen hebben meestal de vorm van een klein geldstuk (zie foto 1). Ter identificatie van elke maatschappij is in het midden een bijzondere tekening uitgesneden. Er is een zeer interessante verscheidenheid in dergelijke penningen en het verzamelen ervan is sedert jaren reeds zeer populair.



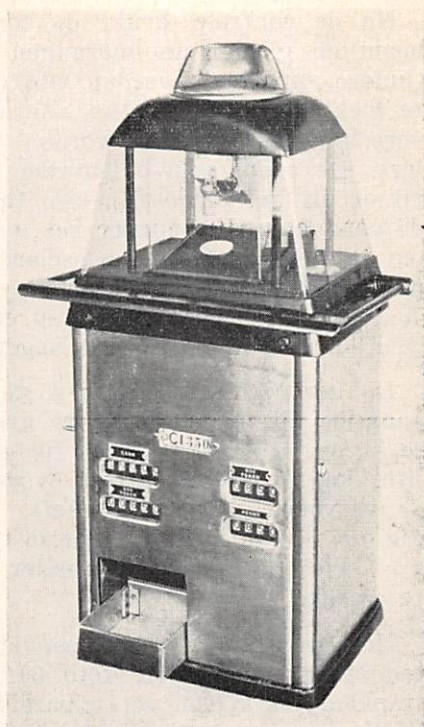
Foto 1



— Een penning van de «Northern Transit Co» - voor- en achterzijde.

Omdat op bijna alle bussen uitgezonderd op snel-doorgaandetreinen (rapid transit trains), de éénmansbediening in voege is, moet de inning van de vervoerprijs zo eenvoudig mogelijk zijn. Het eenheidstarief, het gebruik van penningen en het aanwenden van automatische apparaten, dit alles helpt om de vervoerprijs stipt en gemakkelijk te innen.

Foto 2. Het inningsapparaat, zoals hieronder beschreven.



Innings-apparaten (zie foto 2) zijn het best gekend in de Verenigde Staten en Canada, daarom wil ik hen even nader beschrijven.

Het apparaat is ongeveer 50 cm. hoog en 25 cm. in 't vierkant bovenaan. Een gleuf of gleuven is aan de bovenkant aangebracht, waarin de reizigers hun geldstuk of penning werpen.

De val van geldstukken of de penningen wordt vertraagd door een aantal hellingen. Daarna komt het geldstuk of de penning tot rust op een plaat en kan de conducteur-bestuurder een controle op zicht uitoefenen door de glazen wanden van het bovenste deel van het apparaat. Aldus wordt de vervoerprijs geïdentificeerd. Aan drukke halten, vallen veel geldstukken en penningen tegelijkertijd in het apparaat en wordt de controle natuurlijk moeilijker. Men vertrouwt echter op de eerlijkheid van de reizigers en slechts een zeer gering verlies wordt aangenomen.

De conducteur-bestuurder mag zelf geen geldstukken of penningen in het apparaat steken. De reizigers moeten hun geldstuk of penning zelf in het apparaat steken : dit is de regel bij de meeste maatschappijen.

Na de controle, drukt de conducteur-bestuurder op een hefboom en glijden de ontvangen stukken in een telmechanisme. Oudere apparaten worden met de hand bediend, terwijl nieuwere elektrisch werken. Het aantal geldstukken of penningen van verschillende waarde, worden geregistreerd op zichtbare tellers. De conducteur-bestuurder noteert deze gegevens na elke rit of bij het einde van zijn taak. Bij sommige apparaten kan de conducteur-bestuurder het geld of de penningen eruit nemen om te helpen bij het wisselen, bij andere echter kan hij dat niet, men spreekt dan van een «verzegeld»-apparaat. Deze worden vervangen en geopend op een bepaalde plaats (bv. garage), waar dan de inhoud wordt nagekeken en geteld.

De vervoermaatschappijen geven over 't algemeen overstapkaartjes uit om de reizigers grotere verplaatsingsmogelijkheden te bezorgen. Een reiziger die een bus neemt van een bepaalde lijn, kan op verzoek een overstapkaartje bekomen, nadat hij de vervoerprijs betaald heeft. Het overstapkaartje is dan geldig op een andere lijn, in de algemene richting van die lijn (= beletten terugrit), zonder dat er opnieuw hoeft betaald te worden.

Het overstapkaartje is een strook papier met uren en minuten erop gedrukt (zie foto 3). De chauffeur plaatst de overstapkaartjes in een verstelbare tickettenhouder. Hij kan dit dan afscheuren op de voorziene tijd. Wanneer de reiziger overstapt op een ander rijtuig, overhandigt hij het kaartje aan de chauffeur. Deze controleert dan de tijd. Indien teveel tijd is verlopen tussen het uur van aflevering, is het kaartje ongeldig. Alle dagen worden overstapkaartjes met een andere grote letter uitgegeven om te voorkomen dat niet gebruikte overstapkaartjes zouden aangewend worden op volgende dagen.

Sectie-tarieven komen meer en meer in zwang in de Verenigde Staten. Daar de steden steeds meer uitbreiding nemen, volstaat het gebruikelijke eenheidstarief niet meer. Bovendien acht men het niet geraadzaam het reeds betrekkelijk hoge eenheidstarief, nog op te drijven. In de meeste gevallen werkt het sectietarief bij éénmansbediening, a's volgt : Een reiziger neemt de bus in een buitenwijk en betaalt het gebruikelijke eenheidstarief. Wanneer de bus de zone-grens overschrijdt, moet de reiziger een bijkomende vracht betalen alvorens de bus te verlaten. Hij moet dan langs voor afstappen en steekt het bijkomend bedrag in het apparaat. Door dit bijkomend bedrag te betalen aan het andere eind van het traject, wordt tijdverlies voorkomen bij het instappen in de buitenwijken, waar een grote drukte heerst van reizigers en verkeer. In de tegenovergestelde richting (van het centrum naar buiten), betaalt de rei-

Gebeurtenissen om en rond het T.A.O.-net

Periode december 1960 - februari 1961

ONDERBREKING DER TRAMLIJN 3 IN DE VOLKSSTRAAT.

Ingevo'ge rioleringswerken in de Scheldestraat, werd van 19.12.'60 af tot 9.1.'61 het kruispunt Scheldestraat - Volksstraat voor alle verkeer onderbroken. De tramlijn 3 werd opgehouden ter hoogte van de Kronenburgstraat (maneuvers Marxplaats). Een autobus-pendeldienst verzekerde de verbinding tussen de Volksstraat en het Zuidstation (Bericht 16.12.60)

BEPERKING NACHTLAWAAI

Met het bericht van 12.12.1960 werden de auto- en trolleybusbestuurders welke in en uitrukken in de Garage Pothoek, verzocht onnodig lawaai te vermijden. Uitgebreide onderrichtingen hieromtrent werden verstrekt. Tevens werd in hetzelfde bericht herinnerd aan het volledig en juist invullen van de wagenverlagen.

KONINKLIJK HUWELIJK OP 15.12.1960

Ter gelegenheid van het huwelijk van Koning Boudewijn, werd aan het ganse personeel een dag verlof toegestaan. (Bericht 13.12.1960)

BUSLIJN 34 - HALTEN

De bestuurders der Lijn 34 (autobus) werden met het bericht dd. 16.12.60 er aan herinnerd dat zij bij het stilstaan aan de halten, de autobus zoveel mogelijk volledig tegen het voetpad dienen te plaatsen.

NACHTRIJTUIGEN MET KERSTMIS EN OUDJAARNACH

Tijdens de hierboven vermelde nachten werden extra-nachtdiensten ingelegd. Volgende lijnen werden 's nachts met autobussen bediend : 1 — 2 — 3 — 10 — 11 — 12 — 15 — 17 — 23 — 24 en 32, van circa 0 h'00 tot 6 h 00.

Een bericht met de dienstregeling werd welwillend door verschillende Antwerpse dagbladen opgenomen.

NIEUWE LUS AAN EINDPUNT «SCHOONSELHOF» IN GEBRUIK (Tramlijn 24)

Op 31.1.'61 werd de nieuwe lus aan het eindpunt «Schoonselhof» in gebruik genomen. Hiermede vervalt het hinderlijk aan- en afkoppelen van de bijwagens. Dit betekent eveneens een stap verder naar de normalisering van het tramverkeer op de lijn 24.

ONDERBREKING VAN DE TRAMLIJN 4/8 IN DE DE VRIERESTRAAT

Ingevolge de rioleringswerken in de De Vrièrestraat, werd vanaf 1.2.61 tot 1.3.61 de tramlijn 4/8 in de beide richtingen omgeleid langs de Brusselstraat - Zuidstation - Em. Banningstraat - Volksstraat.

Lijst der Bankagentschappen waar de storting der ontvangsten kan gebeuren

MERKSEM :

Handelsbank (rekeningnr 80.666) Bredabaan, 404 Merksem.
Kredietbank (rekeningnr 03.286) Bredabaan, 506 Merksem.
Bank van Antwerpen (reknr. 300.983) Bredabaan, 586 Merksem

DRIEHOEK :

Handelsbank (rekeningnr 65.070) Prins Albertlei, 29 Berchem.
Bank van Antwerpen (reknr 720.155) J.V. Rijswijckl., 34 Antw.

BORGERHOUT :

Kredietbank (rekeningnr 00.744) Turnhoutsebaan, 355 Borgerh.

MORTSEL :

Bank v. Antwerpen (reknr 800.373) Antwerpsestraat, 1 Mortsel.
Kredietbank (rekeningnr 04.370) Gemeenteplaats, 1 Mortsel.

WILRIJK :

Bank van Antwerpen (te vermelden : agentschap V. Rijswijck
720.155) J. Moretuslei, 770 Wilrijk.
Kredietbank (rekeningnr 02.332) Bistplaats, 62 Wilrijk.

HOBOKEN :

Bank van Antwerpen (reknr 500.581) Antwerpsesteenweg, 45
Hoboken.
Kredietbank (rekeningnr 00.300) St. Bernardsestweg, 355 Hob.
(Bericht dd. 7.2.1961)

PLAATSEN VAN WACHTHUISJES OP DE LUCHTBAL.

Op 3.2.61 werden op de Luchtbal twee nieuwe wachthuisjes in gebruik genomen.

- a) in de Columbiestraat - Venezuelastraat (Lijn 23)
- b) in de Groenendaallaan - hoek Noorderlaan (Lijn 31)

De betrokken reizigers zullen deze wachthuisjes beslist met voldoening begroeten.

6 DAGENKOERS SPORTPALEIS

Van 10.2.61 tot 16.2.61 werd in het Sportpaleis te Antwerpen de 6-dagenkoers betwist. Extra-bus- en tramdiensten werden ingelegd van circa 0 h 00 tot 4 h 45.

De welwillende publicatie in de Antwerpse dagbladen van deze dienstregeling werd door de zesdagenliefhebbers zeer op prijs gesteld.

VRIJ VERVOER DER GEMEENTEBEDIENDEN OP TRAMLIJNEN 10 en 24 (Grondgebied Borgerhout)

Met het bericht van 9.2.61 werd het rijdend personeel herinnerd aan de voorschriften betreffende het vrij vervoer van politie-agenten en gemeentebedienden in uniform.

Terwijl de politie-agenten vrij vervoer genieten over het ganse net, is dit voor de gemeentebedienden in uniform beperkt tot de grenzen van hun gemeente. Voor Borgerhout werden de grenzen als volgt vastgelegd (beide richtingen) :

Tramlijn 10 : tussen Kroonstraat en Cogelsplein.

Tramlijn 24 : tussen Kroonstraat en Te Boelaerlei.

WIJZIGING AFLEVERING PLAATSBEWIJZEN

Van 27 februari jl. af werd, met het bericht van 22.2.61, de aflevering der reiskaartjes A en weekkaarten C, als volgt gewijzigd :

- a) Reiskaartjes A : de sectienummers dienen niet meer gemerkt te worden (een duidelijke streep met het te gebruiken potlood - rood of blauw - volstaat).
- b) Reiskaartjes B : geen wijzigingen, behalve voor lijnen 2 en 4. Op deze lijnen dient de letter H nog slechts gemerkt tussen Hoboken en J. Van de Wouwerstraat.
- c) Weekkaarten F : de huidige werkwijze blijft behouden, behalve :

- 1) van maandag tot en met vrijdag, uitsluitend tussen 17 en 19 h. :

— de eerste conducteur knipt het «bovenste vakje»

— de tweede conducteur knipt het «onderste vakje».

Hierdoor vervalt dus op voormelde dagen en uren het aftekenen van lijncijfer en uur.

- 2) 's zaterdags blijft de oude werkwijze (aftekenen) behouden.

VERVOERSTELLING

Op maandag 27 en dinsdag 28 februari jl. werd door de busbestuurders van de lijnen 5 — 25 — 17 en 27 een telling van het aantal vervoerde reizigers tussen bepaalde punten, gehouden.

Dank zij de bereidwillige medewerking van het betrokken personeel, dat hiervoor een pluimpje verdient, werden zeer belangrijke gegevens verzameld door de betrokken diensten.

WIJZIGING HALTE OP AUTOBUSLIJN 34

Van maandag 27.2.61 af werd de halte gelegen in de Uitbreidingstraat (nabij Guldenvliesstraat), richting Zuidstation, bij wijze van proef verplaatst naar Cogels-Osylei (halte lijn 9).

Deze halteverplaatsing is geschied op verzoek van de politie van Berchem.

WIJZIGING GEBRUIK POTLOOD OP AUTOBUSLIJN 34

Voortaan dienen de reis- en weekkaarten met volgende kleur afgetekend :

Blauw potlood : van sectie 1 (Groeningersplein) naar sectie 7 (Bolivarplaats)

Rood potlood : van sectie 7 naar sectie 1 (Bericht 27.2.'61)

VERNIEUWING VAN HET WEGDEK IN DE HANDELSSTRAAT

Ingevolge de vernieuwing van het wegdek in de Handelsstraat, werd de buslijn 23 vanaf 27.2.61 aldaar voorlopig als volgt omgeleid :

- Richting Luchtbal : vanaf Perenstraat over Duinstraat, Ypermanstraat, enz.
- Richting St. Michielskaai : vanaf Onderwijsstraat over Stuyvenbergstraat - Lge Scholiersstraat, Lge Zavelstraat, enz.

WEGDEKWERKEN IN DE FRANKRIJKLEI - DE KEYSERLEI

Ingevolge bovenvermelde wegdekwerken, werden de halten der lijnen 1 — 12 — 24 en 23 aan vermeld kruispunt (richting Noorderplaats en/of Centraal Station), voorlopig als volgt gewijzigd :

Lijnen 12 en 24 : halte verplaatst naar de De Keyserlei (nabij Quellinstraat)

Lijn 1 : halte afgeschaft, gezien de onmiddellijke nabijheid van de halte Fr. Rooseveltplaats.

Lijn 23 : halte verplaatst naar de De Keyserlei, nr 6.



**Dit is GRATIS
1/3 meer!**

Persil

UNIVERSEEL

VOORDELIGE DOOS 12 F

**Nieuwe
voordelige
doos
12 F
in plaats van 16 F**

Persil
UNIVERSEEL

HET WASMIDDEL VAN VERTROUWEN

P.C.C. - NIEUWS !

Tijdens de afgelopen maanden noteerden wij volgende aankomsten van nieuwe P.C.C.-wagens :

- 8.11.60 — n° 2001
- 18.11.60 — nrs 2002 — 2003 — 2004
- 28.11.60 — nrs 2005 — 2006
- 5.12.60 — nrs 2007 — 2008 — 2009 — 2010
- 14.12.60 — nrs 2011 — 2012 — 2013
- 11. 1.61 — nrs 2014 — 2015 — 2016 — 2017
- 2. 2.61 — nrs 2018 — 2020 — 2021 — 2022
- 10. 2.61 — nrs 2019 — 2024
- 14. 2.61 — nrs 2023
- 23. 2.61 — nrs 2025 — 2026 — 2027 — 2028
- 10. 3.61 — nrs 2029 — 2030 — 2031 — 2032

of in totaal : 33 P.C.C.-wagens.

L I J N 2 :

Sinds 13.2.1961 is de tramlijn 2 volledig uitgerust met P.C.C.-wagens : 19 rijtuigen verzekeren de dienst.

WIJZIGING VAN HET INSTAPSAS DER P.C.C.-WAGENS :

Teneinde het instappen bij de P.C.C.-wagen vlotter te doen verlopen, en alzo het oponthoud aan de halten te beperken, werd besloten het instapsas van de P.C.C.-wagens te verruimen door het achterruit plaatsen van de zittende conducteur.

Op 16.2.61 werden op de lijn 2 de eerste aldus omgebouwde P.C.C.-wagens in dienst gesteld.

Gezien de gunstige resultaten, werd onverwijld de ombouwing van de andere wagens aangevat.

L I J N 7 :

Sinds 27.2.1961 werden de eerste P.C.C.-wagens op lijn 7 ingezet.

De foto hieronder toont ons de nieuwe wagen aan zijn eindpunt Tolhuis. Terwijl op de voorpagina de betekenisvolle ontmoeting tussen «voorganger» en «opvolger» werd afgebeeld.



GESLOOPTE WAGENS.

Ingevolge de modernisatie van de tramlijnen 2 en 7, werden volgende tramrijtuigen gesloopt :

nrs 102, 103, 106, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 121, 122, 126, 129, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 143, 144, 145, 146, 150, 151, 155, 158,

of in totaal 35 motorwagens. Deze wagens waren van het type «Nivelles», enkele richting, met verlengd balcon en pneumatische deuren. Motor : 20 PK.

Verder komen onder de slopershamer :

Motorwagen no 443 - type «Nivelles» met gewoon balcon, pneumatische deuren, motor 20 PK (enkele richting).

De motorwagens nos 172 en 186 werden overgemaakt aan de dienst «Weg & Werken» in vervanging van twee gesloopte wagens. Het betreft hier dus eveneens wagens van het type «Nivelles», dubbele richting, met verlengd balcon en pneumatische deuren.

Volgende bijwagens zijn eveneens gedoemd om van ons net te verdwijnen :

Type 900 met plooideuren, dubbele richting : nrs 904, 935, 937, 960, 970, 979, 995, 1005, 1022.

Type 900 met schuifdeuren, enkele richting : nrs 906, 907, 912, 924, 941, 954, 975, 982, 1008, 1035, 1041.

Type 900 met pneumatische deuren, enkele richting : 962 en 978.

V R A A G E N A A N B O D

TE KOOP

Mevrouw Wwe LIEKENS, echtgenote van wijlen agent nr 805, is nog in het bezit van een T.A.O.-uniform overjas en gabardine.

Belangstellenden kunnen zich rechtstreeks wenden tot Mevr. Liekens, Herentalsebaan, 69, Borsbeek. (alle werkdagen na 17 h). Gunstprijis overeen te komen.

N.B. Eventuele kopers, leden van het Rijdend Personeel T.A.O. dienen alvorens de koop af te sluiten, het Bureau «Verkeersdienst» hiervan in te lichten.

TE KOOP

Muziek - batterie in goede staat.

Te zien op afspraak : Tel. 36.21.79

(Beaujean).

DANKBETUIGING

Mevr. Wwe Laenen, beter gekend als «Marieke - de moeder van de Driehoek», dankt langs deze weg, allen die bijgedragen hebben tot het welgelukken van haar viering ter gelegenheid van haar op rust gaan op 31 januari jl.

Onze gepensioneerden



Onze op rust gaande collega's in beeld :

1e rij zittend v.l.n.r. : HH. Van de Velde, Philips, Moreau, Brouwers, Van Havermaet en Peeters J.

2e rij v.l.n.r. : HH. Gijsbrechts, Goetschalckx, Mans, Taeymans, Pijl en Alix.

3e rij v.l.n.r. : HH. Haegemans, Torfs, Van Loo, Baeckelmans, Van Meervelde, Peeters A., De Dobbelaere, De Vriendt.

* * *

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

Per 1. 2. 1961.

— 1021 TORFS Felix - «Verkeersdienst»

Geboren te Caggevine Assent op 19.1.1896

In dienst als trambestuurder op 26.4.1926.

— 1325 GIJSBRECHTS Theophiel - «Verkeersdienst»

Geboren te Berlaar op 18.1.1896

In dienst als trambestuurder op 5.7.1917

Boodschapper voor Sociale Dienst T.A.O. sinds 3.3.1945

- 1333 PIJL Louis - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 20.1.1896
In dienst als trambestuurder op 26.5.1920
- 6299 MENS Maria (Wwe Laenen) - «Dienst Gebouwen»
(Loods II).
Geboren te Beersel op 18.1.1901
In dienst als schoonmaakster op 31.10.1941
- 8003 VAN LOO Leopold - «Weg & Werken»
Geboren te Antwerpen op 2.1.1896
In dienst in de Centrale Werkplaats op 13.2.1914
Aangesteld tot magazijnier «Weg & Werken» Loods
Merkssem op 1.11.1940
- 9022 BROUWERS Jacques - Hoofdbureel Dienst «Kas»
Geboren te Vilvoorde op 12.1.1896
In dienst als bureelbediende op 1.1.1933
Bevorderd tot adjunct-bureelhoofd op 1.11.1945
Aangesteld tot kassier op 1.7.1950

Per 1.3.1961.

- 1253 ROELANTS Alphonse - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 12.2.1896
In dienst als tramconducteur op 1.4.1926
- 6185 GOETSCHALCKX Joannes - «Loodsen»
Geboren te Borgerhout op 21.2.1896
In dienst als loodsarbeider op 1.6.1914

Vervroegd op rust per 1.3.1961.

- 1816 MOREAU Léon - Verkeersdienst»
Geboren te Biesmes op 22.2.1898
In dienst als tramconducteur op 5.2.1920
Aangesteld tot reserve-agent op 2.12.1952 (L. IV en III)
- 6021 VERLEGH Eugenius - «Loodsen»
Geboren te Borgerhout op 2.2.1897
In dienst als loodsarbeider op 17.4.1916
Bevorderd tot brigadier op 1.2.1929

Per 1.4.1961

- 1227 ALIX Louis - «Verkeersdienst»
Geboren te Wijnegem op 12.3.1896
In dienst als trambestuurder op 12.3.1896
In dienst als trambestuurder op 4.3.1920
- 5197 VAN MEERVELDE Alfons - «Centrale Werkplaats»
Geboren te Hoboken op 9.3.1896
In dienst als bankwerker op 17.4.1925

Vervroegd op rust per 1.4.1961

- 999 DE VRIENDT Leopold - «Verkeersdienst»
Geboren te Borgerhout op 14.3.1898
In dienst als trambestuurder-conducteur op 22.7.1924
Aangesteld als reserve-agent loods I en III op 23.3.1959

- 1170 HAEGEMANS Alfons - «Verkeersdienst»
Geboren in Konigshooikt op 31.1.1898
In dienst als tramconductor op 23.7.1923
- 1273 VAN HAVERMAET Jozeph - «Verkeersdienst»
Geboren te Berchem op 6.2.1899
In dienst als tramconductor op 1.4.1926
Aangesteld als waker «Weg & Werken» op 1.12.1955
- 1401 TAEYMANS Petrus - «Verkeersdienst»
Geboren te Berchem op 8.3.1897
In dienst als trambestuurder op 19.8.1925
- 6032 VAN DE VELDE Carolus - «Loodsen»
Geboren te Merksem op 9.3.1898
In dienst als loodsarbeider op 19.5.1920
Benoemd tot brigadier op 1.2.1957
- 7202 PEETERS Arthur - «Bovenleiding»
Geboren te Berchem op 8.3.1897
In dienst als mecanicien op 1.4.1926
Magaziniër benoemd op 1.5.1933
- 7211 BAECKELMANS Renatus - «Bovenleiding»
Geboren te Antwerpen op 30.3.1900
In dienst als monteur op 11.6.1922
Brigadier benoemd op 1.8.1941

Per 1.5.1961

- 670 PEETERS Joannes - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 30.4.1896
In dienst als tramconductor op 4.6.1921
- 1343 PHILIPS Leopold - «Verkeersdienst»
Geboren te Bornem op 25.4.1896
In dienst als trambestuurder op 10.3.1923
- 5199 DE DOBBELAER Stanislas - «Centrale Werkplaats»
Geboren te Beveren op 6.4.1896
In dienst als bankwerker op 15.11.1926
- 6010 SIMONS Ferdinandus - «Loodsen»
Geboren te Borgerhout op 5.4.1896
In dienst als loodsarbeider op 1.11.1917
Brigadier benoemd op 17.3.1926
Hoofd loods I sinds 1.1.1938

Vervroegd op rust per 1.5.1961

- 63 MANS Joseph - «Verkeersdienst»
Geboren te Antwerpen op 2.4.1898
In dienst als tramconductor op 14.12.1918
Waarnemend toezichter aangesteld op 10.5.1935
Toezichter benoemd op 1.5.1937

G E B O O R T E N

Door mijn woning speelt een zonnig licht ...

Vreugde bij volgende T.A.O.-families bij de geboorte van een nieuw «zonnetje» :



een zoon	HENRI bij de familie Couwels (352)	op 26.11.60
een zoon	IVAN bij de familie Leysen (1135)	5.12.60
een zoon	ERIC bij de familie Paridaens (1203)	6.12.60
een zoon	RICHARD bij de familie Smits (568)	19.12.60
een dochter	HILDE bij de familie Van Mechelen (960)	28.12.60
een zoon	FRANCOIS bij de familie Dendas (1798)	31.12.60
een zoon	MARC bij de familie Sipido (1371)	1. 1.61
een zoon	MARC bij de familie De Weerd (1295)	2. 1.61
een zoon	FRANS bij de familie Van Kerckhoven (648)	8. 1.61
een dochter	MARINA bij de familie Muylle (5151)	13. 1.61
een dochter	SONJA bij de familie Liekens (651)	17. 1.61
een zoon	JAN bij de familie De Fré (713)	22. 1.61
een zoon	ERIC bij de familie Clavie (329)	25. 1.61
een zoon	MARC bij de familie Willemsen (1360)	8. 2.61
een dochter	JENNY bij de familie Govaerts (1440)	22. 2.61
een zoon	MARC bij de familie Rypens (7233)	24. 2.61

Aan deze vele flinke zonen, en enkele lieve dochtertjes, wenst T.A.O.-band een lang en gelukkig leven, en aan de fiere vaders en gelukkige moeders, van harte PROFICIAT !



H U W E L I J K E N :

op 10.11.60	dhr Van den Hoek G. (851) met mej. Van Ende R.
op 10.12.60	dhr Daems A. (1395) met mej. Smits R.
op 28.12.60	dhr Haesendonckx G. (1196) met mej. Desmet M.
op 11. 2.61	dhr Mertens A. (9025) met mej. Nicolay M.

Aan al deze jonge paartjes wenst T.A.O.-band een lange en voorspoedige vaart op de levenszee.

ERRATUM

In ons vorig nummer (4e Trim. '60) vermeldden wij de benoeming tot overste in loods II van de heer A. VERBIST op 1.10.'60. Wij wensen er de aandacht van onze lezers op te vestigen dat Dhr. Verbist reeds loodsoverste is sinds 1 december 1939. Zijn overplaatsing naar loods II gebeurde ingevolge de afschaffing van loods VI (Merksem) en het overlijden van Dhr. Vissers.

BENOEMINGEN

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

— de heer BEUCKELAERS L., bevorderd tot gespecialiseerd bureelhoofd van de dienst : «Ontvangsten en Abonnementen».

— de heer DE CONINCK H., bevorderd tot geassimileerd adjunct-bureelhoofd in de dienst «Ontvangsten en Abonnementen».

— de heer DU MON J., bevorderd tot adjunct-bureelhoofd in de «Verkeersdienst».

— De Heren PHILIPSEN, DE BEUCKELEER, en DE BACKER werden benoemd tot brigadiers in de dienst «Loodsen» en de heer BORMS tot brigadier in de Centrale Werkplaats.

PROFICIAT

Conducteur Goeyvaerts no 1920, vergat op 13.1.61 bij het inrukken een tamelijk belangrijk bedrag op het rijtuig. Dit bedrag werd, hem prompt terug bezorgd door loodsarbeider JANSSENS L. no 6276. Samen met de hartelijke dankbetuigingen van de gelukkige conducteur, zenden wij een welgemeend en welverdiend proficiat aan de eerlijke vinder.

Wat is Xerografie ?

Vanwege collega G. Smits ontvingen wij een interessant artikel over Xerografie. Hierin wordt uiteengezet hoe deze vorm van fotografie ontstond, uit wat het bestaat en hoe het werkt.

Plaatsgebrek verhindert ons het artikel volledig te plaatsen. Lezers die zich hieraan interesseren kunnen op verzoek inzage krijgen van dit artikel. Aanvragen te richten tot de redactie.

IN MEMORIAM

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

DE DECKER, Frans - schrijnwerker 5132

Overleden op 17.12.1960.

Geboren te Antwerpen op 9.5.1923.

In dienst sinds 31.10.1950.

BLOMMERS, Ferdinand - trambestuurder 1609.

Overleden op 21.12.1960.

Geboren te Leuven op 1.6.1903.

In dienst sinds 20.9.1931.

OERLEMMANS, Emilis - bureelbediende 9123

Overleden te Brasschaat op 16.1.1961.

Geboren te Antwerpen op 8.5.1897.

In dienst sinds 21.11.1912.

DE KAEY, René - conducteur 1348

Overleden te Berchem op 19.1.1961.

Geboren te Oud-Gastel (Ned.) op 31.5.1916.

In dienst sinds 12.12.1946.

SOMERS, Gerard - conducteur 1796

Overleden te Hoboken op 30.1.1961.

Geboren te Antwerpen op 31.12.1901.

In dienst sinds 28.7.1929.

LIEKENS, August - trambestuurder-conducteur 805

Overleden op 11.2.1961.

Geboren te Deurne op 27.1.1912.

In dienst sinds 27.1.1947.

WOUTERS, Josephus - trambestuurder 675

Overleden op 12.3.1961.

Geboren te Borgerhout op 7.8.1920.

In dienst sinds 4.3.1946.

SCHUYTJENS, Roger - bureelbediende 9111

Lid van de Redactieraad van «T.A.O.-band»

Secretaris van de Dienst V.G. & V.

Overleden op 14.3.1961.

Geboren te Leopoldsburg op 16.2.1927.

In dienst sinds 1.4.1957.

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

Overleden gepensioneerde personeelsleden :

			op rust sedert
Op	29. 9.60	JORIS, Louis	1. 1.47
	29. 9.60	BOLENS, Ludovicus	1. 2.57
	25. 9.60	JORDENS, Edouard	1. 8.47
	10.10.60	BOGAERTS, Jozef	1.10.40
	5.10.60	BOSMANS, Adriaan	1.10.40
	19.10.60	DE MOL, Prosper	1. 6.56
	13.11.60	MEEES, Arthur	1. 8.58
	28.11.60	BEUNEN, Gerard	1. 4.60
	26.11.60	VOET, Jozef	1.10.40
	20.11.60	GIJSELS, Theophiel	1. 8.42
	28.11.60	VERELST, François	1.12.51
	3.12.60	DE GRAEF, Armand	1.12.55
	22.12.60	DE MEUTTER, Petrus	1.11.60
	23.12.60	VAN BROECKHOVEN, Corneel	31.12.41
	26.12.60	FELIX, Albrecht	1. 8.60
	2. 1.61	VANPOUCKE, Gustaaf	1. 6.45
	29. 1.61	TORFS, Eduard	1. 9.59
	18.12.60	CARLIER, Jan	1.10.40
	1. 2.61	VAN DEN BULCK, Lodewijk	1. 2.59
	3. 2.61	BAERT, Joseph	1. 6.57
	18. 2.61	ALIX, Louis	1. 9.53
	19. 2.61	DE LEY, Petrus	1. 7.53

Een glimlach kost minder

dan elektriciteit,

en geeft meer licht !

Abbé Pierre

Ken uw stad!

Tramlijn 7 richting Mortsel (slot)

Met het vaste voornemen dit bezoek een andere maal te doen, vervolgen wij onze reisweg. Aan n^o 50 van de *St. Kathelijnevest*, noteren we een decoratieve gevel met het borstbeeld van *GUTENBERG* (1394-1468), welke door velen beschouwd wordt als de uitvinder van de boekdrukkunst met losse letters. Over de Meirbrug, bereiken we de *Huidevettersstraat*, waar we aan de n^os 38-40, de burelen van het *consulaat van Duitsland* noteren.

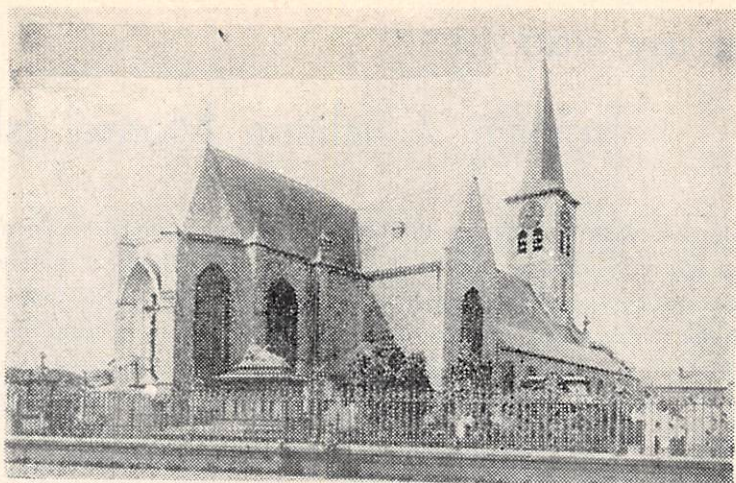
Daar op lijn 7 niet kan getreuzeld worden, rukken we op tot aan de leien. Het baanvak Lange Gasthuisstraat, Mechelseplein, Leopoldplaats zal besproken worden bij de beschrijving van lijn 8.

Over de *Mechelse Steenweg*, vervolgen we onze reisweg en ontmoeten aan huis n^o 34, het *consulaat van Brazilië* en aan n^o 70 dat van *Griekenland*. Naast de oostkant van de *Harmonie* en het *Albertpark* (zie lijn 2), verlaten we aan de *Prins Albertlei*, het grondgebied van de stad Antwerpen. Met de *Grote Steenweg*, zijn we terug te *Berchem*, waar als eerste bezienswaardigheid genoteerd wordt, het

monument van Graaf Felix de Merode

aan de *Merodeplaats*. Dit monument in 1905 opgericht, ter gelegenheid van de 75ste verjaardag van de Belgische Onafhankelijkheid, werd aan deze vrijheidsstrijder opgedragen. Deze groep is het werk van de *beeldhouwer J. Dupon*. De drie beelden staan op een arduinen sokkel en stellen Graaf de Merode voor op het ogenblik, dat hij gekwetst, ondersteund wordt door twee Belgische vrijwilligers. Als inscriptie werd op het voorvlak aangebracht: « *Aan Graaf de Merode, geboren den 9e Juni 1792. Gekwetst te Berchem den 24e October 1830. Gestorven te Mechelen den 4e November 1830* ». Op de zijvlakken van de sokkel werden episoden uit de strijd, het ontzet van Antwerpen, afgebeeld. De machtige in brons gegoten leeuw, die tegen het voetstuk van het beeld is aangebracht, verpersoonlijkt het vaderland.

Daar weerklinkt de bel en aan de volgende halte brengen we ons rijtuig tot stilstand. Het is de halte van « *Berchem kerk* » of « *de oude kerk* », kerk die in feite officieel geboekt staat als de



St. Willibrorduskerk.

De oorspronkelijke kerk dateert uit 1388 en bevond zich toen nog juist binnen het omwalde stads gedeelte. In de loop der tijden onderging ze talrijke wijzigingen. Voor de ingang van deze kerk, overlommert een *prachtige rode beuk* (geclasserd monument !) het pleintje. Dit pleintje, met zijn kerk, de blanke gevel van de pastorie en zijn bomen, heeft nog die bijzondere rustige dorps sfeer die men niet zo dicht bij een grootstad zou zoeken.

Op eigen baanvak, leggen we het laatste gedeelte af van ons traject naar Mortsel. We passeren nog *de Troyentenhoflaan*, met in de *Leopold de Vriesstraat* de 18 eeuwse inrijpoort van het voormalige landgoed « *Het Troyentenhof* ». Aan n° 489 van de Grote Steenweg, het *Onze-Lieve-Vrouwe Instituut*, een schoolcomplex, met de fraaie kapel van Jozef Willems. Aan het « *Oosterveldhof* » overschrijden we de bij onze trammensen als « *de grens* » gekende plaats, waardoor wij ons op het grondgebied van de gemeente Mortsel bevinden. Aan de Heilig Kruisstraat weten we nog de « *Heilige Kruiskerk* » uit 1886, vergroot in 1937 en gans herbouwd in 1947.

Nog een paar honderd meter en « oef », we kunnen even uitblazen aan ons eindpunt achter het gemeentehuis van Mortsel. Dat deze gemeente op een lang verleden kan bogen, bewijst de vermelding ervan in een oorkonde van 974 ! De oude dorpskom van Mortsel ligt een heel eind van de grote banen die thans de gemeente doorkruisen. Dit oude Mortsel, een bijna afgestorven gebied, ligt gegroepeerd rond een vierkant pleintje, waarvan het midden wordt ingenomen door een grijs kerkje uit de 12e eeuw. Mortsel was vroeger in hoofdzaak een landbouwersgemeente, maar evolueerde tot nijverheidscentrum, in 't bijzonder door oprichting in deze gemeente van de wereldbekende Gevaertfabrieken, een der grootste bedrijven in Europa van fotografische producten.

Niet apart... maar samen!

Een somber grijze hemel, koude polaire luchtstromingen en neerslagvlagen drukken me deze verlofdag diep in het gemoed.

Een winterverlofdag zonder enig doel.

Buiten is een triestig stadsbeeld in drukkende stemming en met zwaar geladen atmosfeer.

Meningsverschillen uiteten zich langs alle zijden; twistpunten liggen verspreid over vele vraagstukken.

Nervositeit knaagt aan geheel mijn lichaam en nergens vind ik thuis rust.

Buiten moet ik, weg, ver weg, zonder te weten waarheen.

Ik trek vlug mijn ondergoed aan van Engelse wol, mijn Amerikaanse kousen, mijn Schotse rok, mijn Italiaanse pull, mijn Zwitserse vest, mijn Noorse muts. Het vleugje Franse opschik op mijn gelaat tracht mijn kommer te verdoezelen en mijn mantel van Russisch bont hoopt mijn lichaam te verwarmen.

Inkopen doen stemt vele vrouwen gelukkig en ook ik men onderhevig aan die vrouwelijke gril.

Ik laad mijn tas vol met Spaanse appelsienen, Portugeese mandarijntjes, Kongolese bananen en echte Hollandse kaas.

Maar waar het hart niet warm klopt blijft de mens koud. En rillend loop ik een gezellig restaurant binnen. Een heerlijk warm Indische thee zal me zeker wat opkikkeren!

Een vriendelijke dienstster brengt me het bestelde en haar zwarte ogen knikken me vriendelijk toe.

Ze is een typisch Joods meisje waarvan de dunne lippen getuigen van de taaheid van haar ras.

Haar ras is anders dan het mijne. Het is apart; de apartheid van deze wereld.....

En terwijl ik de dampen van mijn warme drank volg in het opstijgen hoog boven mij, ontmoet ik weer die jeugdige, gloedvolle ogen.

En plots vormen ze één ronde lichtbol waarin de zwarte aarde draait. En de Engelse, Amerikaanse, Schotse, Italiaanse, Zwitserse, Noorse, Franse, Russische, Spaanse, Portugeese, Kongolese, Hollandse, Indische, Joodse, en alle andere jongeren van de wereld staken even hun bezigheid en kijken met mij omhoog. En allen spreken ze hun taal, motiveren ze de gedachten op een manier hun eigen. Maar allen verstaan ze elkander, omdat ze allen in de eerste plaats MENS zijn en snakken naar een menswaardig bestaan.

Spontaan strekken die jongeren over de gehele wereld de handen naar elkaar in verstandhouding en kameraadschap.

Wij jongeren..... We maken allen mede hoe, blind en nodeloos de dood grijpt rondom ons; de dood, gedreven en aangewakkerd door de onderlinge haat der volkeren.

Wij jongeren..... wij vormen nu met onze handen de keten die ons samenbrengt, omdat we samen voelen, één door de gedachte en de daad; omdat we samen

streven naar één enkel ideaal :
«*Mens zijn en Menswaardigheid bezitten*».

Met warm kloppend hart en zonnenschijn in mijn ziel trotseer ik het koude winterweer buiten. De neerslagvlagen zijn verdwenen, het grijze wolkendek trekt open en heerlijke zonnestrallen lachen me toe.

Niet meer doelloos, maar vast-

beraden stap ik huiswaarts en zingend betreed ik terug mijn kamer.

Wij jongeren zullen een nieuwe wereld opbouwen geschut door onze verstandhouding en geschoord door onze eerbied voor elkaar.

Jonge mensen zullen een wereld opbouwen voor mensen.

Niet apart... Maar samen !

INTERDEPARTEMENTEN - VOETBALTOERNOOI 1961.

Door A.T.B.S. werd een interdepartementaaltornooi voor voetbal ingericht, waaraan volgende ploegen deelnemen :

- Verkeersdienstpersoneel Loods I
- Verkeersdienstpersoneel Loods II
- Verkeersdienstpersoneel Loods III
- Verkeersdienstpersoneel Loods IV
- Verkeersdienstpersoneel Loods V
- Garagepersoneel «Pothoek»
- Garagepersoneel «Brusselstraat»
- Personeel Centrale Werkplaats
- Personeel Burelen

Deze wedstrijden worden gespeeld op het voetbalterrein van A. T.B.S., gelegen in het Rivierenhof.

Kalender der wedstrijden.

Telkens te 18 uur.

Uitslag

23.3.61	(1)	Burelen - Verkeersdienst Loods III	1—2
28.3.61	(2)	Garage «Pothoek» - Verkeersdienst Loods V	0—4
30.3.61	(3)	Verkeersdienst Loods I - Centrale Werkpl.	2—3
4.4.61	(4)	Garage «Brusselstraat» - Verkeersd. L IV	3—1
6.4.61		Winnaar (1) - Winnaar (3)	7—0
11.4.61		Winnaar (2) - Winnaar (4)	
13.4.61		Verliezer (1) - Verliezer (3)	
18.4.61		Verliezer (2) - Verliezer (4)	
27.4.61		Finale 7e en 8e plaats	
4.5.61		Finale 5e en 6e plaats	

E i n d f i n a l e :

11.5.61 Finale 3e en 4e plaats te 14.00 h.

Finale 1e en 2e plaats te 16.00 h.

Tot hiertoe verliepen de wedstrijden in een zeer gezellige sfeer en beleefden zowel spelers als supporters reeds menig aangenaam en spannend moment.

Wie nog eens «de sport voor de sport» wil zien is op bovenvermelde data en uren in het «Rivierenhof» - (terrein A. T. B. S. - tegenover het Sterckxhof).

Bittere rijst . . . ook voor Pim

Die dag ging het hem niet. Het spontane van zijn lach, het vriendelijke van zijn toonaard, het klonk alles min of meer gemaakt. Hoe het kwam ? Pim wist het zelf niet. Hij oordeelde dan ook wijselijk van die dag maar zoveel mogelijk te zwijgen, om te vermijden dat de reizigers hem andere bedoelingen in de schoenen zouden schuiven, dan wat hij zo langs zijn neus weg eruit flapte.

Zo kwam Pimmeke aan de halte van de Loosplaats (richting Berchem). Daar stond een dame met een heer, beiden ongeveer even oud. De bus stopte vlak voor de dame en de deur klapte open. Zij stapte op, ging voorbij onze chauffeur, zie niets, bekeek hem niet eens en ging zitten. De heer volgde dadelijk. Hij legde 3 stukken van 20 F op de betaaltafel, zei ook niets en keek heel geïnteresseerd naar buiten. Naar wat ? Pim wist het niet en hij deed maar verder. Rrrst, rittenkaart afscheuren, geldig maken, tweemaal knippen en met een «a.u.b. Mijnheer», is de reiziger bediend. Verrast nam de heer zijn kaart aan en zei toen : «Wat doet u nu ?». Pim, korrekt zoals altijd, antwoordde beleefd : «U geeft me zestig frank, mijnheer. Ik veronderstel dus dat u een kaart wou ?» — «Ja, maar slechts eenmaal knippen», klinkt het antwoord. Nu is het de beurt aan Pim, om even uit zijn lood geslagen te zijn, want hij was er vast van overtuigd dat hier man en vrouw samenhoorden. Voor hij zijn positieven helemaal had teruggevonden, stond de dame naast hem en zei met een zenuwachtig en verontschuldigend lachje : «Excuseer, ik had mijn geld niet gereed en dacht, ik zal seffens wel betalen». Pim vond nu snel «de» oplossing en zei, zich tot de dame richtend : «Och, dat is niets. U betaalt die recht door aan mijnheer en alles is in orde». — «Dat gaat niet, want ik moet een aansluiting hebben», reageerde onze dame. Na nog wat discussie, was er voor Pim geen andere oplossing mogelijk, dan de dame het gewenste ticket te geven. Tot de heer zei hij : «Zet U hier maar op de eerste bank, als er nog iemand opkomt zullen wij het regelen».

En verder ging de rit. De halte aan de Belgiëlei werd overgeslagen en het gezicht van de heer werd al langer en langer. Ook Pim vond de situatie vervelend. Om iets te zeggen en die onheilspellende stilte te breken zei Pim heel voorzichtig tot de heer : «Had nu toch een van beiden een woordje gezegd, dan had dit toch niet voorgevallen». Maar zijn woorden vielen in geen goede aarde, want de heer bromde nors terug : «Als gij iets gevraagd had, was er ook geen misverstand geweest». En toen werd het heel stil !

Onder de brug van de Oostenstraat stond een volkswrouw met een paar boodschappassen die teken doet om te stoppen. Met hoop op redding, voldoet Pim volgaarne aan dit verzoek. Onze reizigster sjouwt haarzelf en de tassen naar boven, werpt 20,— F op 't tafeltje en blijft zonder iets te zeggen staan. De heer is nu ook dichterbij geschoven en volgt zeer aandachtig het verloop der gebeurtenissen. Pim op zijn hoede en voorbereid op alle eventualiteiten, vraagt zo vriendelijk mogelijk : «En wat mag het zijn voor de dame ?» — Was het nu te vriendelijk ? Het antwoord is van die aard dat Pim even aan zichzelf begint te twifelen, want dit luidde : «Naar huis, natuurlijk ».

Met opgetrokken wenkbrauwen, hun oren tussen hun schouders kijken de «heer» en Pim elkander met een geamuseerde blik van verstandhouding aan. In 't kort. De heer kreeg zijn geld. Moraal van het geval : bij het afstappen in Berchem, kreeg Pim van zijn «problemen»-reiziger een vriendelijke «goeiendag» en een bemoedigend schouderklopje, want deze had begrepen dat conducteur zijn nog iets anders is dan alleen «a.u.b.» en «dank u» zeggen.

679 Wembacher

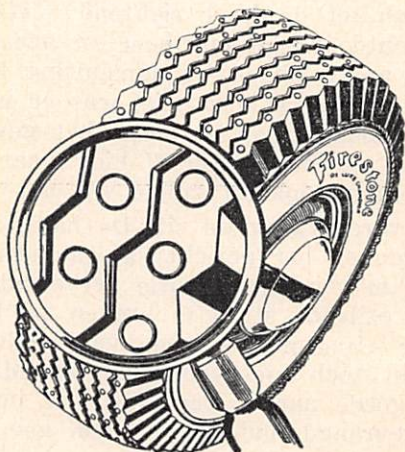
Firestone

Invoerder voor België
en het
Groot Hertogdom
Luxemburg

**UNION BELGE et
d'OUTREMER, N. V.**

**Venusstraat, 17-19
A n t w e r p e n**

Tel. : 32.65.78
32.57.86

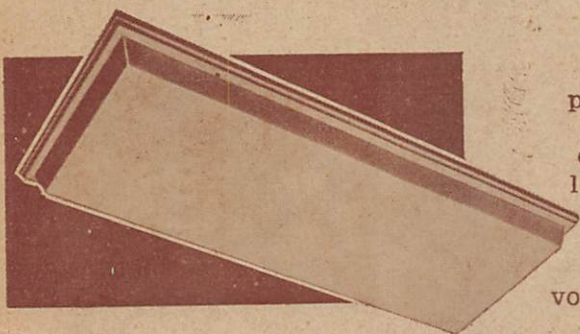




**KOLEN
DOCKX**
TEL. 33.69.95-95.78.06



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



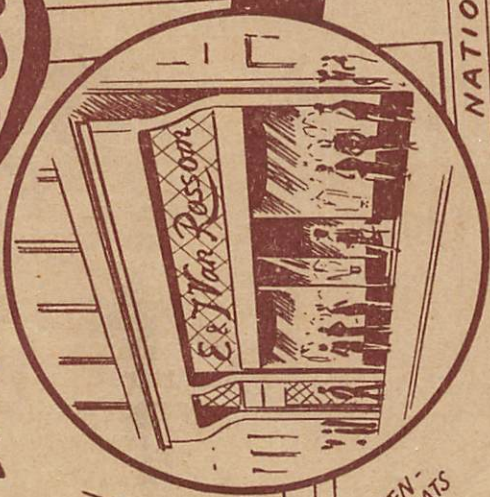
De extra-platte en opaalkeurige PFO plafondluster (totale dikte 10 cm), geeft een "esthetische oplossing" aan alle problemen van de moderne verlichting. Geen kosten voor wegwerken, enz...

Armatuur vanaf **1.571 F**

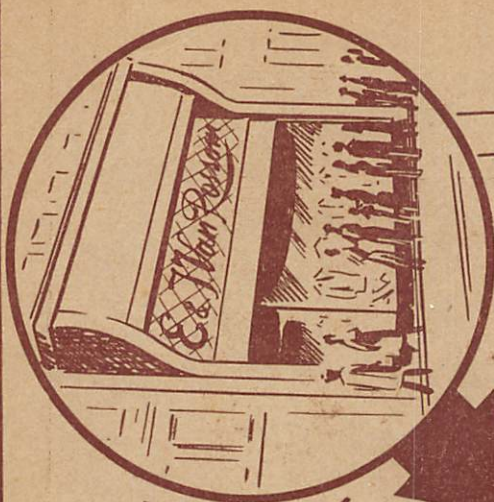


ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI

Van Rossom



GROEN-
PLAATS



I. VAN RIJSWIJK PLAATS

KAMMEN-
STRAAT

28

TRAM 3-4

TRAM 5

NATIONALE STRAAT

TRAM 3-4-5

BURELEN
I.M.E.A.

TUNNEL EN SCHELDE
RICHTING
TUNNEL

**HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK**

**KAMMENSTRAAT 28
NATIONALE STRAAT 13
TEL: 32.57.81
ANTWERPEN**