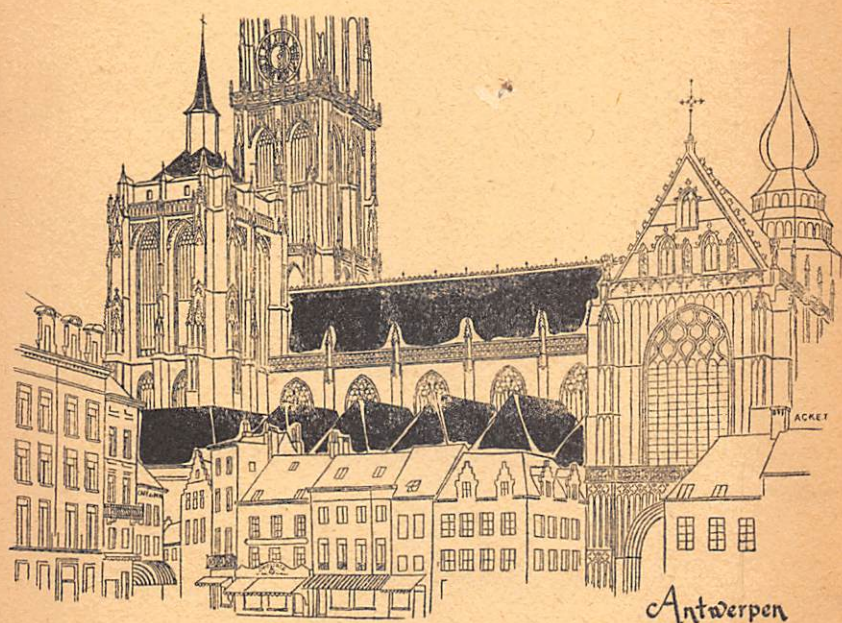


T.A.O. *band*

OKTOBER-NOVEMBER 1957 - N^o 3/4 - 2e JAARGANG

**MAANDBLAD VOOR HET
T.A.O.-PERSONEEL**



PRIJS : F 5

Dit maandblad werd verzorgd door

PUBLI

NEWS

Publiciteit

Lange Nieuwstraat 130, Antwerpen - Tel. : 32.48.44
P.C. 1468.12

DE SPECIALISTEN DER DRUKWERKEN

INHOUD

Vakantiewedstrijd	Blz.	Sterk Jachtverhaal	37
Bekroonde foto	4	In Memoriam	39
Bekroond verhaal	5	Vraagbaak	40
Het is hoog tijd . . .	9	Nieuws over de Wereldtentoonstelling	43
Onze Maatschappij in feest	14	Ken Uw Stad (lijn 5)	44
Mannen in uniform	15	Topsy contra Kandidaat Pim	50
Beroepsoriëntering	18	Praatje met de Redactie	51
11 November Hulde	24		
Retrospectieve Baron Opsomer	25		
Vertrektijden bijzondere diensten Kerstmis- & Nieuwjaarsnacht	26		
De Wereld voorwaarts	28		
Personalía	29		
Iets over automobielbanden	30		
Om even na te denken	31		
Onze Gepensioneerden	32		
Feest in Loods I	34		
Uitslag Vakantiewedstrijd	35		

ILLUSTRATIEMATERIAAL

werd bereidwillig ter reproductie afge-
staan door volgende instellingen :

Toeristische Federatie-Antwerpen :
 omslag, blz. 45

Dienst Propaganda en Toerisme :
 blz. 23, 44 en 48

Comm. Gen. vr Toerisme-Brussel :
 blz. 7

U.I.T.P. : blz. 10, 11 en 12

Volksgazet : blz. 39

T. A. O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

MAANDBLAD VOOR HET T.A.O. - PERSONEEL

(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving)

P.C. n° 5904.21 F. Vyt - Waterfordstraat, 17, Berchem

Redactie TAO-band : Grote Hondstraat, 58, Antwerpen.

Redactieleden : HH. Cap, Ceuleers, Coullier, Dassen, De Bel, De Beul, De Deurwaerder, Heynen, Melis, Smits, Torfs, Vaassen, Van de Wiele, Van Gossum, Van Zeebroeck, Verelst, Wembacher, Wuestenberghs.

Propagandacomité : Abel, Anckaer, Bertels, Bulens, Calié, Charlé, Coomans, De Baere, De Beukelaer, De Kinder, De Laet, De Lange, De Mot, De Pauw, De Wit, Dietvorst, Hemelaer, Lilla, Mees, Mertens, Moreau, Nuys, Remes, Rooman, Rosiers, Schneider, Torfs, T'Seyen, Van Bergen, Van Dam, Van Eyen, Van Mechelen, Verhulst, Wijckmans.



De redactie verwelkomt alle briefwisseling betreffende de verschenen artikelen, 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.

Zopas vernemen we dat de Heer de Ruijter, Voorzitter van het Beheerscomité T.A.O., zijn werkzaamheden hervat heeft, na een afwezigheid van vele maanden.

De Heer Voorzitter liep destijds een ongeval op, waarbij zich verwikkelingen voordeden die zijn herstel vertraagden. Alhoewel verplicht de kamer te houden, bleef hij de gang van het bedrijf van nabij volgen.

Wij bieden de Heer de Ruijter langs deze weg onze beste wensen en hopen dat hij nog vele jaren onze voorzitter mag zijn.



Bekroonde foto Vakantiewedstrijd.

Opname F. De Herdt (zie blz. 35)

**KOLEN
DOCKX NV**
TEL. 35.67.35-35.28.00

DOCKX

Vakantiewedstrijd T.A.O.-band

BEKROOND WERK

Hieronder volgt de inzending van onze collega Torfs A. die met een grote meerderheid aan stemmen de eerste prijs behaalde in de door ons uitgeschreven wedstrijd voor het beste vakantie-opstel.

Verder in dit nummer vindt U meer bijzonderheden over de uitmaak en uitslag van onze vakantiewedstrijd. Wij laten nu het woord aan onze laureaat 1957 !

ARDENNEN !

Onder het motto « *Ken Uw eigen land* » gaf ik er dit jaar de voorkeur aan de Ardennen te bezoeken, om niet het voorbeeld te volgen van vele anderen die slechts in Duitsland, Italië of andere zonnige streken zoals de Azurenkust, hun gading vinden. En eerlijk gezegd ik heb het me niet beklaagd want uitzondering gemaakt voor het weder, dat in ons gezegend landje nu eenmaal weinig waarborgen biedt, heeft de natuurpracht van bedoeld deel van het Walenland me werkelijk kunnen bekoren.

Een met behulp van de treingids vooraf opgemaakt reisplannetje zorgde er voor dat we, ondanks het herhaalde overstappen, op een snelle wijze en met bijna ideale verbindingen onze bestemming bereikten. Einddoel, dat deze maal Laroche betekende, het schilderachtige plaatsje in het hartje onzer Ardennen. Om mijn gezegde te staven geef ik U hier een korte schets van het door ons gevolgde tijd- en reisschema. Vanuit onze havenstad naar Brussel, alwaar we 6 minuten later reeds een direct naar Luik namen, die de 100 Km. aflegde in 1 uur en 1 min., dus aan

een niet te versmaden tempo. Eens Leuven voorbij, begon het ons omringende landschap reeds enkele heuvels te vertonen. Wij, doodgewone plattelandsbewoners, stieten mekaar reeds aan en wezen met bewonderend gebaar : « Bergen ! » Net alsof het « Cols » betrof en niet « molshopen » die de vergelijking met een bergreus juist zo goed kunnen doorstaan als een muis met een olifant.

In Luik, een nieuwe ren naar een ander perron alwaar 7 min. later een trein vertrok met bestemming Melreux. Gelukkig betrof het ditmaal een z.g. « boemeltreintje » dat geregeld aan alle kleine stations stopte en nooit de 50 Km. kaap overschreed. Ik zei gelukkig, want een te hoge snelheid zou ons wellicht de mogelijkheid ontnomen hebben, de natuurpracht te bewonderen die zich hier aan beide oevers van de Ourthe voor het oog ontrolde. Vooral de plaatsjes Tilff, Sy en Bomal boden een schilderachtige aanblik en bleken uitverkoren plekjes te zijn voor verwoede hengelaars. In Melreux bevestiging van de algemene regel : in draf uit het station en recht op een

buurttrammetje dat weldra met een brutaal schokje zijn dagelijkse bezigheid aanving : n.l. de toeristen over een hotsend en botsend spoor verder naar Laroche brengen, dat in zulk wild landschap schuil gaat dat zelfs de uitgestrekte grijpparmen van ons nationaal spoorwegnet niet tot daar reiken.

Vervolgens het gewone aankomstprogramma : logement opzoeken, babage wegbergen, zich verfrissen, middagmalen en dan op speurtocht door het stadje zelf dat en ver uiteenlopende aanblik biedt, door het feit dat tussen de vele stokoude huisjes overal nieuwe gebouwen te bespeuren vielen. Zoals de inwoners ons toevertrouwen, een rechtstreeks gevolg van de, in de jongste oorlog, tijdens het Von Rundstedt-offensief uitgevoerde Amerikaanse raids. En dit nog wel toen de Duitsers het stadje reeds dagenlang ontruimd hadden. Vandaar de weinig vriendelijke houding der « inboorlingen » tegenover het handjevol toeristen van « Uncle Sam » dat hier toevaltigerwijze aanwezig was.

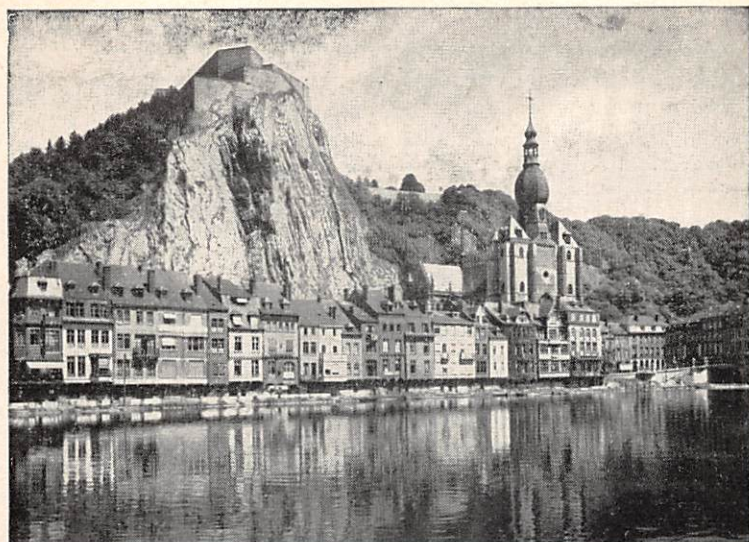
Tijdens onze verkenningstocht stuitten we vooreerst op een glashelder, zeer ondiep beekje dat zich in grillige bochten en kronkeltjes doorheen het stadje wentelde en bij nader onderzoek een rivier bleek te zijn n.l. de Ourthe. Een spitvondige zakenman had aan de oever een tentje geplaatst, zware stenen middenin het water geworpen waaraan dan slierten touw met vastgehaakte ballonnetjes. Deze laatsten vormden in de lichte stroming een bontgekleurd doelwit voor de karabijnen, welke diezelfde man voor een schappelijk prijsje te huur stelde aan de tal-

loze toeristen. Dat vele zich een moderne Wilhelm Tell waanden, bewees wel de drukte die er steeds, van 's morgens tot 's avonds, rond het kraampje heerste. Men moet maar op het idee komen !

Ook Laroche bezit zijn traditioneel verlicht kasteel, dat echter zeer bouwvallig is en slechts één attractie biedt : elke zomeravond komt er omstreeks 10 u. een spook over de wallen dansen. Een griezelige mengeling van licht en schaduw, die witte gedaante in het licht der schijnwerpers ! Persoonlijk heb ik deze tot spook gepromoveerde figuur slechts één avond gezien, en vermoed dan ook, dat hier de 45 urenweek niet vreemd aan is.

De droge en zonnige perioden der volgende dagen werden besteed aan het volgen van enkele genummerde wandelingen in de omgeving. Kenschetsend is het feit dat we op 2 dezer uitstappen, die circa 13 Km. bedroegen, géén enkel huis op onze route aantroffen; wat wel bewijst welke wilde streek Laroche omringt. De hier overal opduikende wilde rode bloemen herschiepen de bergflanken in een ware kleurenzee, de prachtige zichten waren dan ook legio en boden velen de gelegenheid dit met hun camera te vereeuwigen. En zo ging het dan steeds verder over smalle, glibberige woudwegeltjes, klimmen, dalen, riviertjes doorwaden enz.; onderwijl onze longen volproppend met die frisse, geurige lucht der dennenbossen en nieuwe krachten opdoend die we zo van node hebben tijdens onze zenuwslappende taak in de grootstad.

Na een week doorgebracht te hebben in Laroche, aanvaardden we de terugweg over Dinant, al-



Dinant en de citadel

waar we nog enkele dagen zochten te verblijven. Nauwelijks aangekomen of we zaten reeds allen in de nieuwe Télésiège (zetelift), die ons een honderdtal meter steil omhoog naar de uitkijktoren van Montfort bracht, uiterlijk allen zeer moedig, maar innerlijk...?! Een prachtig panorama beloofde echter deze bibberminuutjes. Een kort maar heerlijk bootreisje 's avonds naar het nabijgelegen Anseremme, over de donkere Maasrivier tussen de stemmig verlichte rotsen - waaronder o.a. de befaamde « Rocher Bayard » - zou de stemming nog verhogen.

De volgende avond, toen de anderen vermoeid op hun hotelkamer bleven, wilden mijn vrouw en ik nog even de grotten van La Merveilleuse bezichtigen. Gezien het gevorderde uur waren we de enigste toeristen die de gids op zijn

tocht volgden. In een vloeiend Frans verklaarde hij ons al de bezienswaardigheden tot in de kleinste details. Achter hem aanhuppelend over de glibberige, in de rotsmassa uitgehouwen tredjes, sprak ik mijn vrouw enkele woorden in het Vlaams toe. Verrast draaide onze begeleider zich om en vroeg monkelend : « Spreekte golle Vlaams ? » Ons bevestigend antwoord niet afwachtend begon hij te vertellen in een sappig Vlaams taaltje dat hij in Leuven thuis hoorde en zich verheugde Vlaams te kunnen klappen. Dit misverstand, dat Vlamingen ondereen Frans brabbelden om zich verstaanbaar te maken, was dan alweer in het reine getrokken.

Bij het volgend ochtendgloren trokken we op weg met knapzak en... regenjas ter verovering van de Lesse, een tamelijk snelvlietend

bergrievtje, eveneens ondiep, maar gelegen in een overgetelijk milieu. Over een smal wegeltje, gans overlommerd door dicht in-eengestregelde struiken, volgden we de waterloop; terwijl af en toe een half onderdrukte vloek in onze oren klonk van een visser die, in zijn kalme bezigheid gestoord, dit joelend groepje met strenge blikken nakeek. Aan het beroemde « Château de Walzin » verlieten we de Lesse en bereikten na een felle klimpartij terug de Maas juist tegenover het kasteel van Freyr, dat een 150 meter lager gelegen, wederom het middelpunt vormde van een enig mooi panorama. Met blozende kaken en hongerige ma-

gen besloten we also onze laatste wandeling.

Adieu Dinant en de heerlijke vakantietijd, het zorgeloze genieten is voorbij! Weer wacht ons de taak in eigen midden. Wat is de tijd toch snel gevloeden, diezelfde tijd, die soms zo tergend langzaam kan voortkruipen.

Thuis gekomen zou mijn enigszins melancholische stemming snel wijken, toen ik me over de kaart boog en, gesteund door mijn jongste bevindingen, zoekend tussen de wirwar van steden, dorpen en wegen, alweer een nieuw reisplan voor volgend jaar in vaste vormen goot.

TORFS A. 1936.



VOOR UW

- radio : RADIABELL
- TV apparaat : TEVEBELL
- Lichtlampen : BELL - LAMPEN
- koelkast : FRIGIBELL

1882



1957

Kwaliteitsprodukten van :

N. V. Bell Telephone Manufacturing Co
ANTWERPEN

75-jaar ervaring

—

11000 werknemers.



Het is hoog tijd . . .

EEN EINDE TE MAKEN AAN DE VERKEERSCHAOS

« *Het gebruik van privé-auto's in de kern van onze steden, en voornamelijk voor verplaatsingen van huis tot de werkkring, is een luxe welke geen enkele stad zich nog lang, in onbeperkte mate, veroorloven kan* ».

Dit is de titel van een brochure welke onlangs door de U.I.T.P. (Union Internationale des Transports Publics) : « Internationale Vereniging voor Openbare Vervoersondernemingen » werd uitgegeven. Het is het resultaat van een studie waarmede een speciale commissie (opgericht in de schoot van de voornoemde Vereniging) werd belast, met het doel de verkeersvraagstukken te bestuderen en naar middelen te zoeken om aan de bezwaren van de verkeerscongestie te verhelpen.

De voorzitter van de voornoemde Vereniging, de Heer Ch. Harmel, eindigt het voorwoord met de volgende bewoordingen :

« *Mochten de leden van deze speciale commissie erin slagen of er toe komen eenieder te overtuigen, dat geen enkele degelijke oplossing kan gevonden worden, zonder de vrije medewerking (met uitsluiting van alle vooroordelen) van eenieder en in het duidelijk besef dat het algemeen belang voorrang moet krijgen boven het particulier belang* ».

Wij menen dat het voor onze lezers nuttig is, enkele uittreksel uit de voornoemde brochure in ons blad op te nemen :

HET VRAAGSTUK VAN DE VERKEERSOPSTOPPINGEN

DE ONTWIKKELING EN DE TEGENWOORDIGE TOESTAND

Het stratennet in de kern van de meeste steden, dateert uit een periode waarin het verkeer uitsluitend bestond uit voetgangers en paardengespan. De ontwikkeling der openbare vermoermiddelen n.l. : tramwegen, autobussen, en in sommige gevallen ook locaalspoorwegen, heeft de voortdurende aangroei en de centraliserende structuur der steden mogelijk gemaakt. Inderdaad, deze voertuigen welke niet alleen het vervoer verzekeren aan lage tarieven, maar bovendien een economisch gebruik van de berijdbare straatoppervlakte maakten, lieten een vlot verkeer in de stadskern toe ondanks de smalle straten uit de middeleeuwen.

Tussen de twee oorlogen in, begon het individueel verkeer (personenwagens) het algemeen verkeer te beïnvloeden.



Kopenhagen.... of Wiegstraat? De straat in de oude binnenstad is dikwijls zo smal, dat de geparkeerde auto's een groot deel van de oppervlakte van het voetpad bezetten om het verkeer mogelijk te maken.

Na de tweede Wereldoorlog werd de aard van het stedelijk verkeer geheel gewijzigd wegens het stijgend motorverkeer.

Hieronder volgen enkele cijfers :

AUTOMOBIELPARK VAN WEST-EUROPA			
in miljoenen		in miljoenen	
1931	4,8	1948	6,3
32	5,4	49	6,9
33	5,5	50	8,2
34	5,9	51	9,2
35	6,3	52	10,0
36	6,7	53	12,0
37	6,9	54	13,9
38	7,5	55	15,7

De grote massa van het reizend publiek bleef nochtans van de openbare vervoermiddelen gebruik maken, alhoewel in mindere mate, en het individueel verkeer, met name de personenwagens, beheerst thans de straatwegen en wel zodanig, dat het stadsverkeer zich nog slechts met moeite kan bewegen.

Vele steden kunnen het voorbeeld invoeren van moderne autobussen, uitgerust met motoren van 150 PK., welke zelfs de snelheid van de vroegere paardentrams (model 1900) niet kunnen bereiken, d.i. minder dan 10 km. per uur.

De vertraagde gang van het verkeer komt duur te staan en ontstemt al de weggebruikers.

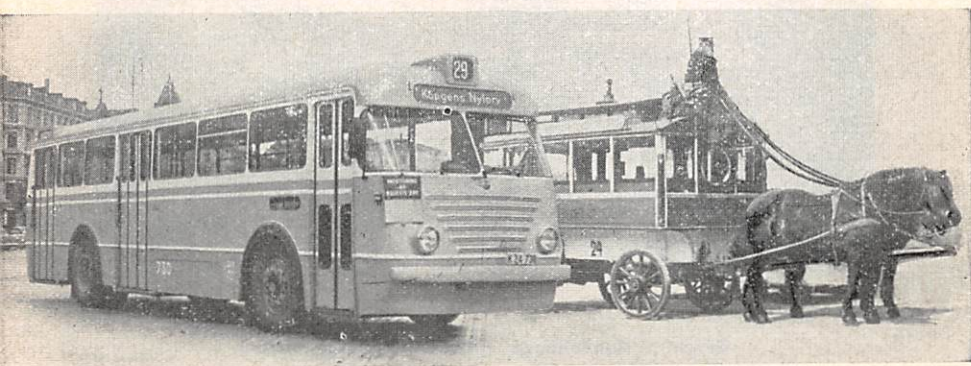
Men heeft berekend, dat het vertraagd verkeer te New-York, aan de gehele stedelijke gemeenschap 1000 miljoen dollars (= 50.000 miljoen Belg. Fr.) per jaar kost.

De jaarlijkse extra-uitgaven waartoe de Openbare Vervoersondernemingen verplicht zijn wegens de verkeerscongestie (dienstongeregeldheid) worden geschat op :

- 1 miljoen tot 1 1/2 miljoen Pond (Londen en Parijs)
of 130 à 200 miljoen Belgische Francs.
- 6 miljoen Zweedse Kronen (Stockholm)
of 60 miljoen Belgische Francs.
- 2 miljoen Deense Kronen (Kopenhagen)
of 14 miljoen Belgische Francs.

De personenauto is ongeschikt voor het stedelijk verkeer.

Wij kunnen vandaag constateren dat het stedelijk verkeer haar evenwicht verloren heeft. *Echter niet wegens het groter aantal personen dat zich naar de binnenstad begeeft, maar wel wegens het groter aantal wagens dat er wenst binnen te dringen. Het zijn dus de wagens en niet de personen die de oorzaak zijn van de huidige moeilijkheden.*



Oude omnibus model 1900 : 9 Km/u.

Moderne Dieselaibus model 1957 : 150 PK. : 8 Km/u.



Boven : Kopenhagen tijdens de eeuwwisseling.

Beneden : Tegenwoordig Parijs.

In West-Europa is

— het aantal inwoners 2 1/2 maal gestegen en de vervoersprestatie per inwoner 10 maal vermeerderd.

Bijgevolg is het aantal personenkm. 25 maal toegenomen.

Ingevolge de ontwikkeling van het individueel vervoer is het aantal oppervlakte-km. 60 maal vermeerderd.

In dezelfde periode zijn de straat-oppervlakten slechts met 75% vermeerderd.

In cijfers uitgedrukt :

	A	B
	Straatoppervlakte	Straatbelasting
1900	100	175
1957	100	6000

of in 1957 een straatbelasting die circa 34 maal groter is dan 57 jaar terug voor dezelfde straatoppervlakte.

In de stadskern is de toeneming van het straatoppervlak echter nog *geringer* geweest en wegens het stilstaan (tegen de boordstenen van het voetpad) is de voor het bewegend verkeer beschikbare straatoppervlakte in werkelijkheid nog *geringer dan in 1900!*

De personenauto's nemen veel te veel plaats in zowel wanneer zij rijden, als wanneer zij stilstaan of rondkuieren om een geschikte parkeerplaats te vinden.

De auto is een uitstekend instrument in onze moderne maatschappij, op voorwaarde dat hij *doelmatig* wordt gebruikt naargelang het ogenblik en de plaats, maar hij leent zich geenszins tot het individueel vervoer binnen het stedelijk vervoer; in dit opzicht is hij stellig geen succes te noemen.

(wordt vervolgd)

PAS OP VOOR HET SLIPPEN !

Wij zijn thans in een seizoen, waarin het slipgevaar zeer accuut is : mist, regen, sneeuw en ijzel zijn dagelijkse bedreigingen. Het wegdek dat onder normale omstandigheden stroef is, kan nu verraderlijk glad worden. Het is dan ook dringend geboden de grootste voorzichtigheid in acht te nemen, brusk remmen te vermijden en niet te rijden met uitgeschakelde versnelling !

Onze Maatschappij in Feest

Met het gekende brio, werden ook dit jaar de 74 collega's uit alle diensten, welke in aanmerking kwamen voor de toekenning van het Nijverheidsereteken, door onze directie gevierd.

Van alle zijden werd er over dit feest dat op 16 oktober j.l. in de zaal van de Harmonie doorging, met veel lof gesproken en door de deelnemers zelf niet het minst. De diensten belast met de inrichting van dit feest hebben ook deze maal alle eer van hun werk gehaald en terecht!

Aan de gedecoreerde collega's bieden wij onze oprechte gelukwensen!

Bekwam de Gouden Medaille der Kroonorde :

Mr. Van Hoof Petrus.

Bekwamen het Nijverheidsereteken 1ste Klasse :

HH. Bolsens Eduard, Botteman Henri, Bruyninckx Jan, Bulens Pieter, Buyst Emiel, De Block Eduard, Deckers Frans, De Cort Antonius, Dehaene Oscar, De Langhe Jan-B., De Mullie Cyriel, De Peuter Lodewijk, De Reyer Joseph, D'Hollander Frederik, D'Hooge Joseph, Dierckx Theopiel, Dierick Remi, Dohmen Willem, Germanus Frans, Hesbeens Lode, Hoorelbeke Hector, Hulsens Willy, Janssens Joseph, Labens Constant, Lodewijckx Joseph, Mertens Joseph, Moeskops Frans, Monteyne Emiel, Neeckx Corneel, Nevelsteen Frans, Osselaer Carolus, Oudermand Ludo, Pardaen Raymond, Parijs Gustaaf, Paschael Gustaaf, Pauwels Cesar, Peeters Joseph, Raes Joseph, Rans Petrus, Serroyen Henri, S'Jongers Melchior, Somers Jules, Sonny Victor, Speybrouck Jules, Steenput Constant, Struyf Frans, Troonbeeckx Joseph, Truyens Ludo, Vanbellingen Basile, Van Camp Louis, Van der Zeyp Jan, Van de Vijver Gustaaf, Van Goubergen Joannes, Van Haute Leo, Van Heurck Kamiel, Verstraeten Cesar, Verwimp Edward, Willems Joannes.

Bekwamen het Nijverheidsereteken 2de Klasse :

HH. Baekelmans Corneel, De Bruyne Florent, Embrecht Frederik, Embrechts Joseph, Fleeaerckers Leopold, Horemans Alfons, Olislagers Joannes, Pauwels Armand, Slaets J.B., Van Damme Joannes, Van den Bergh Alfons, Van den Bosch Joseph, Van Dijk Joseph, Vanlommel Theodoor, Van Offel Fredogandus.

NOG EERLIJK VINDERS

Op dinsdag 12 november jl. werd een armbanduurwerk gevonden door ADRIAENSSENS, 6638, loodsarbeider der gespecialiseerde ploeg van loods VI te Merksem en onverwijld terugbezorgd aan de eigenaar hiervan, ontvanger Casus, 1968, van lijn 12.

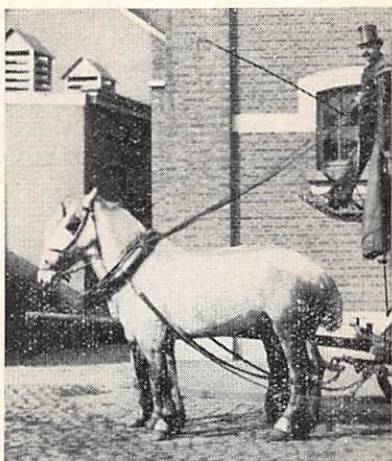
Deze eerlijke daad verdient wel een vermelding en strekt tot eer van de vinder en van het ganse loodspersoneel.

Mannen in Uniform

Toen in 1871 onze vroege voorvaders een lastcohier opstelden voor de aanleg van de zgn. « tramway américain », voorzagen zij in artikel 18 het dragen van een uniform door het betrokken personeel.

Hiermede wordt dan meteen ook het doel van ons uniform aangestipt : nm. de agenten onderscheiden van de reizigers en de bekrachtiging weergeven van het recht tot uitoefening van hun functie. Dus buiten het nuttigheidseffect om, wordt aan deze vorm van kleding ook nog een symbolische betekenis verleend, die aan de drager buiten de van hoger hand toegekende rechten, ook talrijke verplichtingen oplegt. Een van de meest voor de hand liggende plichten, - de rechten laten wij deze maal terzijde, die zijn aangebracht in alle T.A.O.-rijtuigen onder de vorm van het Politiereglement -, is de onderhoud van het uniform. Dit is zo vanzelfsprekend dat, om het even in legertermen te zeggen : « men de goede soldaat erkent aan zijn..... schoenen » omdat dit het enige voorwerp is waarin men de persoonlijkheid weerspiegeld vindt of ... de inspecterende overste.

Keren wij echter even terug in onze geschiedenisboeken. Aanstonds merken wij dan, dat de koetsiers van de vigilanten en de paardetrans, het nodig achtten hun meesterschap over hun gespan te symboliseren in hun... hogen hoed. Samen met de zweep, de koetsiersjas en de krulsnor, behoort dit hoofddekseel tot een tijdperk dat alleen de oudsten onder ons zich nog herinneren.



Het heroïsch tijdperk van de paardetrans en de romantiek van de hoge hoed.

Op 26 mei 1873 heeft dan de feestelijke inhuldiging plaats van de zojuist klaargekomen lijn Berchem-St. Paulusplaats en weerklinken de triomfantelijke knallen van de zweep. Waarschijnlijk onder de druk van de omstandigheden, was hierbij de uitrusting en in 't bijzonder het uniform van het personeel enigszins veronachtzaamd. Op 3.8.1873 komt hierin verandering. Op vermelde datum wordt bij de Gemeenteraad een proces-verbaal ingediend, waarbij werd vastgesteld dat het betrokken personeel van de

« tramway américain » geen uniform draagt. Het besluit van diezelfde raadszitting, artikel 3 wordt aan de betrokken maatschappij overgemaakt en vermeldt :

« Het dienstpersoneel moet een uniform hebben, een volledig uniform, een gegallonneerde klak of kepi is niet voldoende. »

Ziedaar hoe onze grootouders zulke zaken aanpakten. Kort en bondig ! Het resultaat volgde prompt en weldra verschenen de eerste volledig geuniformeerde agenten op de rijtuigen.



3.8.1873 - Het eerste volledig uniform.

Bijna dertig jaar zullen er verlopen, alvorens er een grondige wijziging optreedt in de uiterlijke verschijning van de « mannen van de tram ». De electriciteit bracht niet alleen een omwenteling teweeg op industrieel gebied, maar bij de aanvang van de « verlichte eeuw », ondergaat ook de mode een ommekeer. Samen met de eerste electri-



Het uniform ten tijde van de eerste elektrische trams (1902). Rijkruk meenemen bij het verlaten van het rijtuig was toen ook reeds een gebod !

sche tramrijtuigen, verschijnen ook de nieuwmodische uniformen.

Tussen twee oorlogen door, ondergaat de algemene snit van ons uniform weinig wijzigingen. Na enkele vergeefse pogingen en veel vrije fantasie vanwege de agenten, wordt een algemene wens van onze agenten vervuld en zo doet in 1945 het eerste werkelijk officieel « zomeruniform » zijn intrede. Ingevolge de toen heersende toestanden werd naar een zeer economische oplossing gezocht en gevonden.

Naarmate de economische toestand verbeterde en de mode zich in gans nieuwe richtingen oriënteerde, wijzigde zich ook de uniformkleding. Eerst kwam het leger aan de beurt met de invoering van de « battle-dress », toen de politie, met een eenvormig uniform voor alle agenten van het ganse land en de vervanging van de hel-



Het eerste zomeruniform na 1945.

men door een klak. En toen ons T.A.O.-uniform! Hierbij werd gestreefd de algemeen aangenomen uniformlijn na te volgen, aangepast aan het burgerlijk karakter van het bedrijf, het voorkomen tegenover het reizend publiek en de

vereisten van de beoefende functie. En geen half werk! Meteen werd dan ook een zomeruniform ontworpen, waarbij volle rechten werden verleend aan dat kledingsstuk dat voorheen angstvallig verborgen werd gehouden... het mannenhemd met vaste boord.

En zo kunnen wij thans bogen op een werkelijke up-to-date bedrijfskleding, die ons in staat stelt, samen met het geldend stelsel van bijpassingen door de maatschappij, onze taak in een passend pak te vervullen. Laten wij agenten van onze kant tonen, dat wij dit uniform ten volle verdienen, niet alleen door er voor te zorgen dat het steeds in de best mogelijke voorwaarden gedragen wordt, maar ook door ons het symbolisch karakter van dit uniform waardig te tonen, onder alle omstandigheden.



Het uniform nu 1957.



Het zomeruniform 1957.

Beroepsoriëntering

« *De belangrijkste zaak in het leven is de keuze van een beroep; het toeval alleen beschikt hierover* » zei eens Blaise, Pascal (1623-1662), en dit gezegde wordt dikwijls aangehaald in verband met de beroepskeuze bij de jeugd.

Om er zich rekenschap van te geven volstaat het vast te stellen, met welke lichtzinnigheid sommige ouders en kinderen een beroep kiezen.

Jonge mensen kiezen een beroep met het oog op : een onmiddellijk geldelijk voordeel, de traditie of het beroep van vader, de onmiddellijke nabijheid van de werkkring, de gemakkelijke en comfortabele bezigheid, en ook uit plezier ! Zelden echter volgens hun geschiktheid en bekwaamheid.

Meestal wordt de keuze beïnvloed door sommige ongewettigde vooroordelen t.o.v. de handenarbeid en de intellectuele arbeid.

Men heeft de ziekelijke neiging als intellectuele beroepen - dus z.g. hogere beroepen - deze te beschouwen, waarvoor een kraag en das vereist is, terwijl de handenarbeider als een minderwaardig beroep wordt aanzien omdat hiervoor een werkpak volstaat.

Dergelijke redenering houdt geen steek want, er is toch geen verschil tussen het werk van een dokter-chirurg die dagelijks heelkundige bewerkingen uitvoert en dat van een bankwerker welke mechanische bewerkingen uitvoert met een nauwkeurigheid tot op 1/100e m/m. en meer ?

De kinderen ondergaan dan ook de invloed van deze vooroordelen en kiezen een bepaald beroep - al dan niet met steun van de ouders -

omdat ze zich aangetrokken voelen door : het aanzien van het uniform (militaire loopbaan of handelsmarine), door de lange vacantieperioden (onderwijs), door het avontuur (lucht- en zeevaart), terwijl de vrouwen zich aangetrokken voelen tot het beroep van zieken-dienster wegens het genot een kap te kunnen dragen....

Deze vooroordelen vinden echter hun oorsprong in de oude geschiedenis : bij alle volkeren werd de arbeid beschouwd als een bezigheid voorbehouden aan de laagste klassen van de bevolking.

De Egyptenaars en de Hindous veroordeelden zelfs tot de doodstraf, zij die van de ene sociale kaste naar de andere wensten over te gaan !

De gilden in de middeleeuwen waren niet minder streng, zodat tenslotte de Franse Revolutie komen moest om eindelijk aan elke burger toe te laten een vrije keuze te doen van zijn beroep, alleen op grond van zijn bekwaamheden en verdiensten.

Ondanks deze absolute vrijheid zijn de voornoemde vooroordelen tot op heden nog steeds levendig gebleven.

Bij het einde van de 19e eeuw en het begin van de 20e eeuw begon de snelle ontwikkeling van het mechanisme, waartoe de mens echter niet voldoende voorbereid was; hetzij dat hij slecht of te laat rea-

geerde t.o.v. het gevaar bij het werk, hetzij dat de atmosfeer waarin hij werkte ongezond was geworden. Aldus ontstonden de *arbeidsongevallen* en *beroepsziekten* en van dan af werd de aandacht getrokken op de belangrijkheid van de menselijke factor bij het werk en de noodzakelijkheid een (beroeps) *selectie* te doen tussen de meest geschikten, met het dubbel doel : arbeidsongevallen te vermijden en tevens steeds meer en beter te produceren.

Van bij het begin had dus de beroepsselectie een zuiver economisch doel, en later gingen ook de filosofen : sociologen en psychologen zich aan de zaak interesseren. Zo ontstond dan de *psycho-techniek* welke 3 problemen op te lossen had naargelang het doel dat men nastreefde, n.l. :

1. Bij het *leren* werken, had men de problemen : van de psycho-techniek toegepast op de beroepsoriëntering, van de voorbereidende vakopleiding en van de vakopleiding.
2. bij de *fabricage* : de problemen van de beroepsselectie.
3. bij de *verkoop* van gefabriceerde producten : de problemen van de verkoop, de reclame, enz.

Door de 2 Wereldoorlogen, de arbeidsongevallen en de werkloosheid werd een nieuw probleem naar voren gebracht, n.l. de *beroepsaanpassing*, d.i. het terug op de arbeidsmarkt brengen van werkrachten welke fysisch en economisch verminderd werden. Nu komen we tot de vraag : Uit wat bestaat nu eigenlijk de BEROEPS-ORIENTERING ? : Zij is de wetenschap die tot doel heeft te be-

palen welk beroep, of liever welke beroeps-categoriën het best geschikt zijn voor een bepaald individu, met inachtneming van :

- a) zijn bekwaamheden en
- b) de eisen en de toekomst van de beroepstakken.

Alvorens het eerste punt a) *bekwaamheden*, te behandelen moeten we even uitwiden over het punt b) *de eisen en de toekomst* :

— DE GESTELDE EISEN voor het beroep : de adviseur voor beroepsoriëntering moet voor elk beroep de hygienische, intellectuele, motorische, sociale en morele voorwaarden kennen waarin het werk wordt uitgevoerd; hij stelt « beroepsmonografiën » op, waarin de stelde eisen voor elk beroep zijn samengebracht (de medewerking van de industriëlen is hiervoor gewenst, zelfs onontbeerlijk).

— de ECONOMISCHE TOEKOMST van de beroeps-categoriën : wordt bepaald door de studie van de arbeidsmarkt. Hiervoor zijn steekproeven nodig. Onlangs werd er in een bepaald industriegebied van ons land een dergelijk onderzoek gedaan omtrent de technische tekenaars en het bleek, dat er 70 te werk waren gesteld waarvan de ouderdom schommelde tussen 20 en 60 jaar.

De studiën door de betrokken technische tekenaars gedaan, konden gerangschikt worden in de beroeps-categoriën A3, A2, A1, B2 en B1; de vermoedelijke mogelijkheden tot uitbreiding van de arbeidsmarkt, werden bepaald op 8 categoriën. In de toekomst zouden voor de aanwerving de volgende diploma's vereist zijn :

— Hogere Nijverheidsschool (avondcursussen) : Afdeling B1

- Vakschool (Lager Onderwijs) : A2
- Middelbare Nijverheidsschool : B2.

Wij komen nu tot het eerste punt (a), n.l. :

- de beroepskeuze volgens de *bekwaamheid* van de sollicitant :

Deze methode is gesteund op « testproeven », d.i. kleine wetenschappelijk vastgelegde proeven die toelaten een bepaalde functie (geschiktheid) te meten door vergelijking van de resultaten van een model-type van individu, met deze van een ganse reeks andere individuen, welke dezelfde proeven doorstaan hebben.

De raadpleging bij het « Centrum voor beroepsoriëntering » wordt onderverdeeld in 2 gedeeltes :

- het verleden en de huidige toestand van de candidaat.

Het « Centrum » kent de candidaat niet, maar handelt als volgt :

- men tracht te weten, in welk midden hij zich tot nog toe heeft bewogen.
- contacten hebben plaats met de ouders hetzij rechtstreeks, bij de raadpleging op het centrum, hetzij onrechtstreeks bij een bezoek aan huis door de sociale assistente van het centrum.
- inlichtingen worden ingenomen bij de Directeurs der scholen welke door de candidaat werden doorlopen; de leerkrachten kunnen trouwens kostbare inlichtingen verschaffen omtrent het karakter en de intellectuele bekwaamheden van de candidaat en deze inlichtingen worden dan vergeleken met de resultaten van de testproeven in het Centrum.

- ook wordt contact gezocht met de gebeurlijke werkgevers en directies van jeugdgroeperingen.

— het al dan niet gezond verleden (hetzij erfelijk- of persoonlijk verleden) van de candidaat is van groot belang; de dokter vindt hierin aanduidingen om een bepaald beroep aan te prijzen of raadgevingen te verschaffen tot vrijwaring van de gezondheid van de candidaat.

- tenslotte worden aan de candidaat zelf inlichtingen over zijn persoon gevraagd.

— Zich steunende op het verleden en de huidige toestand van de candidaat, worden dan de volgende onderzoekingen gedaan :

- 1) Medisch onderzoek;
- 2) Testproeven betrekking hebbende op de zintuigen;
- 3) Motorische en psychomotorische test;
- 4) Geheugenproef mede met instructietesten;
- 5) Proef tot karakterbepaling.

BESPREKEN WE NU DEZE VERSCHILLENDE TESTPROEVEN :

1) *Medische test* : dient als basis voor de beroepskeuze en omvat : een onderzoek omtrent het erfelijk verleden van de persoon en zijn persoonlijk verleden (erger ziekten, heilkundige bewerkingen, ongevallen). Bovendien wordt gemeten : de borstomvang, max. uitgedemde lucht na een diepe inademing, enz.

Tenslotte het geneeskundig onderzoek van de organen (gegevens door de dokter bewaard en zeer betrouwbaar) waarvan de practi-

sche conclusies aan het adviserend lid van het centrum worden overgemaakt en waarbij blijkt : dat de persoon ofwel geneeskundig geschikt is om het beroep dat hij gekozen heeft uit te oefenen, ofwel dat hij ongeschikt is voor zekere beroeps-categoriën. Vb. zwaar werk, werk rechtstaande, menigvuldige verplaatsingen op- en af trappen, enz.

2) *Testen omtrent de zintuigen* : is eigenlijk geen geneeskundig onderzoek maar meer een psychotechnische test, en in functie van de beroepskeuze (het gezicht, gehoor- en tastzin; en in sommige gevallen (kok, ziekendienst) ook de smaak en de reuk).

Vb. het gezicht van de persoon, werd het na behandeling behoorlijk verbeterd om nadien de visuele aandacht-testproeven te doorstaan ?

Is de reliëf-waarneming van de persoon voldoende ontwikkeld om hem voor sommige bezigheden aan te duiden als bv. : kraanwerker, volbrugmaneuver, autobusbestuurder ?

Let *kleurenzien* is bovendien ook zeer belangrijk : de jongste statistieken hebben uitgemaakt dat ca. 10% van de mannen lijden aan gezichtsstoornissen omtrent kleurenonderscheiding; bij de vrouwen is het procent kleiner : ca. 4 à 5%.

Iemand die b.v. in al de testproeven goede resultaten bewaam kan, zo men geen test omtrent kleurenzien afnam, in een werkplaats toch als ongeschikt worden verklaard voor een bepaald werk b.v. als smid, lasser, enz. waarbij men resp. de aanloopkleuren en de vorm van de vlamkegel (van de brander) goed moet kunnen onderscheiden. Hetzelfde geldt voor een persoon

werkzaam in een ververij voor kleurstoffen of fabriek van verfstoffen : een 100% kleurenblinde verwacht steeds rood met groen, een bijzondere kleurenblinde onderscheidt de kleuren afzonderlijk maar verwacht ze wanneer ze boven elkaar worden geplaatst. Deze persoon kan dan best overgeplaatst worden naar een andere afdeling (waar de kleuren geen rol spelen) indien de andere testproeven uitwijzen dat hij hiervoor geschikt is.

3) *Motorische en psychomotorische testproeven* : deze functies zijn meestal vereist voor handarbeid, vooral wat betreft de gedragingen van de spieren : handigheid (snelheid) met de vingers en de handen, de juiste kijk, het motorisch geheugen, reactietijden, enz. allen testproeven welke geschieden door middel van aangepaste apparaten.

4) *Geheugenproeven, enz.* : gemeten wordt : uitwendige en inwendige aandacht, het geheugen onder allerlei vormen : visueel, en auditief (gehoor) geheugen, geheugen voor woorden, zinnen gedachten, cijfers, beelden, vormen, enz. Daarbij komen nog verschillende, min of meer ingewikkelde, verstandelijke testproeven, waarbij vooral belang gehecht wordt aan het « intellectueel quotient » (= verstandelijk vermogen) en de ouderdom, met het oog op de verstandelijke ontwikkeling.

De voortdurende vorderingen in de psychologie stellen hiervoor een hele reeks intellectuele testproeven ter beschikking.

Het « intellectueel quotient » wordt dan uitgedrukt in woordelijke- en niet-woordelijke vorm en de verschillende intellectuele tes-

ten kunnen aanduidingen geven omtrent het « intellectuele ik ! » en het vermogen om verscheidene belangrijke geheugen-taken uit te voeren.

Vb. Sommige personen zijn bijzonder geschikt om gedachten te verstaan uitgedrukt in woorden; anderen zijn meer in staat aan voorwerpen te denken met 2 of 3 afmetingen.

Er zijn er die goed en juist kunnen redeneren, anderen die de gave bezitten goed met cijfers te kunnen werken, vraagstukken snel en kort uit te werken. Sommige personen schrijven en spreken gemakkelijk; het zijn allen aanduidingen welke aan de basis liggen voor een beroepskeuze.

Vb. : Zij die ruimte-eigenschappen bezitten, kunnen best georiënteerd worden naar het beroep van : tekenaar, electricien, machinist, loods (vliegwezen- en scheepvaart), schrijnwerker, enz.

Zij die vooral gemakkelijk spreken, kunnen geschikt zijn als : toneelspeler, verkoper, prozaschrijver, publiciteitsagent, enz.

5) *Testproef tot karakterbepaling* :

Destijds hield men bij de beroepsoriëntering geen rekening met het karakter van de persoon om de eenvoudige reden dat de mogelijkheden, om het karakter van een individu te testen, ontbraken. Thans heeft men die middelen wel, ook al moet men hiermede zeer voorzichtig zijn en niet te absoluut oordelen. Tijdens de voornoemde systematische testen worden de gedragingen van de kandidaat nagegaan en beoordeeld, teneinde de nodige conclusies te kunnen trekken wat betreft zijn karakter-

eigenschappen welke dan getoetst worden aan de gegevens, hieromtrent bezorgd, door de ouders, onderwijzers of leraars en de werkgevers.

Eens de testproeven gedaan, maakt men de

BEOORDELING

van de candidaat.

De « beroepsoriënteerder » verzamelt de resultaten, zet ze in een psychologisch profiel om, vergelijkt ze met de resultaten van de beroepsmonografiën en geeft dan zijn commentaar dat begrijpelijk is voor niet-ingewijden in de psychologie. Hij geeft ook zijn prognostiek omtrent het gebeurlijk rendement van de candidaat met de gepaste raadgevingen, gesteund op de verschillende gedane vaststellingen. Tenslotte dient er op gewezen, dat in ons land de « Beroepsoriëntering » niets absoluuts voorschrijft, maar *alleen « raadgevend » is, zodat het tenslotte het familiehoofd, in laatste instantie, vrij staat dié beslissing te nemen welke nodig wordt geacht.*

Het is dus een aanduiding tot de beroepskeuze en *geen* verplichting !

De « Centra voor Beroepsoriëntering » (er zijn er verschillende) staan ten dienste van de jeugd en trachten zich steeds aan te passen aan de behoefte van het industrie- of handelsgebied; het zijn meestal afzonderlijke organismen, onafhankelijk van elke schoolinstelling of bedrijf. Zij werken meestal samen met de schooldirecties, de Openbare besturen, de Secretariaten voor Beroepsopleiding, de Bureaux voor Arbeidsbemiddeling, de industrieën en de handelondernemingen.

Een « Centrum voor Beroeps-

oriëntering » heeft soms ook speciale gevallen te onderzoeken. Voor gewone gevallen zijn 2 tot 3 onderzoeken nodig.

Over het algemeen bieden de schoolgaande kinderen zich aan rond de 12 jaar en vervolgens telkens wanneer ze hogerop gaan; hetzij bij het einde van de verplichte schooltijd, hetzij bij het einde van het lager middelbaar onderwijs en tenslotte na de volledige humaniora.

Ook gebeurt het, dat de sollicitanten zich terug, voor vergelijking, aanmelden, na een belangrijk voorval : ziekte, mislukking bij de studien, moeilijk gedrag, enz.

Het personeel van een « Centrum voor Beroepsoriëntering » bestaat meestal uit een Raadgevend Directeur, een geneesheer, een adjunct-operateur (eveneens raadgever bij het Centrum), een secretaresse, een sociale assistente en een steno-dactylo.

De examens zijn gratis.

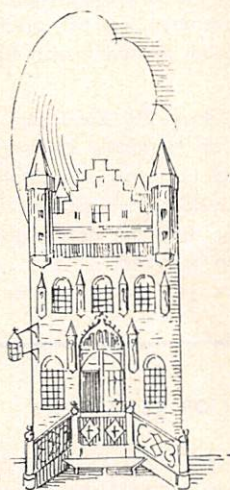
Er bestaan in ons land verschillende « Centra voor Beroepsoriëntering ».

In het Antwerpse weten wij o.a. volgende adressen :

- Beroepskeuze en Prae Selectie, Huidevetterstraat, 30, Antwerpen. Instelling erkend door de Staat.
- De leerlingen van het Katholiek Onderwijs bekomen alle gewenste inlichtingen bij de

Dienst van het Katholiek Onderwijs, Otto Veniusstraat, 22, Antwerpen.

- Terwijl de leerlingen van het Officieel Onderwijs terecht kunnen bij de Dienst Voorlichting, Hofstraat, 15, Antwerpen.
- De leerlingen van het Rijksonderwijs (Koninklijke Athenea en het Rijksmiddelbaar Onderwijs van Antwerpen en Borgerhout) worden gevolgd door de diensten van de Psycho-Medisch-Sociale Dienst, verbonden aan deze instellingen en gevestigd, Fr. Rooseveltplein, 11, Antwerpen.
- Voor de scholen van de Gemeente Deurne is er een gelijkwaardige dienst ingericht in het Gezondheidscentrum in de Van Coeveltstraat te Deurne.



ouders ! Verzekert de toekomst van Uw kinderen. Bij de keuze van een beroep voor Uw kinderen, raadpleegt een « Centrum voor Beroepsoriëntering ». Het verbindt U tot niets, maar het geeft U een aanduiding omtrent de geschiktheid van Uw kinderen voor een bepaald beroep.

Beter een goed vakman dan een slecht bediende !

11 November Hulde

1914-1918

Alen, G.	Mannaerts, L.
Anthone, R.	Palmans, J.
Bienstman, A.	Peeraer, A.
Bunneghem, P.	Peeters, E.
De Clercq, A.	Poeck, E.
De Decker, B.	Van der Hoeven, P.
Deleu, A.	Van Laer, T.
Hoefnagels, C.	Vanregenmortel, L.
Laloux, Ch.	Verdickt, E.
Linthout, F.	Vermeulen, P.
Luyckx, J.	Verwimp, F.

1940-1945

Bergmans, G.	Pihay, F.
Brouwers, P.	Renders, F.
Claes, E.	Schrijvers, A.
De Coninck, A.	Serverius, E.
De Meyer, M.	Stalmans, E.
D'Hondt, A.	Swannet, J.
Dumon, H.	Van Bocklaer, L.
Hanquet, L.	Van Daele, J.
Huylebroeck, O.	Van Hooydonck, P.
Laes, J.	Van Rijn, L.
Laurens, J.	Vennix, L.
Musschots, C.	Verswijvel, A.
Peelman, O.	Vliegen, L.
	Zaman, J.

Naar jaarlijkse traditie herdachten wij op 11 november jl. de hierboven vermelde gesneuvelden en slachtoffers van de beide Wereldoorlogen. Vooraf, op 10 november, was een plechtige zielemissa gewijd geworden aan hun nagedachtenis.

Rond 14 u. 30' bood een afvaardiging van de Nationale Stijdersbond zich aan in de hall van ons Hoofdkantoor, bij de beide gedenkplaten. Deze afvaardiging werd ontvangen door de directie, en opgewacht door vertegenwoordigers van de verscheidene T.A.O.-

ontspannings- en sporttakgroepen, de syndicale groeperingen en talrijke TAO-agenten waaronder verschillende oudstrijders.

De Voorzitter van de Nationale Stijdersbond hield het dodenappel, waarna het « last post » werd uitgevoerd.

Daarna sprak de heer Delbecque de gelegenheidsrede uit, en vond een bloemenhulde plaats.

Na afloop hiervan werden alle aanwezigen uitgenodigd op een kleine receptie in de raadszaal, die deze intieme plechtigheid besloot.

REMMEN OP DE MOTOR !

Om te vertragen of te stoppen, dient men juist gebruik te maken van het remmen op de motor. Moet men remmen dan laat men in eerste instantie het gaspedaal los, en duwt men geleidelijk aan het rempedaal in, waarbij het « pompen » met de rempedaal wordt aanbevolen. Wanneer evenwel, met de gangwissel in één van de versnellingen geplaatst, de snelheid dermate is gedaald dat de wagen neiging vertoont om te « snokken », dan pas moet het koppelingspedaal ingedrukt worden om te vermijden dat de motor stilvalt. Aldus wordt het slipgevaar tot een minimum herleid. Het zijn slechte chauffeurs die eerst ontkoppelen en dan pas gaan remmen. Denk er om : « Een wiel dat nog draait, remt beter en veiliger dan een gebrokkeerd en slippend wiel ! »

Retrospectieve Baron Opsomer

Deze tentoonstelling wordt gehouden tot 31 december 1957 in het Kon. Museum voor Schone Kunsten, Leopold de Waelplaats, Antwerpen.

Wij lezen in de december-kalender van het Bureau voor Propaganda en Toerisme :

Het is wel uitzonderlijk dat een tachtigjarige schilder nog steeds in volle kracht van zijn productie, het geluk mag beleven zelf zijn oeuvre in een indrukwekkend en uitgelezen ensemble verenigd te zien.

Baron Opsomer is wel in de eerste plaats portretschilder, maar het is meteen door zijn landschappen, stillevens en bloemenstukken dat hij bewijst een schilder van betekenis te zijn in de ruimste zin en niet enkel een specialist op een gebied dat thans nog slechts bij uitzondering door schilders van naam bedreven wordt.

Dat het ten slotte te Antwerpen is dat het Vlaamse land Baron Opsomer wil huldigen is billijk : hij was niet enkel ruim twintig jaar directeur van het Hoger Instituut en van de Academie te Antwerpen die door zijn gezag als de meest bekende kunstinstelling van het vasteland werd geprezen, maar ook meer dan dertig jaar lid van de raadgevende commissie van het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten.

Het is dan ook begrijpelijk dat het Museum voor één enkele maal van haar traditie afwijkt slechts retrospectieve tentoonstellingen van overleden kunstenaars in te richten.

De tentoonstelling is geopend elke dag van 10 tot 15 uur, behalve op dinsdagen. Toegang tegen F 10.

Reisagentschap H. MATTHEYSES

bureel Eiermarkt 14. T. 33.30.71 - Privé Rochusstr. 3. T. 33.16.78 T/S.

Eendaagse reizen : naar de Bloembollen, Beloeil, Clervaux, Floralien te Brugge, Königswinter, Volendam, Urft, enz.

Meerdaagse autocar reizen : 7 dagen : naar Zwarte Woud 2.295 F. - De Rhein F 1895 - Zwitserland Montreux F 2.595 - 10% Reductie voor de LEDEN - 12 dagen naar Dolomieten en Venetie F 4.695 - 12 dagen naar de Zwitserse en Italiaanse meren (Verblijf in Palace Hotels) F 4.695 - 15 dagen naar Pisa-Florence en verblijf te RIMINI F 4.895.

Verder bieden wij U : Reizen naar Spanje. 14 dagen met Vliegtuig : F 5.990 - Gecombineerde reizen van Vliegtuig- Spoor en Boot aan zeer voordelige prijzen. **TE LANG OM TE MELDEN.**

Vraag ons volledig reisplan en raadpleeg ons vóór dat U zou beslissen. Autocars van 8 tot 60 plaatsen. Vermindering voor alle leden T.A.O.

Automobilisten. Wij maken U gratis een reisplan en reserveren Uw Hotels

Vertrektijden van de bijzondere diensten met Kerstmis- en Nieuwjaarsnacht 1957

Tijdens de nacht van 24 op 25 december a.s. en van 31 december 1957 op 1 januari 1958, worden gedurende de ganse nacht bijzondere diensten ingelegd. Deze diensten worden verzekerd met autobussen en tramrijtuigen. De rijtuigen stoppen, op verzoek, aan al de tram- en/of autobushaltes. Het geacht reizend publiek wordt verzocht de rijtuigen niet nutteloos op te houden. Daardoor verlicht U de taak van de agenten en werkt U de verzekering van de dienstregelmaat in de hand. Niemand wacht graag, betaal daarom met gepast geld! Dank U.

OPGEPAST : De normale nachtdiensten rijden met Kerstmis- en Nieuwjaarsnacht **niet** en worden vervangen door onderstaande uurtabellen.

BELANGRIJK

Volgende lijnen worden bediend :

1 - 2 - 3* - 10* - 11 - 15* - 23* - 24*.

(* gewijzigde of verkorte reisweg - zie uurtabellen).

Tarief : alleen het tarief « rechtstreekse rit » is van toepassing op deze bijzondere nachtdiensten (reiskaartje A - fr. 4,— of rittenkaart A - fr. 60,—).
0.00 u. = middernacht.

UURTABELLEN

Lijn 1. Autobussen.

Reisweg : Zuidstation - Noorderplaats.

Vertrektijden :

Noorderplaats : 0.20 - 0.40 - 1.00 en verder tot 5.40) om de
Zuidstation : 0.00 - 0.20 - 0.40 en verder tot 5.20) 20 minuten

Hervatting normale zondagdienst (tram) :

Zuidstation : 4.45 - 5.15 — Noorderplaats : 5.00 - 5.30.

Lijn 2. Tramrijtuigen.

Reisweg : Hoboken (Kioskplaats) - Suikerrui.

Vertrektijden :

Hoboken : 23.40 - 0.00 - 0.20 en verder tot 4.40) om de
Suikerrui : 0.20 - 0.40 - 1.00 en verder tot 5.20) 20 minuten
(zie vertrektijden lijn 3 voor de reizigers tot Centraal Station).

Hervatting normale zondagdienst :

Hoboken : 5.15 - 5.50 — Suikerrui : 6.00 - 6.25.

Lijn 3*. Tramrijtuigen.

Verkorte reisweg : Merksem - SUIKERRUI.

Vertrektijden :

Merksem : 23.20 - 23.40 - 0.00 en verder tot 4.40) om de
Suikerrui : 23.50 - 0.10 - 0.30 en verder tot 5.10) 20 minuten
(zie vertrektijden lijn 2 voor de reizigers tot Centraal Station).

Hervatting normale zondagdienst (tot Zuidstation) :

Merksem : 4.55 - 5.35 — Zuidstation : 5.26 - 6.06.

Lijn 10*. Autobussen.

*Verkorte reisweg : Deurne (Schotenstwg) - KIPDORPBRUG (Huurschouwborg).

Deurne : 0.20 - 0.40 - 1.00 en verder tot 4.40) om de
Kipdorpbrug : 0.00 - 0.20 - 0.40 en verder tot 5.00) 20 minuten

Hervatting normale zondagdienst (tram tot Melkmarkt) :

Deurne : 5.05 - 5.37 — Melkmarkt : 5.28 - 5.57.

PAK DE TRAM NEEM DE BUS

Lijn 11. Autobussen.

Reisweg : F. Rooseveltplein - Eksterlaar.

Vertrektijden :

F. Rooseveltpl. : 0.15 - 0.30 - 0.45 - 1.00 en verder tot 5.30) om de
Eksterlaar : 0.35 - 0.50 - 1.05 - 1.20 en verder tot 5.50) 15 minuten

Hervatting normale zondagdienst (tram) :

F. Rooseveltpl. : 6.56 - 7.11 — Eksterlaar : 6.35 - 6.50.

Lijn 15*. Autobussen.

*Gewijzigde reisweg : K. Astridplein (Centraal Station) - Mortsel.

Richting Centraal Station : normale reisweg.

Richting Mortsel : van Harmonie af, over K. Elisabethlaan, Driehoek (halte), Gen. Lemanstr., Uitbreidingsstr. (halte); Grote Steenweg en verder tot Mortsel - Gemeentehuis.

In beide richtingen : wordt op het baanvak Pulhof - Grens Mortsel op de hoofdweg (macadam) gereden.

Vertrektijden :

K. Astridpl. : 0.00 - 0.15 - 0.30 - 0.45 en verder tot 5.15) om de
Mortsel : 0.30 - 0.45 - 1.00 - 1.15 en verder tot 5.45) 15 minuten

Hervatting normale zondagdienst (tram) :

K. Astridplein : 5.35 - 6.00 — Mortsel : 6.11 - 6.24.

Lijn 23*. Autobussen.

*Verkorte reisweg : Luchtbal - CENTRAAL STATION (Dierentuin).

Vertrektijden :

Luchtbal : 23.30 - 0.00 - 0.30 - 1.00 en verder tot 4.30) om de
Centraal Stat. : 23.30 - 0.00 - 0.30 - 1.00 en verder tot 4.30) 30 minuten
(Dierentuin)

Hervatting normale zondagdienst en reisweg :

Luchtbal : 5.00 - 5.15 — St. Michielskaai : 4.28 - 4.45.

Lijn 24-. Autobussen.

*Verkorte reisweg : Silsburg - ZWAANTJES (St. Bernards Stwg.-De Bruynlaan).

Vertrektijden :

Silsburg : 23.30 - 23.56 - 0.09 - 0.22 - 0.35 - 0.48 - 1.01 - 1.14 - 1.27 - 1.40 -
1.53 - 2.06 - 2.19 - 2.32 - 2.45 - 2.58 - 3.11 - 3.24 - 3.37 - 3.50 -
4.03 - 4.16 - 4.29 - 4.42 - 4.55 - 5.08 - 5.21 - 5.34* - 5.47*
(* = tot Stenenbrug/Turnhoutsebaan).

Zwaantjes : 0.15 - 0.41 - 0.54 - 1.07 - 1.20 - 1.33 - 1.46 - 1.59 - 2.12 - 2.25 -
2.38 - 2.51 - 3.04 - 3.17 - 3.30 - 3.43 - 3.56 - 4.09 - 4.22 - 4.35 -
4.48 - 5.01 - 5.14* - 5.27* - 5.40* - 5.53* - 6.06*
(* = tot Centraal Station).

Hervatting normale zondagdienst en reisweg (tram) :

Silsburg : 4.23 - 5.00 — Schoonselhof : 4.18 - 5.07.

Lijn 32. Autobus (De Polder).

Reisweg : Antwerpen-Centraal - Drie Eikenstraat (Edegem).

Vertrektijden :

Centraal Station : 1.00 - 2.00 - 3.00 - 4.00 - 5.00
Drie Eikenstr. : 1.30 - 2.30 - 3.30 - 4.30 - 5.30

De T.A.O. behoudt zich het recht voor deze vertrektijden te wijzigen, naar gelang de omstandigheden en de dienstonnoodwendigheden.

OOK MET KERSTMIS- EN NIEUWJAARSNACHT

De Wereld voorwaarts !

Elke vooruitgang begint in 't klein en met één individu. De grote massa kan nooit meer zijn dan de som der individuen. De vooruitgang begint zelf eerst *binnenin* het individu, als hij van halve belangstelling overgaat tot doelbewust streven; als hij van onrijpheid overgaat tot rijp oordeel, als hij van leerlingschap tot meesterschap komt; als hij van bloot dilettantisme in de arbeid, komt tot arbeid die hij uit warme liefde en met vreugde doet; als hij van ogendienaar vertrouwd medewerker wordt, wie men zijn werk kan overlaten zonder toezicht en zonder aansporing - *dan eerst gaat de wereld voorwaarts !*

Die gang voorwaarts is niet gemakkelijk. Wij leven in een slappe tijd, waarin men de mensen leert dat alles *gemakkelijk* moet gaan. Werk, dat iets betekent is nooit gemakkelijk. En hoe meer verantwoordelijkheid men op zich neemt, des te moeilijker wordt het werk. Gemak moet er zijn in de wereld, dat spreekt van zelf. Ieder mens die werkt, moet ruimschoots ontspanning en levensvreugde hebben. Hij heeft recht op zijn gemakkelijke stoel, zijn haardvuur, zijn gezellig tehuis. Dat komt hem toe. Maar het komt hem slechts toe *na* zijn arbeid. Het zal nooit mogelijk zijn, weelde en gemak *in* het werk te brengen.

Sommig werk is onnodig zwaar. Het kan verlicht worden door wel-overlegde arbeidsleiding en een duidelijk besef van de werknemers dat het in hun voordeel is. Alles moet worden aangewend om de arbeider in staat te stellen zijn werk te doen. Vlees en bloed behoeven de lasten niet te dragen, die ijzer en staal kunnen dragen. Maar zelfs als men alles zo goed mogelijk heeft ingericht, blijft *werk*, en ieder die het aanpakt, voelt dat het *werk* is. De voorgelegde taak mag minder aange-naam zijn dan men verwachtte, iemands werkelijke arbeid is niet altijd de arbeid, die men heeft gekozen. Tegenwoordig is er nog veel handen-arbeid nodig, meer dan er in de toekomst zal zijn en er bestaat geen enkele reden waarom men zou neerzien op iemand, die zulk werk doet : handenarbeid is nuttig, eerzaam en respectabel.

De gelegenheid tot werk is thans groter dan ooit, dus is de gelegenheid tot vooruitgang ook groter.

HET WOORDENBOEK IS DE ENIGE PLAATS WAAR SUCCES VOOR WERK KOMT !

VELOS

Komplete Toerist fiets vanaf Fr 1785 Komptant
Krediet vanaf Fr 133 per maand

Alle Modellen en Prijzen

— Onmiddellijke aflevering

BROMFIETSEN

met SACHS Motor vanaf Fr 6475 — Krediet vanaf Fr 235 per maand



37 Quellinstraat, Antwerpen. Tel. 32.47.90.

Eigen Werkplaats

— Alle onderdelen

Open van 8 tot 20 uur.

— Occasies

Personalia

Onverminderd groeit onze T.A.O.-familie. Met genoeg kondigen wij de blijde gebeurtenis aan van een geboorte bij volgende collega's :

630	Fonteyn	een zoon	Benedictus
5266	Gys	een zoon	Walter
1798	Dendas	een dochter	Greta
1482	Simons	een dochter	Linda
1091	De Boeck	een dochter	Catharina
313	Sluyts	een dochter	Joanna
506	Serneels	een dochter	Elza
555	Brosius	een dochter	Linda
9174	Van Walle	een zoon	Eric
646	Waterbley	een zoon	Willy
1245	Philips	een zoon	Hedwig
514	Van Zeebroeck	een dochter	Hildegarde
1748	De Brauer	een zoon	Hendrik
9110	Wouters	een dochter	Nancy
1216	Mewis	een zoon	Rudy



Onze hartelijke felicitaties voor de gelukkige vaders en beste wensen voor moeder en kind !

Ook het aantal vrijgezellen is in onze T.A.O.-gemeenschap verminderd. Aan volgende bruidjes en bruidegoms, wensen wij een voorspoedige levenswandel.



6761	Gabriels, G.	en Mej.	Van Laeken, L.
9114	Schouwaerts, J.	en Mej.	Nuyens, J.
1030	Van de Weyer, E.	en Mej.	Naudts, R.
546	Walscharts, K.	en Mej.	Van de Putte, S.
691	Van de Velde, G.	en Mej.	De Corte, G.
1154	Van Vré, F.	en Mej.	Goris, L.
1626	Vissers, C.	en Mej.	Champagne, R.
1173	Van Remoortel, R.	en Mej.	Vandenbroucke, O.

ANTWOORDEN van blz. 31

- 1) Stockholm.
- 2) Berlijn.
- 3) a) voetbal
b) fietsen
c) atletiek (lopen)
d) boksen
e) tennis
f) schaken.
- 4) Carol van Roemenië volgde zijn zoon Michael op.
- 5) St. Petersburg en Petrograd.
- 6) Lodewijk XVI.
- 7) Nero.
- 8) Giovanni Guareschi.
- 9) ja.
- 10) a) Konan Doyle.
b) Sapper.
c) Havank.
- 11) Louis Armstrong - Harry James.

Iets over Automobiëlbanden

Het is een feit dat de levensduur van een band vooral afhangt van de goede bandspanning of banddruk. Bij de juiste bandspanning zal de ligging op de weg beter zijn, terwijl een te slappe band, dus te weinig spanning, een wagen zal doen neigen om in bochten over te zwaaien, terwijl het sturen dan zwaar en ongemakkelijk wordt.

WELK IS NU DE INVLOED VAN DE TEMPERATUUR OP DE BANDSPANNING?

Veronderstellen we nu, dat de bandspanning van een personenwagen in een garage (waar een temperatuur heerst van 20° C.) gemeten wordt en dat de druk bedraagt : 1,8 kg/cm².

Na langdurig parkeren op straat bij vorst (— 10° C.) is die druk gedaald tot 1,6 kg/cm², wat wil zeggen dat bij een temperatuursdaling van 30° C. (van — 10° C. tot + 20° C.) de druk verminderd is met ca. 10%.

Omgekeerd, zal bij een temperatuursverhoging, dus bij het warm worden van een band onder het rijden, de bandspanning toenemen. Inderdaad, indien dezelfde band onder het rijden verwarmd wordt tot 50° C. dan zal de bandspanning stijgen van 1,8 kg/cm² tot 2 kg/cm².

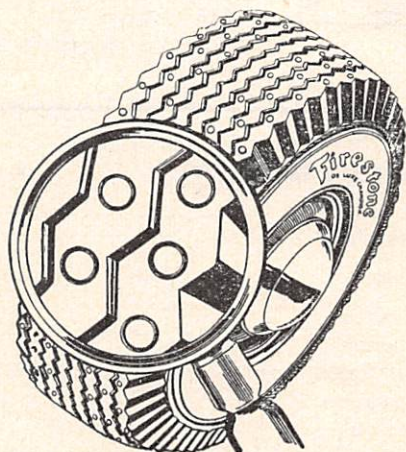
Het is dus onjuist te menen dat, bij het parkeren van wagens in de zon, de banden zich overmatig zouden verwarmen, (de banden bedekken met doeken, dagbiaden, takken, enz. is dus overbodig) en de bandspanning gevaarlijk zou worden.

Inderdaad indien de banden zich in de zon zouden verwarmen van 15 tot 40° C. b.v. of een temperatuursverschil van 25° C. dan zou de bandspanning

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



toenemen met slechts 160 gr. of met ca. 9%. De bandspanning zou dan stijgen van 1,8 kg/cm² naar 1,8 kg/cm² + 0,160 = 1,960 kg/cm².

De bandspanning wordt gemeten met een bandspanningsmeter (manometer) welke de druk aanwijst in atmosferen (= 1,033 kg/cm²) of in Engelse ponden per vierkante inch (lbs/sq.in.). In de praktijk kan men dat omrekenen :

$$1 \text{ at} = 14 \frac{1}{4} \text{ lbs/sq.in.}$$

$$1 \text{ lbs/sq.in.} = 0,07 \text{ at.}$$

OM DE LEVENSDUUR VAN DE BANDEN TE VERHOGEN MOET MEN DE VOLGENDE RICHTLIJNEN IN ACHT NEMEN :

- **juiste bandspanning**, (door te rijden met een te slappe band zullen de inwendige koorden aan één of beide zijden stuk gaan en de velgen worden beschadigd)
- **niet te hevig remmen** (soepel remmen zonder schokken) noch te snel aanlopen (zonder schokken)
- **met redelijke snelheden rijden**, (vooral op slechte bestrating)
- **niet tegen voetpadranden noch over scherpe voorwerpen of in holten rijden**,
- **overbelasting vermijden** en bij zware belasting geen overdreven snelheid,
- **maak ruime bochten en rijd niet te woest door dochten**,
- **grote snelheid, betekent snellere bandenslijtage.**

IN EEN WOORD : RIJD CORRECT IN HET ALGEMEEN.

DENK ER AAN !!

VOORRANG ontslaat U NIET van VOORZICHTIGHEID

Om even na te denken !

- 1) Welke stad noemt men het « Venetië van Zweden » ?
- 2) Welk is de grootste stad op het Europees vasteland ?
- 3) Welk soort van sport beoefenen zij ?
 - a) Rik Coppens
 - b) Omer Mommorency
 - c) Gaston Reiff
 - d) Staf Roth
 - e) Philip Washer
 - f) Capablanca
- 4) Welke koning volgde in 1930 zijn eigen zoon op ?
- 5) Welke waren de twee vorige namen van Leningrad ?
- 6) Welke Franse koning werd tijdens de Franse revolutie onthoofd ?
- 7) Welke Romeinse keizer begon de eerste georganiseerde vervolging der Christenen ?
- 8) Wie schreef « Don Camillo » ?
- 9) Kan een kreeft, ja of neen, achteruit zwemmen ?
- 10) Wie is de uitvinder van volgende detectieve figuren ?
 - a) Sherlock Holmes
 - b) Bulldog Drummond
 - c) Hoofdinspecteur Silvére
- 11) Noem twee bekende trompettisten die een eigen orkest hadden of hebben ?

(Voor het antwoord op deze vragen, zie blz. 29) Martens 1000.

Onze Gepensioneerden



DASSEN, Louis, kraagnummer 1268, geboren te Borgerhout 28.9.1892, kwam in dienst bij de tramwegen op 1 mei 1914 als ontvanger en was aldus meer dan 43 jaar ontvanger, waarvan het merendeel op de lijn 10.

Zeer geestig van karakter wist hij spoedig sympathie te verwerven bij zijn collega's en vooral bij de reizigers, wat maakt dat hij lachend door 't leven ging en nooit last met de reizigers had. Steeds had hij een zakje met jappes of zoete bolletjes bij zich, want hij was de mening toegedaan, dat ge met een zoet bolletje de zuurste gezichten kunt aan 't lachen brengen.

Wij wensen dat onze vriend Dassen nog vele jaren in goede gezondheid zal mogen genieten van zijn pensioen en hij nog vele gordijnen zal mogen hangen, vensters herstellen enz.



CONINCKX, Henri, kraagnummer 457, geboren te Ellecom, prov. Limburg, op 4.9.1892.

Hij was oud-strijder van de oorlog 1914-1918 en kreeg de volgende eretekens :

Oorlogskruis met Palm en Ridder in de Kroonorde met Zwaarden.

Na in de jeugdijaren gewerkt te hebben in de zinkfabriek van Overpelt, kwam hij in januari 1929 in dienst bij de tramwegen als bestuurder en bleef steeds in dezelfde functie tot bij zijn opruistelling.

Coninckx heeft met een stil en zacht karakter steeds plichtgetrouw zijn werk gedaan.

Wij hopen dat hij nog lang zal mogen genieten van zijn pensioen en nog vele jaren in zijn hofje zal mogen planten en zaaien.



Op 1.11.1957 ging onze collega van loods II, **DEWIT, Frans**, nr 1077 op rust.

Geboren te Leuven op 7.10.1892, kwam hij op 14 maart 1925 bij onze maatschappij in dienst als ontvanger, functie die hij gedurende zijn ganse loopbaan heeft vervuld, tot grote voldoening en van het reizend publiek en van zijn oversten. Vele jaren verzorgde hij de dienst op tramlijn 5, om bij de omvorming van deze tram- tot autobuslijn over te gaan naar tramlijn 2, waar hij zijn loopbaan beëindigde.

Wij wensen vriend Frans, een rustige, lange en prettige pensioenperiode toe.

Bij de collega's van de Centrale Werkplaats werd op 1 oktober het op rust gaan gevierd van de werkmaker **MEEUS, George**, nr 5186. Hij trad op 15.7.1918 bij onze maatschappij in dienst als manoeuvreurman in de wielploeg en wist door zijn omgang eenieders sympathie te verwerven.

Ook buiten zijn werkuren leverde vriend Meeus, zeer verdienstelijk werk. In 1930 reeds werd hij tot gemeenteraadslid verkozen te Kapellen. In 1953 werd hem het ambt van Schepen van Openbare Werken toevertrouwd.

Wij wensen Collega Meeus, nog een vruchtbare pensioenperiode tot heil van zichzelf en van zijn geliefd Kapellen.

In de Loods te Merksem, ging collega **DE LANDE, Ernest**, nr 6606, eveneens op 1 oktober met rust.

Overgekomen van de trammaatschappij te Brussel, waar hij trambestuurder was, kwam hij op 5.6.1920 bij onze maatschappij in dienst.

Op 1.4.1924 verwerft hij de functie van schrijnwerker in de onderhoudsploeg van loods V. Bij de omvorming van deze loods tot garage ging hij over naar de loods te Merksem.

Wij wensen vriend Ernest, een lange en prettige pensioenperiode toe in het rustige Borsbeek.

(N.v.d.R. - Tot onze spijt kan collega Ernest geen foto beschikbaar stellen. Wij hopen dit een volgende maal goed te maken).



MACHT DER GEWOONTE

De Pol was vóór de oorlog tramontvanger, een goed en gediensig man, steeds beleefd tegen iedereen. Toen de oorlog uitbrak moest Polleke zich melden. Hij werd ingedeeld bij de luchtmacht, maar hij had een goed jobke, hij moest het bommenluik bedienen. Op een nacht werd een raid boven Duitsland uitgevoerd. Pol zat op zijn stoeltje met de hefboom in de hand : daar ging het rode lichtje branden, hij trok; het luik opende zich en de bommen vielen op de vijandelijke stad. Toen het laatste projectiel verdwenen was wou de Pol het luik sluiten, bedacht zich even en bukte zich dan over de opening en beleefd als altijd riep hij naar beneden : « Is iedereen gediend a.u.b. ? »

Feest in Loods I !

Op zaterdag 26 oktober l.l. ging dan weer het jaarlijks feest door voor de oprustgestelden van de loods Groenenhoek, met eraan verbonden de traditionele cabaretavond.

Werden gevierd de collega's : 's **Jongers - Luys - Bolens - Robeyns - Van Hove - De Beer - Dassen - Flossie - Jockmans - Busschots - Jonghmans en Scheunders.**

Rond 17 uur zaten de feestelingen met hun voeten onder tafel in afwachting van wat komen ging. De H.H. Geerts, Bureeloverste Verkeersdienst en Simons, Loodsoverste, met hun dames vereerden het feest met hun aanwezigheid. Terwijl de Hr. Henkens zich had verontschuldigd, spijtig genoeg wegens ziekte zijner echtgenote.

Doch de A-griep liet nog meer sporen na want spijtig genoeg hadden ook de H.H. Scheunders en Jonghmans met hun dames zich wegens ziekte laten verontschuldigen.

De Heer Bogaerts wenste alle feestelingen namens het Bestuur en alle collega's van Loods I, een wel verdiende rust toe na hun goed gevulde loopbaan en dit nog gedurende vele jaren. Ook de Hr. Geerts deed een kort woord, dat zeer gewaardeerd werd door de aanwezigen. Hij betrok eveneens de Dames in zijn rede en dankte hen voor de trouwe, levenslange medewerking aan de agenten, zodat deze hulp ook rechtstreeks ten goede kwam aan de Maatschappij.

Na de heildronk werden de spijzen opgediend en werd er feestelijk gesmuld.

In de feestzaal waren intussen de deuren geopend en zaten de collega's te wachten in afwachting dat de feestelingen zouden binnentreden. Wanneer

dit dan ook gebeurd was kwam nogmaals de Hr. Bogaerts alle aanwezigen welkom heten waarop de Hr. Flossie het podium betrad om namens de gepensioneerden, het Bestuur en alle ex-collega's te danken voor het gulle onthaal en de gezellige avond die hen geboden werd.

Onder de aanwezigen vielen op, verschillende oprustgestelde collega's, evenals de Heer Beaujean ex-diensthoofd van de Verkeersdienst.

Na een gezellige bonte-avond, opgeleust door het gezelschap Carlo Bertels met medewerking van Lucienne Stiner, Frankie Moreno, Eduard Verdijck en de Comedians, waaraan de aanwezigen veel genoeg beleefden met de pittige en luimige sketches, werd het midden der zaal ontruimd. Het orkest nam plaats op het podium en tot ongeveer 2 uur werd er nog dapper gewalst en de beentjes uitgeslagen.

Voorwaar een dag waarover veel nagepraat zal worden. Een dag waarop de mannen van Loods I lieten zien dat ze kameraden zijn niet alleen in de werktijd, maar ook bij de pret. En... dat ze hun oprustgaanden weten te vieren zoals kameraden past !

Het Bestuur dankt dan ook langs deze weg alle collega's die deelnamen aan de tombola's gedurende het jaar en in de zaal en die het mogelijk maakten dit feest in te richten.

Tot volgend jaar !

F. DE HERDT.



Uitslag Vakantiewedstrijd

Op 4 oktober jl. ging in de zaal van de Sociale Dienst T.A.O., de openbare uitmaak door van onze wedstrijd voor het beste vakantieverhaal en/of mooiste vakantiefoto.

Talrijke lezers van T.A.O.-band, hadden er aangehouden bij deze uitmaak aanwezig te zijn, zodat deze verliep voor een gans gevulde zaal. Gelukkig ook voor die arme july-leden, die belast waren met het opmaken van het classement, dat zij zoveel medewerkers hadden gekregen, daar zoals voorzien was het aanwezig publiek actief deelnam aan de bepaling van de winnaars.

Een persoon, vreemd aan de maatschappij, Dhr. Laeveren, W., werkende en wonende te Hemiksem, werd bereid gevonden een voor-selectie uit te voeren en de drie beste verhalen aan te duiden. Om alle risico's uit te sluiten, waren de namen van de auteurs weggenomen en vervangen door code-namen. In een kort interview, bij de aanvang van de avond, verklaarde Dhr. Laeveren, welke normen hij had in acht genomen bij de beoordeling van de ingezonden werken. Langs deze weg danken wij hem nogmaals voor de zeer gewaardeerde medewerking.

Bij het binnentreden der zaal, was

aan de bezoekers een briefomslag bezorgd, waarin zich drie briefjes bevonden, gemerkt : A, B, C. Onder deze kenmerken werden dan de drie geselectioneerde werken voorgelezen aan het publiek. De voorlezing van elk verhaal werd afgewisseld met de vertoning van een korte documentaire film, niet alleen om de voorlezer de gelegenheid te geven zijn stembanden even te smeren, maar aldus kon het publiek ook vrijelijk ondereen van gedachte wisselen. Na de vertoning van de laatste film, werden de briefomslagen opgehaald, waarin dat briefje was blijven zitten die de kenletter droeg van het verhaal dat volgens de stemuitbrenger (ster) het beste was. Terwijl de uitgebrachte stemmen werden geteld, begaven de aanwezigen zich naar een aangrenzend vertrek, waar de ingezonden foto's en de te behalen prijzen waren tentoongesteld. Bij het binnentreden van dit vertrek, ontvingen alle bezoekers opnieuw een stembulletin. Hierop duidde de stemmer(ster) met een kruisje achter het overeenstemmend nummer, volgens zijn mening, de drie beste foto's aan. Hiermede hadden de stemmen-ophalers en -tellers wel even hun handen vol, maar weldra was alles in kannen en kruiken en werd de uitslag aangekondigd.

ALS BEKROOND VERHAAL, KWAM UIT DE BUS :

« ARDENNEN » door collega A. TORFS (zie blz. 5 van dit nummer).

Daarna volgden :

2. - collega ABEL met het verhaal « VAKANTIE AAN ZEE ».
3. - collega SMITS met de beschrijving van een « REIS IN HET ZWARTE WOOD ».

De fotowedstrijd gaf het volgende resultaat :

1. - collega DE HERDT, FR. **Twee opnamen** van deze collega kwamen met het meest aantal stemmen uit de stembus. Het betrokken werk vindt u op blz. 4 afgedrukt.
2. - werd collega VERBIEST, W. met twee stemmige opnamen van Parijs.
3. - werd collega VAN DER HENST.

De prijzen werden als volgt toegekend :

De drie helicoptervluchten gingen naar de collega's Torfs, De Herdt en Abel.

Collega Smits ontving een roman uit de wereldliteratuur. Twee vrijkaarten voor een bezoek aan de Dierentuin gingen naar magazijnier Verbiest terwijl werkmakker Van der Henst de twee vrijkaarten voor ciné « Anvers-Palace » in de wacht sleepte. Behalve de collega's Abel en De Herdt, door ambtsbezigheden weerhouden, konden de overige winnaars hun prijs onmiddellijk in ontvangst nemen. Aan al de overige deelnemers werd een mooi boek bezorgd.

Toen kwam, wat uitgroeide tot het hoogtepunt van de avond, een « Bedrijfsquiz » tussen een team samengesteld uit Tram- en een ploeg gevormd uit Autobusbestuurders. Quiz-master Torfs en time-keeper De Ley, kwamen in actie en met animo werden de vragen afgevuurd. In onze rubriek « Vraagbaak » hebben wij enkele van deze vragen opgenomen, maar deze maal met het antwoord er onmiddellijk bij.

NABERICHT.

Prijswinnaar Abel, voerde reeds zijn gewonnen helicoptervlucht uit, samen met zijn gezin en zond ons een enthousiast verslag hieromtrent. Wij danken hem hiervoor en hopen in een van onze volgende publicaties dit verslag op te nemen.

OP DE BUS.

Een oud moedertje stapt op de trolleybus met nogal een grote mand. Zij geeft haar rittenkaart aan de ontvanger, waarop deze opmerkt : « Madame, voor die mand moet U ook betalen ». « In orde » antwoordt onze reizigster en de ontvanger knipt tweemaal. « Knip nog maar eens, zegt daarop het moedertje, dan hebt U er ook wat aan ».

SALOMONS OORDEEL

Mr. Bradford stond te St. Louis terecht voor verscheidene verkeersovertredingen. Hij werd tot een boete veroordeeld met intrekking van zijn rijbewijs voor een jaar. « Maar, Mijnheer de Rechter, ik heb geen rijbewijs » merkte hij op. « Nu in dit geval, zei de rechter na een korte aarzeling, moet U onder politietoezicht uw rijbewijs betalen. Als U slaagt, zal men U dit bewijs voor een jaar afnemen ».

Deze quiz-wedstrijd die met veel spanning door de zaal werd gevolgd en welke een vlot verloop kende, werd gewonnen door de ploeg « Autobusbestuurders ». Alhoewel de Trambestuurders zich in de eerste reeks vragen aan de leiding plaatsten, tijdens de tweede reeks werden ingelopen, moesten zij in reeks drie en vier het gewonnen terrein prijs geven en lieten de eer en . . . de borrels aan de ietwat jongere generatie, terwijl zij genoeg namen met een stevige pint.

Aldus werd deze avond in traditievolle stijl besloten en keerde iedereen voldaan naar huis.

Van verschillende zijden mochten de inrichters gelukwensen in ontvangst nemen voor het initiatief en voor de wedstrijd en voor het welgelukken van de uitslag-avond.

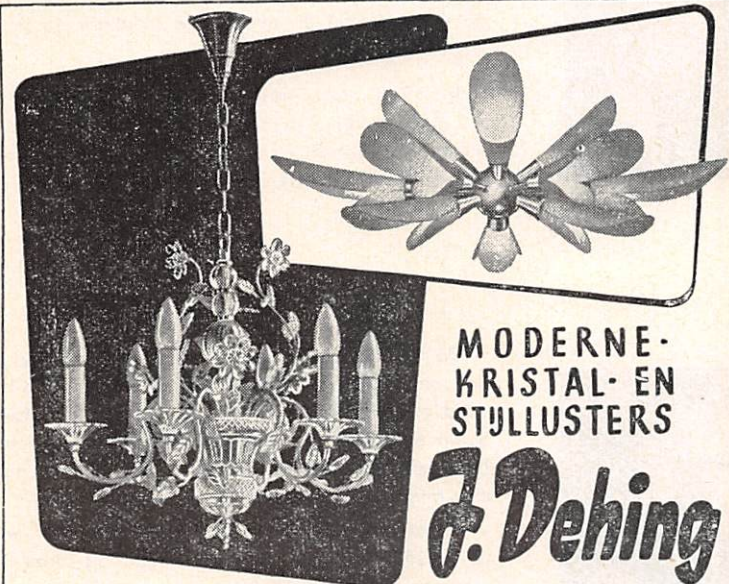
Zij van hun kant danken allen die medegeholpen hebben tot het welslagen van hun initiatief : de deelnemers aan de wedstrijd, de anonieme schenkers van prijsboeken, de directies van Sabena, ciné « Anvers-Palace », de Dierentuin en van het Consulaat Generaal van Amerika die het filmmateriaal ter beschikking stelde.

Sterk Jachtverhaal

Toen ik in 1949 met drie kameraden aan de boorden van de Semois te Bouillon kampeerde kwam daar op zekere dag een pater op een ezeltje voorbij die, ons ziende, op onze tent afkwam. Het was een vriendelijk man en hij was zeer verheugd te horen dat we van Antwerpen waren daar hij ook van die kant was. Na over ditjes en datjes gepraat te hebben vertelde hij ons het volgende verhaal dat in de winter van '47 gebeurd moest zijn : Een man die op een boerderijtje woonde had op een morgen vastgesteld dat zijn velden fel gehavend waren door evenzwijnen. De nachten daaropvolgend lag hij, gewapend met een dubbelloopsgeweer op de loer, zonder succes evenwel. Ook in de dag be-

gon hij de bossen te doorkruisen, vastbesloten een wild zwijn op de korrel te nemen. Na veertien dagen had hij nog geen glimp van en dezer dieren kunnen opvangen. Moedeloos hing hij zijn geweer aan de haak en trok er op een dag dat het goed weer was op uit met een vislijn en ging aan de Semois zitten in de hoop tenminste een vis te kunnen verschalken. Toen hij daar een half uurtje zat hoorde hij rechts van hem een geluid, hij keek; en hetgeen hij zal ontstelde hem zeer : op nog geen twintig meter van hem af stonden drie prachtige everzwijnen vreedzaam te drinker aan het heldere Semoiswater !

G. S.



DIEPESTRAAT, 136-140 ANTWERPEN

In Memoriam



Op 16 september j.l. werd het Controleurskorps der T.A.O. in diepe rouw gedompeld door het afsterven van de heer **Emiel, MORTIERS**, afdelingshoofd. Nauwelijks 61 jaar oud, werd de vriend Mortiers aan de liefde der zijnen ontrukkt. In 1924 in dienst getreden, werd hij voor een 30-tal jaren tot controleur, later tot afdelingshoofd bevorderd. Door zijn edel karakter en onbegrensde dienstvaardigheid, had de heer Mortiers ieders achting en genegenheid verworven.



Op 23 september j.l. overleed in de ouderdom van 71 jaar de heer **Emiel PUTTENAERS** in leven brigadier in loods II.

Emiel Puttenaers kwam in dienst der maatschappij op 4 juni 1904 en begon zijn loopbaan in het Centraal Werkhuis.

In 1918 als brigadier benoemd in loods II bleef hij dit, tot bij zijn opruststelling in 1951, hij was houder van de Nijverheidsretetekens van 1ste en 2de klas evenals van de medaille der kroonorde.



Op 19 oktober j.l. bereikte ons de treurige mare, dat onze collega, **DE COCK, Pieter**, nr 837, voor goed van ons was heengegaan. Na zijn verlofperiode, begin september j.l., meldde collega Pieter zich ziek. Niemand kon toe vermoeden, dat hij niet meer in ons midden zou terugkeren.

Geboren de Sinaai (Waes) op 7.12.1894 was hij op 17.3.1924, als trambestuurder bij onze maatschappij in dienst getreden.

Vaarwel, waarde collega, Uw nagedachtenis zullen wij trouw bewaren.

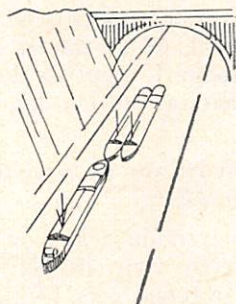
Enkele dagen later, nm. op 29 oktober jl. werden wij getroffen door de mededeling dat de heer **VAN SANTVOORT, Karel** overleden was.

Geboren te Antwerpen op 22 maart 1891, was hij op 3 mei 1920 in dienst getreden bij onze maatschappij. Op 10.4.1936 gelukte hij in het examen van hoofdbestuurder en werd op 1.10.1945 benoemd tot afdelingshoofd - hoofdbestuurder. Het is in deze functie dat wij hem op 1.4.1956, vierden, ter gelegenheid van zijn op rust gaan.

Dat de heer Van Santvoort op een rijk gevulde loopbaan kon bogen bewijzen volgende vermeldingen : oudstrijder 1914-1918, gepensioneerd afdelingshoofd-hoofdbestuurder, provinciaal raadslid, gemeenteraadslid van Berchem, bestuurslid van de B.S.P. afdeling Berchem, houder van de herinneringsmedaille 1914-1918 en het burgerlijk ereteken 1e klas.

Wij bewaren een zeer warme herinnering aan onze collega, omdat hij een van die figuren was die de naam van onze maatschappij steeds hoog hield in de talrijke middens waarin hij verkeerde.

Wij bieden aan naastbestaanden, familieleden en vrienden van deze betreunde collega's, onze oprechte blijken van innige deelneming in de rouw die hen komt te treffen.



Vraagbaak

Hieronder enkele vragen uit de Bedrijfs-quiz, zoals gesteld op 4.10. 1957 (zie blz. 35).

1. V. a) Kent U de juiste lengte van onze autobus « Guy » en de de hoogte ? — een marge van 20 cm. voor de lengte.
b) Het aantal officiële zit- en staanplaatsen ?
A. a) 8,44 m. en 2.49 m. - b) 27 zit- en 16 staanplaatsen. Tot 43 pl.
2. V. Een groep van 34 personen stapt op een autobus van Lijn 9. Eén persoon betaalt voor allen. Hij koopt een rittenkaart en laat ze volledig opknippen, dan neemt hij 9 aansluitingen en vraagt voor de rest, reiskaartjes A. Hij betaalt met 200 fr. Hoeveel zal de ontvanger hem hierop weergeven ?
A. 58,— fr.
3. V. Er zijn op ons tramnet 5 bijstations of « Sous-staties » ingeschakeld. Kunt U ze aanduiden met adres ?
A. I. Italiëlei/Koekensgracht, II. Boudewijnsteeg, III. J. Van de Wouwerstraat, IV. St. Bartholomeusstraat (Loods VI) en V. Berthoutstraat.
4. V. Op de bijwagens, voorzien van pneumatische luchtremmen, wordt het remmen geregeld door een slechts enkele centimeter groot toestel dat onderaan deze wagens is vastgehecht. Hoe noemt men dit toestel ?
A. De driewegkraan.
5. V. Nemen we aan dat we de autobussen van lijn 9 voor de afstand Berchem Station - Van Schoonbekeplein, 30 minuten tijd geven. Hoeveel autobussen zouden we dan moeten in dienst stellen om op een volledige koers om de 5 minuten een rijtuig te hebben ?
A. 12 autobussen.
6. V. U vertrekt met een tramrijtuig vanuit Deurne (Schotensteenweg) en neemt de eerste 4 elektrische wissels die U ontmoet als volgt : 1e met stroom, de 2e zonder stroom, de 3e met stroom en de 4e zonder stroom. U stopt na deze laatste aan de volgende halte. Welke zijstraat zal er zich dan rechts van U bevinden ?
A. De Eikenstraat.
7. V. U kent wel de uitvinder van de « trolley » ?
A. Karel Van de Poele (Belg).
8. V. Een ontvanger van tramlijn 8 kan op zijn rijtuig reiskaartjes B (aansluiting) afleveren voor 10 verschillende tramlijnen en 7 autobuslijnen. Dus in totaal voor 17 lijnen. Indien U er 12 noemt heeft U een 1/2 punt verdiend, voor 15 en meer bekomt U een heel punt.
A. Tramlijnen : 1-2-3-4-7-11-12-15-16-24.
Buslijnen : 5-9-17-23-25-27-34.

9. V. Waar en wanneer bolde te Antwerpen de eerste electriche tram ?
A. Op 2 september 1902 op de Leien (Enkel spoor - Westzijde).
10. V. Op onze tramwagens onderscheiden we 2 verschillende luchtremstels. Bij het ene stelsel wordt de luchtcompressor aangedreven door een motor; terwijl dit bij het andere geschiedt door een exentriek op de wagens.
 Hoe noemt men nu :
 a) het stelsel met de motor ?
 b) het stelsel met de exentriek ?
 Opgelet slechts één antwoord.
*A. a) met motor : Westinghouse systeem.
 b) met exentriek : Knorrstelsel.*
11. V. Wanneer twee zich kruisende tramrijtuigen aan een bocht komen, moet volgens het T.A.O.-reglement één van beide rijtuigen wachten om het andere rijtuig de bocht eerst te laten nemen. Wie moet nu wachten :
 a) het rijtuig dat de grootste of
 b) het rijtuig dat de kleinste bocht gaat nemen ?
 Slechts één antwoord.
A. Het rijtuig dat de kleinste bocht gaat nemen.
12. V. Een arbeider werkt slechts de eerste 3 werkdagen van de week en dit gedurende 3 weken, in schift van 6 u. tot 14 u. Voor de heen- en de terugrit naar zijn werk gebruikt hij de tram en slechts één lijn. Wat zal voor hem nu het voordeligst zijn :
 a) zijn werkkaart gebruiken of
 b) een groene rittenkaart A aanschaffen ?
 Wij houden er rekening mede dat er in deze periode geen feestdagen vallen en dat hij de 4 resterende dagen van elke week geen tram meer bezigt.
A. Het blijft voor hem hetzelfde.
13. V. U heeft in T.A.O.-band kunnen lezen over de « Gyro-bus ». Op 10.8.1956 werd de eerste Gyrobuslijn in ons land ingehuldigd. Waar bevindt zich deze lijn ?
A. Tussen Gent en Merelbeke.
14. V. Een extra-dienst met 2 bijwagens vervoert 241 personen. Eén persoon betaalt voor alle reizigers. Hij vraagt zoveel mogelijk rittenkaarten A en voor de rest reiskaartjes A. Hoeveel frank zal hij moeten betalen.
A. 808,— fr. (13 rittenkaarten à 60,— fr. (234 pers.) en 7 reiskaartjes A à 4.— fr.)
15. V. U vertrekt met een tramrijtuig aan de Groenplaats (Hoofdkerk) en neemt de eerste 6 electriche wissels die U ontmoet met stroom. U stopt nadien aan de volgende halte. In welke straat zult U zich bevinden ?
A. In de Kerkstraat (Van der Keylenstraat).

16. V. In welk jaar werden onze eerste autobussen van het type « Guy » in dienst gesteld ? Opgelet één antwoord slechts.
A. In 1952 (lijn 34).
17. V. Wegens wagendefect zijt U genoodzaakt een der loodsen of garages op te bellen. Kent U één der nummers van buiten. loods V (Garage Pothoek) uitgezonderd ?
A. Loods I : 39.70.61 Loods IV : 37.04.57
Loods II : 37.04.58 Loods VI : 45.83.23
Loods III : 37.36.93
18. V. Op het dash-bord (instrumentenbord) van autobus type « Bros-sel » onderscheiden we 5 verschillende meettoestellen. Kunt U ze noemen ?
A. 1) snelheidsmeter; 2) ampère- of stroommeter; 3) koelwaterthermometer; 4) brandstofmeter; 5) luchtdrukmeter der remmen.
19. V. Kunt U twee tot nog toe vertoonde films vernoemen, in wiens titel het woordje tram of bus schuil gaat ?
A. A tramline named desire (Tramlijnbegeerte).
Busstop (Bushalte).
The wayward bus (De verdwaalde bus).
20. V. Al onze tramrijtuigen zijn uitgerust met seriemotoren. Deze bestaan uit een vast gedeelte en een draaiend gedeelte. Kunt U 3 onderdelen noemen ?
A. Anker, ankerspoel, collector, polen, magneetspoelen, borstels, motorhuis.
21. V. In de krachtomloop van onze trammotorwagens bevindt zich natuurlijk een bliksemafleider. Maar juist achter dit toestel is een inductiespoel ingeschakeld. Waarom ?
A. Omdat bij een eventuele atmosferische ontlading, de bliksem de weg van de minste weerstand zou volgen, dus langs de bliksemafleider naar de aarde.
22. V. U bent verplicht tijdens de diensturen de kraanwagen op te bellen. Hiervoor kunt U 2 telefoonnummers bezigen. Kent U er één uit het hoofd ?
A. 35.01.79 of 35.40.04.
23. V. Een man stapt op tramlijn 4, vergezeld van zijn vrouw en 7 kinderen, waarvan 2 van méér dan 6 jaar oud. Voor zichzelf laat hij zijn weekkaart (werkkaart) knippen. Hoeveel reiskaartjes moet hij nemen voor de overige leden van zijn gezin ?
A. VIER (4).
De weekkaart is uitsluitend voor zichzelf. Zijn vrouw en de 2 oudere kinderen, nemen dus drie reiskaartjes, waarmede ze de drie van de resterende 5 kinderen mogen meenemen. De overige twee kleintjes moeten samen ook 1 reiskaartje betalen. Dus 4 in totaal.

Nieuws over de Wereldtentoonstelling



De Maatschappij der Algemene Wereldtentoonstelling heeft ons een aantal interessante en nuttige inlichtingen bezorgd die we graag ter kennis brengen van onze lezers.

BEZOEKEDAGEN EN -UREN.

De tentoonstelling is voor het publiek toegankelijk van 17 april tot 19 oktober 1958, iedere dag van 10 tot 24 uur.

De paleizen en paviljoenen zijn toegankelijk van 10 tot 18 uur (april, mei, september en oktober) of tot 19 uur (juni, juli en augustus).

ALGEMENE TOEGANGSPRIJS.

Hij bedraagt 30 fr per persoon. Op 1 mei en 21 juli wordt hij vermindert tot 20 fr per persoon.

Kinderen van minder dan zes jaar oud, vergezeld van hun ouders, hebben kosteloos toegang.

Kinderen van 6 tot 12 jaar betalen 20 fr.

Betalen eveneens 20 fr : oorlogsinvaliden, oudstrijders die houders zijn van de Vuurkaart, leden van grote gezinnen e.a.

ABONNEMENTEN.

De prijs van het abonnement, dat geldig is tijdens de gehele duur van de tentoonstelling, is vastgesteld op 500,- fr.

Indien een vereniging een collectieve aanvraag voor ten minste vijftig abonnementen indient, worden deze afgeleverd tegen de prijs van 350 fr.

We kunnen aan onze leden mededelen dat T.A.O.-Band door de Maatschappij der Wereldtentoonstelling erkend werd als een vereniging die hier-

voor in aanmerking komt. Indien bijgevolg 50 personeelsleden inschrijven voor een abonnement verkrijgen ze dit tegen 350 fr. i.p.v.. 500 fr.

Degenen die wensen te genieten van deze gunstvoorwaarde worden verzocht hun naam op te geven aan de redactie van T.A.O.-band, MAAR aangezien er — zoals we voorheen reeds meldten — voor de vrijwillige tolken bijzondere toegangskaarten voorzien worden, toezoeken we hen die hun proef afgelegd hebben voor vrijwillige tolk hiervan melding te maken.

Wel verstaan, het bekomen van abonnementen tegen verminderde prijs is afhankelijk van het **minimum van 50 aanvragen.**

Voor de gezinnen is het nemen van abonnementen geregeld als volgt :

— het tweede en het derde abonnement dat buiten het eerste wordt genomen, kost 300 fr.

— en de volgende elk 150 fr., welke prijs ook voor het eerste abonnement werd betaald.

Zo de man dus een abonnement aanschafft hetzij tegen 500 fr, hetzij tegen 350 fr, kan hij voor zijn echtgenote er een bekomen tegen 300 fr.

ONZE VRIJWILLIGIE TOLKEN.

Officieel hebben we daarover nog geen nieuws. Maar wèl hebben we van een vogeltje gehoord dat de T.A.O.-men het er goed hebben afgebracht. De bezoekers mogen komen !

Ken uw stad !

LIJN 5 : WILRIJK - GROENPLAATS

Na 45 jaar te hebben gereden — de inhuldiging staat op 17 maart 1912 vermeld in het « Guldenboek » der gemeente Wilrijk — is de tramlijn 5 sinds 1 januari 1957 vervangen door een autobusdienst.

Voor de inwoners van Wilrijk betekende dit een verbetering daar de autobusdienst werd uitgebreid door het centrum van de gemeente.

Aldus werd de

VOURMOLENSTRAAT,

het nieuwe eindpunt. Deze straat ontleent haar naam, bijna vanzelfsprekend, aan een molen, die van windmolen omgevormd werd in een stoommolen en waarbij duchtig moest gestookt worden om de vereiste drukking te verkrijgen.

De eerste halte op ons traject is deze van de

BISTPLAATS.

Naam ontstaan uit de vervorming van het woord « Biezen = riet », dus plaats waar de biezen groeien. Aan de rechterzijde van dit groot rechthoekig plein, smaakvol beplant met platanen en olmen, bevindt zich het

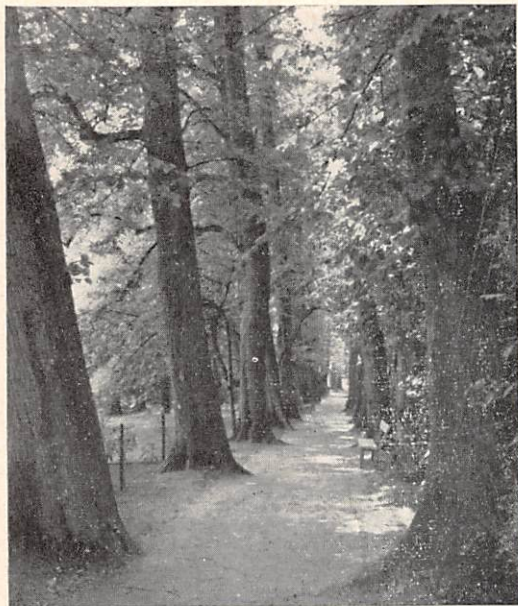
GEMEENTEHUIS.

Dit gebouw werd opgetrokken in 1871 onder het bestuur van burgemeester J. J. T. Moretus, naar de plannen van architect Eug. Gife. Het is een typisch gebouw uit die periode, met een platte zuilengevel en bekroond met een klokkentorentje. Onder het uurwerk op de voorgevel, prijkt in halfverheven beeldhouwwerk de beeltenis van St. Bavo, patroon der gemeente, zoals gebruikelijk voorgesteld met korte rok en mantel, met in de rechterhand een zwaard

en op de linker een jachtvalk. Aan huisnummer 62 noteren wij, in een rustieke dorpswoning, het **Hoofdbureau der Politie**.

Bij het naar links afzwenken, bemerkten we rechts de **St. Bavostraat**, welke tot voor de laatste oorlog gold als een klassiek voorbeeld van landelijke straat. Ingevolge de algemeen doorgevoerde modernisatie is dit aspect verloren gegaan... Vooraan in deze straat, aan nr 2, bevindt zich het voormalig **kasteel Yperman**, met een 18de eeuwse gevel. Hierbij sluit zich de omheining langsheen de straat aan van het domein, dat een park omvat met verschillende machtige bomen. Sinds 1 september 1955 behoort dit toe aan de Staat en werd er een Rijksmiddelbare School voor Jongens en Meisjes in ondergebracht. Naast het goed strekt zich een prachtige dreef uit die de scheiding vormt tussen de domeinen **Yperman** en **De Steytelincx**. Laatstgenoemd domein werd op 1 september 1928 door de gemeente Wilrijk aangekocht en beschikbaar gesteld als openbaar park. Met zijn prachtige bomengroepen, zijn heuvels, zijn verrassende vergezichten en het romantisch cachet dat het geheel bezit, vormt dit park een der mooiste landelijke oorden uit de Antwerpse omgeving.

Het pleintje voor het oude kerkje met zijn verlaten kerkhof, waar nog enkele grafzuilen bewaard zijn gebleven, vormt een stijl, typisch landelijk en zeer schilderachtig hoekje. De **kerk** zelf werd gewijd aan **St. Bavo**. De toren, het oudste gedeelte, dateert van 1729, terwijl het schip van de kerk in 1841 werd herbouwd. Als kunstbezit vermelden wij : het hoogaltaar uit 1854, met schilderij « St. Bavo op zijn sterfbed », merkwaardige biechtstoelen en



Stemmige dreef in het park van Wilrijk.

(Arch. Toer. Fed. Antw.)

een eiken houten preekstoel van 1701, de mooie glasramen dragen het jaartal 1872. Tegenover de kerk bevindt zich de pastorij. Een mooi gebouw uit de vorige eeuw, dat zich wonderwel aansluit bij de omgeving en een harmonisch geheel vormt. Aan nummer 49, is het **Pensionaat St. Ursula**, zeer modern van bouwstijl en het **Gods- en Gasthuis** van 1867 met nieuw bijgebouwde zijvleugels.

Langs de Heistraat, Laarstraat, de prachtige Berkenlaan met luxueuze villa's, bereiken wij de Egantierlaan, wat wilde rozelaar betekent. Hier bevinden wij ons volop in een zeer interessante villawijk, waar de liefhebber van diverse bouwstijlen zijn hartje kan ophalen.

Aan de halte van de

« DИКKE MEE »,

denken wij even met weemoed aan het verdwenen lusthof uit de jaren 1900, dat onder de druk van de tijd, plaats

heeft moeten maken voor een moderne building.

GERARD LEGRELLElaan; genaamd naar een burgemeester van Antwerpen. Het was onder zijn bestuur dat in 1840 de gaslantaarn als straatverlichting zijn intrede deed.

Hiermede rijden we nu langs het Nieuwe Stadspark, dat een oppervlakte beslaat van ruim 108 ha. Dit park bestaat, zoals algemeen bekend, uit drie hovingen :

DE VOGELZANG,
DEN BRANDT

en

HET MIDDELHEIM.

Op 17 februari 1910 werden deze hovingen door de Stad Antwerpen aangekocht en verkregen zij de gemeenschappelijke naam van **Nachtegalenpark**. Tot aan de aankoop door Antwerpen, bevond men zich hier op Wilrijks grond-

gebied. In het domein « Vogelzang » werden uitgebreide speel- en sportterreinen aangelegd voor de jeugd en eveneens een eet- en drankgelegenheid ingericht. Het domein « Den Brandt » biedt ons buiten de aanblik van een kasteel in Louis XVI-stijl van 1792, tal van brede lanen en enkele moderne villa's. Het meest bekende is ongetwijfeld het domein « Middelheim », dank zij de aldaar om de twee jaar ingerichte « Biënnalen voor Beeldende Kunst » waarvan de vierde uitgave dit jaar plaats vond en die een weerklink vinden in de ganse wereld. Het kasteel in vermeld domein gelegen, is uit de 18de eeuw en ontworpen door de vermaarde Parijse architect **Guimard**, bijzonder bij ons bekend voor zijn creatie van het Koninklijk Paleis en omgeving te Brussel.

Aan de hoofdingang van het park, aan de G. Legrellelaan, bevindt zich een **hulppolitiebureau** en als laatste inlichting vermelden wij nog dat de parken

toegankelijk zijn voor het publiek van 7 uur tot zonsondergang.

Ondertussen zijn we reeds de

GENERAAL LEMANstraat

genaderd, die momenteel het onderwerp uitmaakt van menige discussie ingevolge de voorgenomen omvormingswerken ter bestrijding van de verkeersmoeilijkheden. Deze straat werd genoemd ter herdenking van de heldhaftige weerstand geboden aan de Duitsers bij de inval in 1914 door de troepen onder het bevel van deze generaal bij de belegering van de forten van Luik.

Met de grootste omzichtigheid laven wij onze autobus over het kruispunt van de « **De Driehoek** », draaien de J. Van Rijswijklaan (zie T.A.O.-band nr 7, blz. 36) op en zwenken rechts af de LOZANAstraat in. « **de loesane** » was in 1361 een gewest buiten de stadspoorten. Tussen de huisnummers 241-239, weten wij de **Lozanaplaats**, een



Het kasteel van het domein « Middelheim ».

rustig pleintje met gelijkvormige huisjes, waar het drukke stadsgewoel slechts sporadisch doordringt. Aan de halte van de Van Schoonbekestraat, in nr 31 het «**Weldadigheidsgesticht Bogaerts-Torfs**» voor ouderen van dagen, opgericht in de jaren 1880.

Aan de volgende halte, noteren wij rechts aan nr 50 van de VINCKENstraat, met het in 1908 gebouwde **Moederhuis**, dit onder het bestuur van Burgemeester Hertogs en aan nr 48 het **Godshuis** voor bejaarde vrouwen.

De twee volgende straten die wij aan onze rechterzijde ontmoeten, dragen de naam van twee beroemde vrouwen van onze niet minder beroemde Prins van de Vlaamse Schilderschool, P. P. Rubens. De eerste straat werd genoemd naar de eerste vrouw van Rubens waarmee hij op 3.10.1609 in het huwelijk trad, nl. **Isabella Brant**. De **Fourmentstraat** werd genoemd naar zijn tweede vrouw **Helena Fourment**, die in 1630 op 16-jarige leeftijd met de Meester in het huwelijk trad.

Inmiddels zijn we reeds een heel eindje de ANSELMOSTRAAT ingereken. Deze straat werd in 1868 genoemd naar een Duits rechtsgeleerde welke zich in 1616 te Antwerpen vestigde en welke mag beschouwd worden als de grondlegger van de rechtsstudie.

De **Hogeschool voor Vrouwen**, werd ondergebracht in nr 11, een Neogotisch gebouw in de Bomstraat, de volgende straat die wij op onze rechtse zijde voorbijrijden.

Het **Gerechtshof**, de volgende halte op ons traject bespraken wij reeds uitvoerig in ons nummer 2/3 - 1956 evenals de leien.

Na de kruising hiervan, bevinden wij ons in de KASTEELPLEINstraat welke

in verbinding stond met het ZUIDKASTEEL, dat in 1876 werd gesloopt.

Aan nummer 17 bemerkten wij het ST. LIEVENSCOLLEGE, gesticht door **Lieven Gevaert** en opgericht in 1932. De monumentale gevel is versierd met 14 heiligenbeelden, met boven de ingangspoort dit van St. Lievens.

Draaien wij nu rechts de TERNICKstraat in. Deze straat dankt haar naam aan de «**Stichting Terninck**» die zich op het gebied van liefdadige werken zeer onderscheidde. Aan het einde van deze straat, links, is de **Bervoetstraat** met aan huisnummer 17 de uit 1625 daterende **RADIJZENGANG**; met zijn schilderachtige, typische lage huisjes.

Wij vervolgen onze weg nu door de **MAARSCHALK GERARD**straat in 1832 zo genaamd naar de Franse maarschalk die in 1831 de inval van Hollanders in België stuitte. Tussen de huidige nummers 25 en 31 bevond zich van 1830 tot 1895 het «**Théâtre des Variétés**», aan nr 18 voormalig herenhuis uit de 18e eeuw, is sinds 1928 de St. Ludgardisschool; in nr 4 de «**Banque de Crédit Commercial**» een der mooiste gevels der stad.

Bij het inkomen van het **VLEMINCKVELD**, hebben wij links de **Rosier**, met aan nr 24 de kerk en klooster der Karmelietessen van 1663. De kerk die de ganse dag open is, bezit menig marmeren relikwieschrijnen, schilderijen, de portretten der Aartshertogen Albert en Isabella en van enkele Geestelijken.

En meteen zijn we aan de **KLEIN MARKT**. Deze wordt in het midden versierd door een arduinen zuil, waarvan de pomp verdwenen is, dragende een zittende Madonna uit de 18e eeuw. Links weten wij de **Happaertstraat** met aan nr 1 het **Huis Quellin**, dat bewoond werd van 1607 tot 1678 door Erasmus

Quellin, broeder van de beroemde beeldhouwer Artus. Een gedeelte van de gevelpoort is nog authentiek, zo ook het mooie voorportaal met de kunstig gebeeldhouwde trapleuing. Inmidde's bevinden wij ons reeds in de drukte die de KAMMENSTRAAT kenmerkt. Het woord « **kammen** » is afgeleid van « **cambe** » : brouwketel, daar zich in deze omgeving voorheen talrijke brouwerijen bevonden.

Het voornaamste gebouw in deze straat is ongetwijfeld de

ST. AUGUSTINUSKERK,

welke met hare hoofdgevel naar de straat staat. Zij werd opgericht door de Augustijner monniken en gebouwd volgens de plannen van meester **Wenceslaus Cobergher**, geboren te Antwerpen in 1560 en overleden te Brussel in 1634. Was kunstschilder, bouwkundige,



Voorgevel van St Augustinuskerk.

ingenieur en scheikundige. Werkte te Napels en te Rome. Hij was de eerste om de barokstijl in onze gewesten in te voeren en trad op als bouwmeester o.m. voor de bedevaartkerk te Scherpenheuvel (1609), voor het stadhuis te Ath (1613). Op 7 maart 1615 legden de Aartshertogen Albert en Isabella de eerste steen van Augustinuskerk, waarvan de inwijding plaats greep op het einde van 1618. Bouwkundig is de voorgevel sober gehouden, een menging van renaissance en barok, met een afwisselend gebruik van natuur- en baksteen. Drie beelden, de H. Augustinus boven de poort, links de H. Nicolaas van Tolentino en rechts de H. Apollonia prijken op deze gevel. Inwendig vormt de kerk een prachtig schip, in drie beuken verdeeld, met ronde bogen gedragen door dorische zuilen. Boven die arcaden loopt een lijstwerk opgesmukt met engelen, tressen en loofwerk. Een weelderige voorstelling die aan het Rubeniaanse tijdperk herinnert. Schilderijen met beelden uit het leven van St. Augustinus, vormen het kroonwerk boven deze fris. Het hoofdaltaar, een monumentaal wit en zwart marmeren gewrocht van Pieter Verbruggen (1628), met beeldhouwwerk dat opklimt tot tegen het kerkgewelf, is opgeluisterd met een van Rubens mooiste werken : « **De mystieke bruiloft van de H. Catharina** » ofwel « **De Madona met de Heligen** ». Het is een onvergetelijk meesterwerk, verrassend gewaagd door de invoering van de barok-schuine compositie. Aan de H. Joris die erop afgebeeld staat, gaf Rubens zijn eigen beeltenis, terwijl zijn beide echtgenoten, Isabella Brant en Helena Fourment de H. Apollonia en de H. Agnes uitbeelden. Van een verheven expressie is de figuur van de H. Augustinus. De naakte middenfiguur van de H. Sebastiaan, is een van Rubens meest prachtige interpretaties van het menselijk li-

chaam. Het marmeren altaar van de linkerzijbeuk is versierd met een doek van Antoon Van Dijck, de « **Extase van St. Augustinus** ». Het altaar rechts bevat een werk van Jacob Jordaens, de « **Marteldood van de H. Apollonia** ». Aldus wordt hier de kans geboden drie meesterwerken te bewonderen, voortgebracht door de Prins der Vlaamse Schilderschool zelf en twee van zijn voorname leerlingen. Verder vindt men er schilderijen van Van Diepenbeeck, G. Zegers, Schut, De Crayer e.a. De preekstoel gebeiteld door P. Verbruggen, wordt gesteund door het beeld van de H. Augustinus, die de aartsketter Pelagius ter aarde werpt. Nog talrijk ander beeldhouwwerk, glasramen met de blazoenen van de edelen der parochie, vervulden de luister van deze kerk, die een bezoek overwaard is. Bezoek van 9-12 u. en van 14 tot 17 u. vrij.

Aan nummer 51, noteren wij nog even een prachtige ingangspoort, bekroond met een **Kalvarieberg**, van de aldaar gevestigde vakschool en de Kapel van de H. Kruisberg, opgericht rond 1490 door de Witzusters. Op rechterzijde, de **Everdijstraat**. De gebeeldhouwde poort aan nr 8, met het jaartal 1610 is de **zij-ingang van de St. Augustinuskerk**. In dezelfde straat aan nr 26, het **Politiebureau van de 3e Wijk**, en aan nr 35 het gewezen woonhuis van de kunstschilder **Frans Floris** (1517-1579).

Aan de Nationalestraat (zie T.A.O.-band nr 10 blz. 43), houden wij even stil, om een gunstig moment af te wachten, om mede in het verkeer aan te sluiten naar ons eindpunt van deze rit, de Groenplaats.

F. V. P.

Kandidaat Pim

Pim bolt met zijn « Büssing » over de prachtige macadambaan van de Jan De Voslaan naar de aflos toe. In de Lozanastraat is zijn werk alweer ten einde. Pim overziet in gedachten zijn dagtaak, glimlacht als hij terugdenkt aan dat babbelzieke oud vrouwtje; rilt even als hij nogmaals die auto uit de Volhardingstraat ziet komen — wat een snelheid zeg, aan zo'n kruispunt — en juist mompelt Pimmeke : « Nog eenmaal daar voorbij vandaag », wanneer het belletje klinkt om de stilstand te vragen. Automatisch gaat zijn hand naar de knop van de stoplamp terwijl zijn ogen in de spiegel boven hem de toestand binnen in de bus overschouwen, want aan de halte op straat daar staat niemand te wachten, dat heeft hij reeds opgemerkt.

Een tiental reizigers zitten verspreid in de bus en slechts één dame heeft zich naar de uitgang begeven. « Als die dame er af is kan ik weeral verder » redeneert Pim. Terwijl de achterdeur openzwaait kijkt hij in de achteruitkijkspiegel waarin de figuur van de dame te voorschijn zal komen. Daar verschijnt een been, dat tastend naar het voetpad zoekt, dat er echter niet is — dank zij een geparkeerde auto! — zodat er nog wat dieper moet doorgezakt worden. Oh ja, denkt hij, niet te snel met de deur, want zo jong is ze toch ook niet. Zodra dat eerste been steun heeft is ook vlug dat andere op de grond gezet en is de dame volledig van de bus, daar is Pim van overtuigd! Haast gelijktijdig met het toeslaan van de deur wordt er gas gegeven en... daar gaat ie.

« Stop, st...op! » een noodkreet die recht naar het hart gaat.

Direct stoppend ziet Pim in de spiegel de dame naast de bus meelopen. Er kan toch niets gebeurd zijn, vraagt hij zich af zodat zijn eerste gedachte is dat de dame iets moet vergeten hebben. Wanneer hij echter nog eens extra goed toekijkt, ontwaart hij een heel fijn leibandje. Nu is voor hem de situatie duidelijk! De dame was er af, maar... Oh wee!... haar heel, heel klein schoothondje, van nauwelijks 15 cm. hoog, niet. Zo snel mogelijk de deuren openend, flitsen er allerlei gedachten door het brein van Pimmeke. Wat moet hij doen :

- zich verontschuldigen dat hij dat hondje in zijn spiegel niet zien kon,
- de dame zeggen dat zij best haar hond ter hand neemt?
- of pogen met een lachend gezegde het uit te maken?

Al die goede bedoelingen zinken onze radeloze Pim echter in de schoenen als die dame aan de openstaande voordeur voorbij gaat en hun ogen elkaar kruisen. Oei, onweer... donder en bliksem. Die dame is momenteel voor geen enkele rede vatbaar, en wanneer hij durft spreken krijgt ie de volle laag dat voelt Pim wel aan. Dus... zwijgen is de boodschap, besluit hij. En toch moet zij weten dat ik haar hondje niet kon zien, denkt ons eigenzinnig Pimmeke.

Wanneer dan een half meterke achter zijn meesteres « de steen des aanstoots » met fiere stap voorbij tippeit zegt Pim, zich rechtstreeks tot het hondje richtend :

« Topsy, wat groeien hé jongen, dan kan ik U volgende maal ook in de spiegel zien. »

Praatje met de Redactie

Momenteel kan men geen dagblad, tijdschrift of welk druksel ook ter hand nemen, noch de radiogesprekken of -voordrachten beluisteren, naar film of televisie kijken of steeds stuit men op deze reeks magische woorden als : satellieten, balistische projectielen, kunstmanen, intercontinentale raketten, Long John, Bork of Spodnik.

En ook wij, mensen van de redactie kunnen ons niet losmaken van die ietwat duistere bekering die uitgaat van al deze begrippen. Wij stellen hierbij vast dat er sinds enkele weken, weer een regeltje in de schoolboeken van onze nazaten zal moeten gewijzigd worden.

Eigenaardig is het echter wel, hoe voor ons gewone tramagenten, ondanks onze grote bewondering voor al die grote geesten, (laat ze nu oost, west of centraal gesitueerd zijn), ondanks alle blip-blip signalen, ondanks de reeks wereldschokkende tijdingen die wij regelmatig te slikken krijgen, het gewone dagelijkse leven zijn gang blijft gaan. Lijn X, rijtuig Y, bestuurder Z en . . . ting op het vastgestelde uur rukken wij uit, met of zonder A-griep.

En 's avonds, vóór wij onze oogskens sluiten, na een laatste « slaap wel » aan onze echtgenote, glipt nog een stille manestraal door het kier van de gordijn, en . . . dan vragen wij ons wel eens af : « Wat zin heeft het nu eigenlijk dat ik deel uitmaak van de generatie die het beleeft, dat het eerste tuig gebouwd werd en de wet van de zwaartekracht quasi overwonnen werd. Dat de Mon, mijn collega, het als jongeman meemaakte dat het eerste schamele vliegtuigje de lucht inging. Waarom moet ik dat nu beleven en waarom las ik vanmorgen niet in de krant dat de ontwapeningscommissie wel bijeen is gebleven, dat alle politieke, religieuze, financiële, economische, sociale en andere -e wijvingen, moeilijkheden, conflicten, tegenstellingen en aanverwante dagelijkse beslommeringen van mij worden afgenomen ? » Ja, waarom ?

Omdat de mens, de bekroning der schepping, nu eenmaal een vat vol tegenstellingen is ! En toch weigeren wij te wanhopen en kunnen wij ons nog verheugen over die ogenschijnlijke onbeduidende voorvalletjes. Het dank-je-glimlachje van de bejaarde dame die wij aan een zitplaatsje hielpen, het dank-je tikje aan de hoed van de heer die wij uitlegden waar, wanneer en hoe hij moest overstappen, het zelfvertrouwen van de schoolbengel die zijn abonnement toont van zie-je-ik-heb-het-bij, de groet van een collega in de loods, het nieuws dat onze Heer Voorzitter in zoverre hersteld is dat hij weldra zijn werkzaamheden zal kunnen hervatten, ja dat zijn van die zaken die ons hart nog wat warmte brengen.

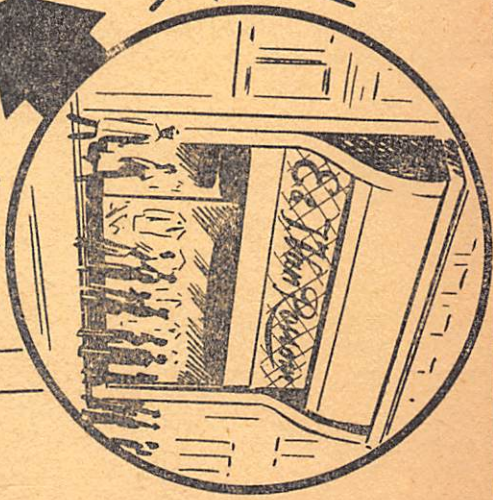
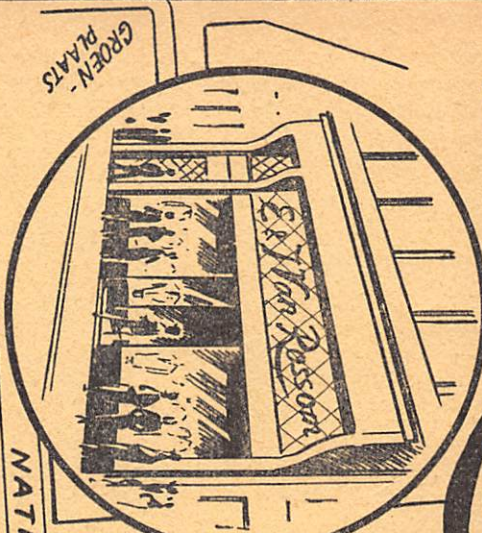
En ook het feit dat T.A.O.-band weer verschenen is doet ons genoeg. Omdat wij hierin het tastbaar bewijs vinden dat wij trammensen, ook op dit gebied onze man kunnen staan. Dat het weerom door enkele duizenden gretig zal onthaald worden en dat, naar wij durven hopen, onze lezers weer enkele zorgvrije ogenblikken werd bezorgd.

EEN IN - EN/OF UITSTAPPEND REIZIGER IS OOK EEN KLIENT !

« Elke bestuurder heeft tot taak zich in zijn achteruitkijkspiegel te overtuigen of alle reizigers in- en/of uitgestapt zijn ALYORENS zijn rijtuig in beweging te zetten ! »

ZO, EN ALLEEN ZO VOORKOMT U ONGEVALLLEN BIJ HET IN- EN/OF
UITSTAPPEN.

Tan Dossom



GROEN-
PLAATS

NATIONALE STRAAT

TRAM 5
KAMMEN STRAAT

TRAM 3, 4

28

13

TRAM 3, 4, 5

L. VAN RIJSWIJK PLAATS

BURELEN
J.M.E.A.

HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK

KAMMEN STRAAT 28
NATIONALE STRAAT 13
TEL.: 32.57.81
ANTWERPEN

RICHTING
TUNNEL EN SCHELDE

TUNNEL

VERMINDERING LEDEN T. A. O.