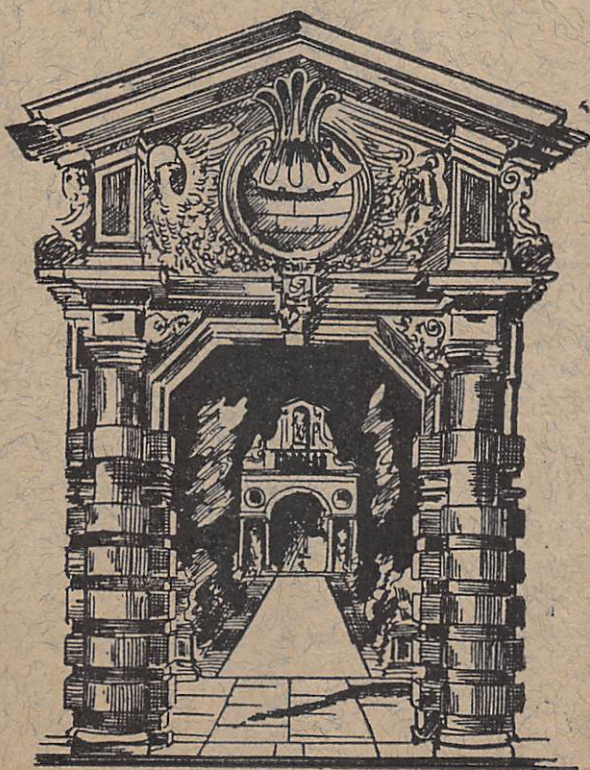


T.A.O. *band*

AUGUSTUS - SEPTEMBER 1958 - Nr 1/2 - 3e JAARGANG

MAANDBLAD VOOR HET
T.A.O. - PERSONEEL



PRIJS: 5 F.



DE WINTER VLUCHT

GENERATOR 10/20 VOOR VULHAARDEN
 GENERATOR 6/12 VOOR CENTRALE VERWARMING

KOLENHANDEL **H. DOCKX** N. V.
 TURNHOUTSEBAAN 397 BORGERHOUT
 TEL. 35.28.08 - 35.67.25

**VOOR ONZE
 GENERATOR
 ANTRACIET!**
**MEER *warmte*
 MINDER *as...***

INHOUD

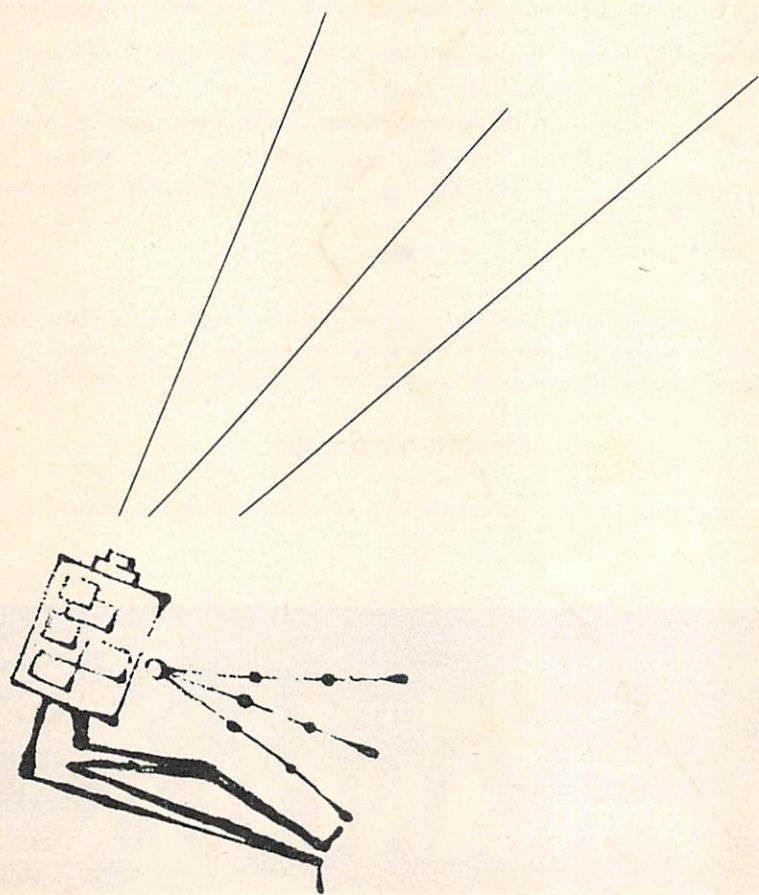
	Blz.
Wat is bloedtransfusie	5
Van magneet tot motor...	11
Petroleum	16
T.A.O. Varia	20
Ons denkhokje	24
Uurtabellen lijnen 5-25, 17-27	25
Uurtabel lijn 34	29
Feest in Loods I	30
Feest in Loods III	32
Personalia	34
Onze Gepensioneerden	36
Trolleybuslijn 6	39
Veranderen van richting = gevaar	42
George Westinghouse	45
In memoriam	47
Kandidaat Pim	50

ILLUSTRATIEMATERIAAL

werd bereidwillig ter reproductie afge- staan door volgende instellingen :	
Rood Kruis van België :	blz. 5
Esso Standard (Belgium) N.V. :	Blz. 16, 17, 18, 19
N.V. Gevaert Producten :	Blz. 3 en 31
Het Handelsblad :	blz. 39
Directie Internationaal Zeemanshuis :	blz. 41
Via Secura :	blz. 42, 43, 44



3e Jaargang



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

REDACTIE T.A.O.-BAND

en neergelegd in de « Ideeënbus » in elke loods en garage geplaatst.



Wat is Bloedtransfusie?

In aanwezigheid van onze Heer Voorzitter de Ruyter, de H.H. Diensthoofden en afgevaardigden van de verschillende sub-comité's van 'de dienst voor «Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing», greep op dinsdag 14 oktober jl. te 14 uur een bijzondere zitting plaats in de Raadszaal van ons Hoofdkantoor.

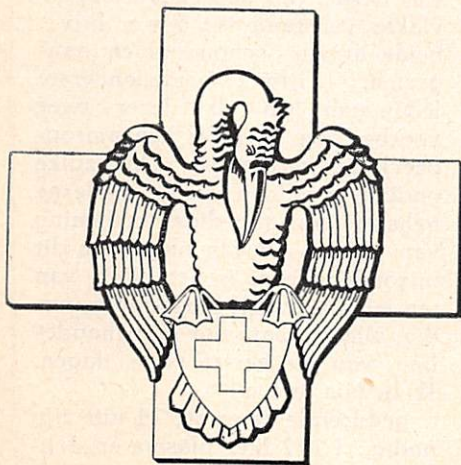
Tijdens deze zitting werd het woord gevoerd door Dokter Van der Voort, Overste van de Dienst van Bloedtransfusie van het Rode Kruis van België en de Heer Edg. Vande Castele, Directeur-Generaal bij de Algemene Directie van het Personeel der Stad Antwerpen, in het kader van een werfcampagne voor bloedgevers. De beide sprekers werden voorgesteld en ingeleid door de Heer R. Steenackers, Ingenieur-Diensthoofd T.A.O. De redactie van «T.A.O.-band» is verheugd de integrale tekst van beide toespraken aan haar lezers te kunnen brengen.

Belangstellenden kunnen zich voor nadere inlichtingen steeds wenden tot de redactie van «T.A.O.-band» of aan volgend adres :

Rood Kruis van België, Dienst van Bloedtransfusie, Belgiëlei, 34, Antwerpen. Tel. 39.07.83 — Postrek. 4283.19.

HIER SPREEKT DE DOKTER

De bloedtransfusie is zowat 1/2 eeuw oud.



Inderdaad, het is slechts bij het ontdekken in 1900 van de bloedgroepen dat men wetenschappelijk bloedtransfusie uitvoeren kan. Men heeft moeten wachten tot in 1914, toen een Belgisch geleerde, Professor Hustin, met bloed op te vangen op een oplossing natriumcitraat en glucose, het bloed onstolbaar maakte en aldus een praktische mogelijkheid om bloedtransfusie uit te voeren uitdacht. Dus zowat ongeveer een halve eeuw.

N.V.D.R. — De tekst van de toespraak van de Heer Vande Castele, verschijnt in ons volgend nummer.

Dat de bloedtransfusie op die halve eeuw weg heeft afgelegd hoef ik nauwelijks te zeggen ; dat ze nog steeds in aanzien stijgt en in omvang toeneemt kunnen we dagelijks vaststellen.

Maar wellicht rijst bij u de vraag op : waarom hebben we tegenwoordig zoveel bloedgevers nodig ? Wat doen ze met dat bloed ? Waarvoor moet het dienen ?

Sta me toe u deze zaak met enkele voorbeelden toe te lichten.

Het is duidelijk dat in die ziektegevallen, waarbij de patiënt tengevolge van om 't even welke reden *bloed verliest*, niets beter in staat is hem te genezen dan het terug toedienen van een hoeveelheid bloed, gelijk aan deze die verloren ging : dit bloedverlies kan ook het gevolg zijn van om 't even welke inwendige bloedstorting.

Daarom hebben we bloed nodig.

Het gebeurt dagelijks dat slachtoffers van ongevallen, *werkongevallen, verkeersongevallen*, in onze ziekenhuizen worden opgenomen in zulke bedenkelijke toestand dat alleen bloed hun leven redden kan. De quasi fatale aangroei van dit ongevallencijfer heeft als onmiddellijk gevolg de even fatale aangroei van zeer ernstige gekwetsten.

Daarom hebben we bloed nodig.

U kent gevallen van *erythroblastose* bij pasgeborenen. Pers en radio, en onlangs de televisie, hebben zich over deze gevallen herhaaldelijk en breedvoerig uitgelaten : pas op de wereld gebracht sterven kinderen aan geelzucht, tengevolge van bloedziek-

ten. Redding kan alleen komen indien al hun bedorven bloed door het gezonde bloed van een bloedgever vervangen wordt. Denk niet dat ik u zaken vertel die uitzonderlijk voorkomen : een van de dokters van onze Bloedtransfusiedienst, en die als het ware hierin gespecialiseerd is, heeft in de laatste vijf jaar, te Antwerpen alleen, ong. 200 dergelijke kindertjes kunnen redden.

Ziet u, daarom hebben we bloed nodig.

En bij *verbranding* : sedert nog niet zo lang zijn we in staat brandwonden te genezen waarbij een grote lichaamsoppervlakte verbrand is: het was vroeger niet mogelijk iemand te redden wanneer meer dan 30% van de lichaamsoppervlakte verbrand was.

Nu is het mogelijk patiënten te redden met tot 60% verbrande oppervlakte. Alleen bloedplasma houdt deze verbranden in leven, bloed en plasma dat we met bloed voorbereiden.

Nemen we het geval van een patiënt die ernstige brandwonden opliep. Veronderstellen we dat een derde van de lichaamsoppervlakte verbrand is : d.w.z. bijv. : beide armen, schouders en aangezicht, — ofwel : beide onderste ledematen (in elk dezer twee voorbeelden is 1/3e lichaamsoppervlakte verbrand). Om zulke patiënt te redden eist de moderne behandeling spoedige toediening van plasma en van bloed : in dit bijzonder geval is het bloed van ten minste twaalf bloedgevers nodig, alleen maar voor de behandeling van de eerste twee dagen. Ik bewijs het u :

gedurende de eerste 24 uur zijn nodig : 1 1/2 liter plasma en 1 li-

ter bloed ;

tijdens de tweede 24 uur : 1 liter plasma en 1/2 liter bloed.

Plasma is het vochtige deel van het bloed ; het bloed ontdaan van alle witte en rode bloedcellen. Het Rode Kruis vervaardigt dit plasma door het bloed van haar bloedgevers aan zekere bewerkingen te onderwerpen. Om 1 liter plasma te vervaardigen heeft men het bloed nodig van 3 à 4 bloedgevers.

In totaal hebben we nodig op 48 uur : 2 1/2 liter plasma, dus ruim 8 bloedgevers, en 1 1/2 liter bloed, dus ruim 4 bloedgevers, te zamen : 12 *bloedgevers*.

En dit is nog maar voor de eerste twee dagen van de behandeling : gedurende de volgende dagen moet nog herhaaldelijk, 't zij met plasma, 't zij met bloed, de verbrande patiënt ondersteund worden. En waar de brandwonden 1/2 of 2/3 van de lichaamsoppervlakte bedekken moeten ook evenredig meer bloed, meer plasma, dus meer bloedgevers gevonden worden.

Daarom hebben we bloed nodig.

En de *heelkunde* : het is een publiek geheim dat de heelkunde in de loop van de laatste vijftien tot twintig jaar met reuzeschreden vooruitging. Het is verbazend vast te stellen hoe men nu operaties aandurft, en met succes uitvoert, waaraan men tot vóór enkele jaren niet dierf denken. En dagelijks worden in alle operatiezalen van al onze ziekenhuizen dergelijke stoutmoedige operaties uitgevoerd ; zij zijn vanzelfsprekend geworden. Welnu, benevens de moderne anesthesie is juist de bloedtransfusie het wapen geweest waarmede al deze

chirurgicale overwinningen werden behaald. Slechts bloed kan ernstig verzwakte zieken terug op peil brengen vóór de operatie en ze in staat stellen de ingreep te verdragen. Slechts bloed, toegediend tijdens de operatie, kan het bloedvelies dat met het heelkundig ingrijpen gepaard gaat bestrijden en goedmaken. Het grootste aantal der moderne operaties kan slechts geschieden wanneer over voldoende bloed kan beschikt worden ; zekere operaties kunnen slechts dan doorgaan wanneer één, twee, en zelfs drie liter bloed voorhanden zijn. En wanneer onze geopereerde moeilijk herstelt, dan is het weer en alleen bloed dat hem zal toelaten de postoperatieve verwikkelingen te overwinnen.

Er bestaat in onze stad, — in het Stuivenberggasthuis, — een kunstmatige nier : telkens wanneer deze gebruikt wordt hebben we bloed van drie of vier bloedgevers nodig.

Onlangs werd in Antwerpen een kunstmatig hart aangekocht door de C.O.O. Om dit te doen werken zijn niet minder dan 15 *bloedgevers* nodig, bij elke operatie.

Daarom hebben we bloed nodig.

In de *moederhuizen* gebeurt het dat jonge moeders, niettegenstaande alle voorzorgen, toch soms nog zware verwikkelingen met belangrijk bloedverlies doormaken. Zowel de moeder als het kind kunnen we in zulke gevallen slechts met bloed in 't leven houden.

Moet ik u nog herhalen waarom we bloed nodig hebben ?

In totaal hebben we op het ein-

de van het eerste halfjaar 1958 per dag gemiddeld 20 bloedtransfusies verzekerd — dus wekdagen, Zondagen en feestdagen inbegrepen. Op zichzelf is 20 geen groot aantal, — maar alle dagen 20 bloedgevers vinden is niet zo gemakkelijk...

En ziet u, wetenschappelijk is dat alles nu goed bekend, en tot in de puntjes uitgestippeld. We weten juist hoe en wanneer, hoeveel en welke soort — welke groep zeggen we — bloed moet worden toegediend. Dat kunnen we in 't laboratorium bepalen en vastleggen. Maar: we moeten over het bloed beschikken. Waar kunnen we dat bloed bekomen? Niet bij de dieren, want hun bloed is ongeschikt. Wij kunnen het bloed niet synthetisch voorbereiden. Dus: het bloed, het onmisbaar bloed, is een levend weefsel, dat in het levend menselijk lichaam gevormd wordt — en daar alleen bevindt zich de bron. Nooit zal men die kunnen vervangen.

Zo is de toestand. Aan de ene kant zij die bloed nodig hebben: de ziekenhuizen en klinieken voor hun patiënten. Aan de andere kant: honderden, duizenden, ja, miljoenen mensen die dat bloed bezitten. Het vraagstuk schijnt eenvoudig, zo eenvoudig dat ge u op 't eerste zicht moet afvragen of er wel een probleem bestaat. Die gezonde mensen hoeven maar een kleine hoeveelheid van hun bloed af te staan en de zaak is in orde.

En daar benaderen we als het ware het sublieme van die menselijke aangelegenheid. Zonder de tussenkomst, zonder de hulp, zonder de actieve medewerking van duizenden onbekende gevers, die

spontaan en vrijwillig hun bloed schenken, is de wetenschappelijke toepassing van al die wonderbare heelkundige en geneeskundige mogelijkheden ondenkbaar.

Zo ziet men de man van de straat door zijn bloedoffer rechtstreeks zijn medewerking verlenen aan de man van de wetenschap, zij aan zij met hem strijden, om mensenlevens te redden.

U ziet het: duizenden kunnen gered worden, indien de geneesheren steeds voldoende bloed in voorraad hebben.

Er zijn nochtans andere problemen. Er duikt al dadelijk een moeilijkheid op. Geloof me, die moeilijkheid is niet of de eventuele gever goed geschikt is. De ervaring leert ons dat omzeggens eenieder gezond genoeg is om een paar maal per jaar bloed te geven. Men behoeft daarvoor noch atletisch, noch zwaarlijvig, noch volbloedig te wezen. In ieder doorsnee-mens schuilt een mogelijke bloedgever; 't volstaat normaal gezond te zijn en het hart op de goede plaats te hebben.

Maar de moeilijkheid zit elders: Omzeggens iedereen begrijpt en is het er over eens dat bloedgeven nodig is, dat bloedgeven mensen in 't leven houdt, ja, dat bloedgevers onmisbaar zijn. Maar tussen dit inzicht en de beslissing zelf bloed te geven ligt een lange weg, vol hinderpalen.

Want men zegt... Ja, wat zegt men al niet?... ..

1. — Is het gezond bloed te geven?

Waarschijnlijk kan het geen kwaad — maar men moet zeker zijn en daarom wordt de candidaat in ieder geval medisch onderzocht: een uitgebreid onder-

woon onderzoek vóór elke afname.

Om het jaar worden de uitgebreide onderzoeken herhaald, want de gezondheid van onze bloedgevers is onze grootste bezorgdheid en ook onze beste propaganda.

2. — Kan ik bloed missen?

Ook daarop antwoordt het geneeskundig onderzoek. Hoe snel wordt bloed weer terug gevormd? Het volume wordt op enkele uren goed gemaakt; voor de cellen — rode en witte — zijn enkele dagen nodig; voor het ijzer enkele weken. Nooit wordt meer dan 400 cc. afgenomen, meestal minder.

3. — Het schijnt dat men dik wordt na bloedgeven!...

Larie! Van wat worden de andere mensen dik? Niets dan een slecht voorwendsel.

4. — Het schijnt dat men moet blijven geven, dat het lichaam de behoefte krijgt voort te geven!

Dat was gedeeltelijk waar vroeger, wanneer men lijders aan hypertensie als bloedgevers nam. Nu neemt men alleen gezonde mensen. En daar bestaat geen «behoefte»: die houden op als ze willen. Het bewijs? Ware het anders dan zouden we immers bloedgevers genoeg hebben? Maar sommigen menen dat, als ze een aantal maanden bloed hebben gegeven, ze hun plicht hebben volbracht en ze houden op...

Daar zit dus al een moeilijkheid. Ze schuilt ook nog elders: laboratorium-onderzoek van bloedstaaltjes, afkomstig van verschillende mensen, heeft aangetoond dat zekere bijzondere eigenschappen van het bloed toelaten het in

vier verschillende groepen in te delen: het zijn de bekende groepen A. - B. - O. - AB, ook RH+ en RH—. We nu, er bestaat wat we noemen een specificiteit: een mens die tot één van de groepen A. - B. - AB behoort mag alleen bloed geven aan iemand van dezelfde groep: A voor A, B voor B, AB voor AB. Alleen voor O is dit niet waar: dit bloed mag dienen voor alle andere groepen. Wordt deze regel niet nageleefd, dan gebeuren er ongelukken.

Nu is die groepp bepaling niet zo eenvoudig. Gezien het gevaar, verbonden aan het toedienen van bloed van een verkeerde groep, moet de groepp bepaling nauwkeurig zijn en volstreekte zekerheid waarborgen.

We voeien dadelijk aan dat een organisme nodig is om de mensen aan te zetten bloedgever te worden, — dat een organisme nodig is om het bloed te groeperen en ter beschikking te stellen van diegenen die het nodig hebben.

In België, zoals trouwens in een aantal andere landen, heeft het Rode Kruis die taak op zich genomen en sedert vele jaren aldus de wetenschap in de mogelijkheid gesteld het bloed te gebruiken dat edele, menslievende gevers schenken.

Ook is het wenselijk dat het Rode Kruis zich met het recrutereren bezig houdt, want alleen het Rode Kruis heeft vertakkingen in bijna alle gemeenten van het land en is gekend voor zijn menslievende en onbaatzuchtig werk.

Onbaatzuchtig: hier moet ik een mogelijk misverstand uit de weg ruimen. Men zegt, u zegt het misschien ook, of u hebt het horen zeggen: de bloedgever schenkt

zijn bloed onbaatzuchtig aan het Rode Kruis, zonder vergelding, maar als ge bloed nodig hebt dan moet ge er duur voor betalen. Welnu, ziehier hoe de zaak ineen zit :

In België zijn $\frac{3}{4}$ van de bevolking aangesloten bij een mutualiteit ; het R.V.Z.I. heeft zelf bepaald dat het 1,50 Fr per cc. bloed uitbetaalt. Dat is de regeling door het R.V.Z.I. getroffen en het is dit tarief dat het Rode Kruis toepast.

Dus krijgen $\frac{3}{4}$ van de Belgische bevolking het bloed gratis.

Het $\frac{1}{4}$ dat overblijft kunnen we in twee delen : diegenen die kapitaalkrachtig zijn : het is billijk dat die voor bloed betalen. De anderen kunnen het altijd gratis krijgen ; het volstaat er de aanvraag voor te doen. Nooit wordt dergelijke aanvraag afgewezen. Ik weet waarover ik spreek : de aanvraag wordt aan het diensthoofd gericht en die moet beslissen.

Meer nog : het Rode Kruis heeft voor zijn bloedgevers een soort verzekering willen instellen : iemand die aan de diensten van het Rode Kruis een weinig van zijn bloed afstaat zal binnen de 365 dagen hierop volgend bloed gratis krijgen indien hij dat nodig heeft ; ook zijn vrouw, kinderen, familieleden, die onder hetzelfde dak wonen.

Bovendien, wat al zorgen, toestellen en personeel vergt het bewerken van bloed ! De laboratoria moeten dagelijks nauwkeurige onderzoeken doorvoeren : hiervoor hebben we gespecialiseerd personeel nodig. We moeten een permanente dienst op gang houden. Koelkasten, waarin

we steeds bloed voorhanden hebben. Dag en nacht, Zondag of feestdag, van de 1e Januari tot de 31e December, op elk ogenblik moeten we personeel present hebben om het gevraagde bloed, juist dié gevraagde groep, ter beschikking te kunnen stellen. Zonder te spreken van de steriele flessen en andere benodigdheden, het Rö-toestel voor onderzoek van bloedgevers, de verpleegsters, het onmisbaar administratief personeel. Dit alles zal u doen inzien dat dergelijke organisatie geld kost.

En het Rode Kruis moet zelf zorgen voor een sluitend budget. Het krijgt van de regering geen steun voor de bloedtransfusie.

Mijn doel is geweest u beter bekend te maken met de bloedtransfusie, een zekere onwetendheid te doen verdwijnen en u zodoende aan te zetten mede te arbeiden aan het ideaal dat we ons vooropstellen.

Wij zijn de mening toegedaan dat, de zieken uitgezonderd, elke volwassene tussen 20 en 60 jaar bloedgever kan worden.

Eenieder is er aan blootgesteld het bloed van een ander mens nodig te hebben ; alle medemensen zijn bij hetzelfde gevaar betrokken.

Daarom is bloedgeven de zaak van iedereen. Het is een sociale, een morele plicht van solidariteit.

Dr Van der Voort,

*Overste van de
Dienst van Bloedtransfusie.*

Van magneet tot motor...

en van motor tot tram

Voor de vele mensen die uit de aard van hun bezigheden dagelijks met tramvoertuigen omgaan is het wel interessant een klein inzicht te verwerven, betreffende de werking der voornaamste onderdelen van dit zoveel besproken rijtuig.

Als we het probleem van de *electriche tram* in zijn geheel beschouwen, dan is het vanzelfsprekend dat onze gedachten in de eerste plaats gaan naar de *electriche motor*. We zullen dan ook trachten in deze bijdrage zo eenvoudig mogelijk de werking van een electriche motor uiteen te zetten.

De werking van een electriche motor berust op het verschijnsel dat een *magnetisch veld* een kracht uitoefend op een stroomvoerende geleider; t.t.z. wanneer een electriche draad zich in een magnetisch veld bevindt en men stuurt door die draad een stroom, dan zal er op die geleider een kracht inwerken die zal trachten deze geleider te verplaatsen.

Twee zaken zijn dus onontbeerlijk bij de werking van een electriche motor: :

- 1° een *magnetisch veld*,
- 2° *stroomvoerende geleiders*.

Plaatsen we een blad papier boven een magneet en strooien we daarop fijn ijzervijzel, dan ziet men dat het ijzervijzel zich op een zeer eigenaardige wijze in regelmatig gebogen lijnen om de magneet rangschikt. Er is dus rond

de magneet een ruimte binnen welke zich magnetische werkingen doen gevoelen, dit is het magnetisch veld hetwelk des te groter is naarmate de magneet sterker is.

Brengt men ook nog een kleine magneetnaald aan een draadje opgehangen, op korte afstand boven het papier, dan ziet men dat het magneetnaaldje zich ook steeds richt volgens dezelfde lijnen. Het is dus duidelijk dat de magnetische krachten in het veld gericht zijn volgens deze lijnen. Deze gebogen lijnen worden daarom de *krachtlijnen* genoemd. (Zie fig. 1).

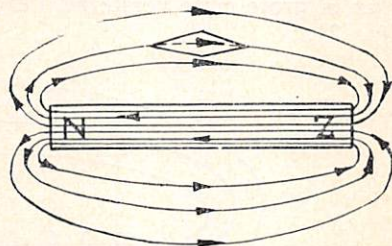


FIG. 1

Brengt men eenzelfde magneetnaald in de omgeving van een electriche geleider waardoor men een stroom zendt, dan zal de magneetnaald uit haar normale stand afwijken. Van zodra we de

stroom onderbreken keert de magneetnaald tot haar noord-zuidrichting terug. Dit toont aan dat van de elektrische stroom een magnetische werking uitgaat, m. a. w. dat de elektrische stroom in zijn nabijheid een magnetisch veld teweeg brengt.

Met dit beginsel kunnen we nu verder bouwen en in plaats van één geleider, nemen we er verschillende die dicht bij elkaar liggen, t.t.z. we maken een spoel. Zendt men nu een stroom door zulk een spoel dan vormt deze een heel stel van stroomvoerende draden waarvan de zuidpool van de eerste tegenover de noordpool van de tweede komt te liggen, de zuidpool van de tweede tegenover de noordpool van de derde winding... enz. Al deze verzamelde magnetische bladen stellen zich samen tot een magnetisch geheel waarvan de noordpool aan het ene uiteinde van de spoel, de zuidpool aan het andere uiteinde ligt. Brengt men nog een ijzeren kern in de spoel dan kan proefondervindelijk worden aangetoond dat hierdoor de magnetische vloed of flux in grote mate versterkt. (Zie fig. 2).

In de figuur kan men zien dat de *krachtlijnen in het ijzer* van de zuidpool naar de noordpool vloeien maar om zich te sluiten, zij langs de noordpool uittreden en door de lucht terug naar de zuidpool lopen. Het geheel is nu een *electro-magneet* geworden en hiermede kunnen we dus aan de eerste vereiste voldoen, nl. het verwekken van een magnetisch veld. In onze trammotoren zijn dat de zo goed gekende *electro's of magneetspoelen*. Zij worden in het motorhuis bevestigd rond de poolschoenen welke dezelfde functie vervullen als deze ijzeren kern van daarjuist en het magnetisch veld, opgewekt door de spoelen, versterken. (Zie fig. 3).

Tussen deze *poolschoenen* plaatsen we nu het *anker van de motor* waarin gleuven zijn gemaakt in dewelke ankerspoelen aangebracht worden. Zo bezitten we de twee principiële zaken welke voor een motor nodig zijn, nl. de *poolschoenen* en het *anker*. Nu komt het er nog op aan dat dit anker rond kan draaien om het elektrisch vermogen welke hij opslorpt uit het net, om te zetten in mechanisch vermogen. Hoe dit

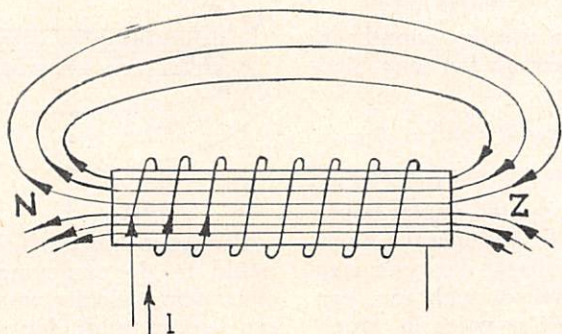


FIG. 2

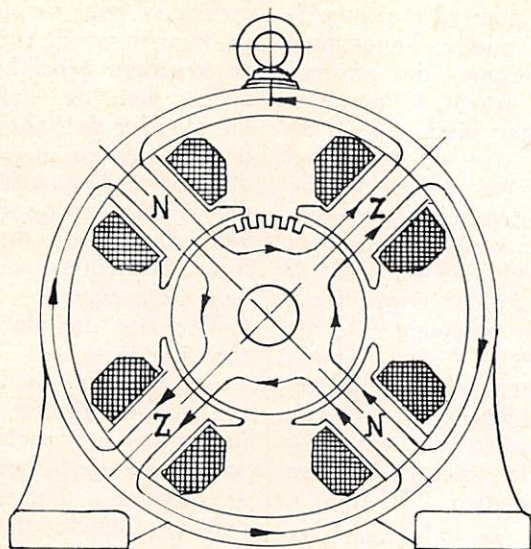


FIG. 3

geschiedt zullen we trachten hier op een eenvoudige manier uit te leggen.

Brengen we in een magnetisch veld, hetwelk we voorstellen door zijn krachtlijnen, een geleider waardoor een stroom vloeit in aangeduide zin. (Zie fig. 4).

Rond deze geleider onstaat nu ook een magnetisch veld want we hebben vroeger gezien dat van de electriche stroom een magnetische werking uitgaat. De krachtlijnen van dit magnetisch veld zijn b.v. gericht volgens de getekende cirkeltjes.

Langs de achterzijde van de geleider zijn de veldlijnen van het hoofdveld en die van de stroomgeleider in dezelfde zin, zodat daar een *veldverdichting* optreedt. Links van de geleider daarentegen zijn de twee velden tegengesteld

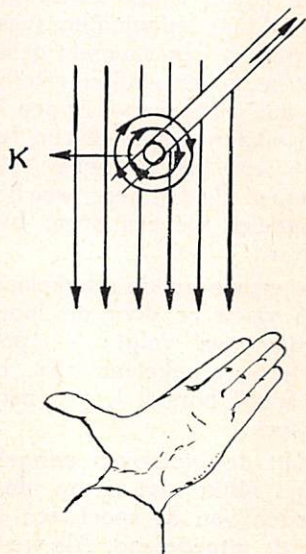


FIG. 4

aan elkaar en doet zich een *veldverzwakking* voor. Tengevolge hiervan ondergaat de stroomgeleider een kracht K die hem van rechts naar links wil drukken. Dit is dus de basisregel volgens dewelke de elektrische motor werkt. Op een stroomvoerende geleider welke zich in een magnetisch veld bevindt, wordt een bepaalde kracht uitgeoefend, *Lorentz-kracht* genaamd. De zin volgens dewelke deze kracht werkt vindt men gemakkelijk met de *linkerhandregel*. Deze is van groot belang zoals we hierna zullen zien om de draairichting van de motor te bepalen. (Zie fig. 4).

Men strekt de linkerhand zodanig dat de veldlijnen van het hoofdveld langs de palm intreden en dat de vingertoppen de stroomzin aangeven, dan wijst de gestrekte duim de zin van de kracht aan. (Zie fig. 5).

In Fig. 5 is één ankerspoel bestaande uit één winding, tussen de polen van een magneet getekend. Het begin- en eindpunt verbinden we aan twee halve ringen welke aan elkaar geïsoleerd zijn (collector) en tussen twee borstels draaien. Tussen deze twee borstels schakelen we een bron, bv. een batterij.

Sluiten we nu de schakelaar «S», dan vloeit er door de spoel een stroom als volgt: + (positief) batterij, schakelaar «S», borstel II, spoel, borstel I, — (negatief) batterij.

Uit de hierboven aangehaalde regel blijkt dat er op de beide draden van de spoel een kracht wordt uitgeoefend. Als we weten dat de krachtlijnen van een magneet uitwending steeds van de

noordpool naar de zuidpool vloeien, kunnen we de richting van deze krachten gemakkelijk zelf bepalen met de linkerhandregel. Houdt men de linkerhand zó dat de krachtlijnen in de palm intreden terwijl de uitgestrekte vingers de richting van de stroom aangeven, dan geeft de uitgestrekte duim de richting van de kracht aan. (Zie fig. 5).

We zien dus dat de twee optredende krachten van tegengestelde zin zijn en dat zij samen een koppel vormen. Is dit koppel groter dan het mechanisch tegenwerkend koppel dan zal de spoel in beweging komen en beginnen te draaien. Het optredende koppel is bij één spoel zeer onregelmatig daar het tussen een maximale waarde en nul schommelt, naargelang de spoel vertikaal of horizontaal tussen de polen staat. Om een méér gelijkmatig en tevens groter koppel te verkrijgen verdeelt men een groot aantal spoelen over de ankeromtrek. Deze spoelen worden dan i.p.v. naar de twee halve ringen, naar de verschillende lamellen van de collector gevoerd.

Als we nu onze *trammotor* beschouwen, dan zien we dat daar dezelfde principes op toepasselijk zijn. We hebben daar ook het anker met in de gleuven de verschillende ankerdraden welke met de lamellen van de collector verbonden zijn en waarop de borstels geplaatst zijn. Rond het anker bevinden zich de magneetspoelen met hun spoelen (electro's).

(wordt vervolgd)

R. Melis.

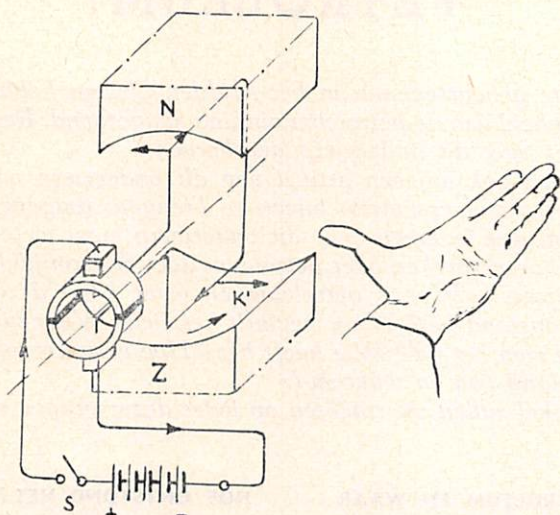


FIG. 5

Het is hoog Tijd...

Dr. Ing. habil., Dr. Ing. E. h. Ph. Kremer, Vorstandsmitglied der Ueberlandwerke und Strassenbahnen Hannover AG, 1956 :

In plaats van ondergrondse spoorwegen geven de Duitse steden ter grootte van 500.000 à 1.000.000 inwoners er de voorkeur aan de trams in het centrum onder de grond te leiden (bv. Bremen, Hannover, Keulen, München en Stuttgart). München heeft het voornemen om reeds in 1958 met de aanleg van de ondergrondse baan voor trams te beginnen, indien de financiering dan geregeld is. Het «Deutsche Verband Oeffentlicher Verkehrsbetriebe» heeft een arbeidscommissie samengesteld om het vraagstuk voor de ondergrondse trams te bestuderen, uit een oogpunt van techniek, constructie, exploitatie en economie. De steden en verkeersautoriteiten beschouwen de ondergrondse baan voor trams als een geschikte oplossing voor steden van deze grootte.

PETROLEUM!

De recente gebeurtenissen in het Midden-Oosten hebben nogmaals de belangrijkheid van de petroleumwinning aangetoond. Reeds veel, zeer veel werd er over dit onderwerp geschreven.

Toch willen ook wij een artikel aan dit onderwerp wijden. Hierin wordt gepoogd het essentiële bijeen te brengen; datgene, we zouden bijna zeggen, wat iedereen over dit onderwerp moet weten.

Lezen of horen spreken over petroleum doet onvermijdelijk een reeks vragen oprijzen: «Wat is petroleum en waar komt deze naam vandaan? Hoe ontstond het? Waar bevindt het zich? Waar vindt men het? Hoe bereidt men het nu? Wie heeft het? Hoe vervoert men het? Wat is er het belang van en waarom?»

In dit artikel zullen we trachten op ieder dezer vragen een antwoord te geven.

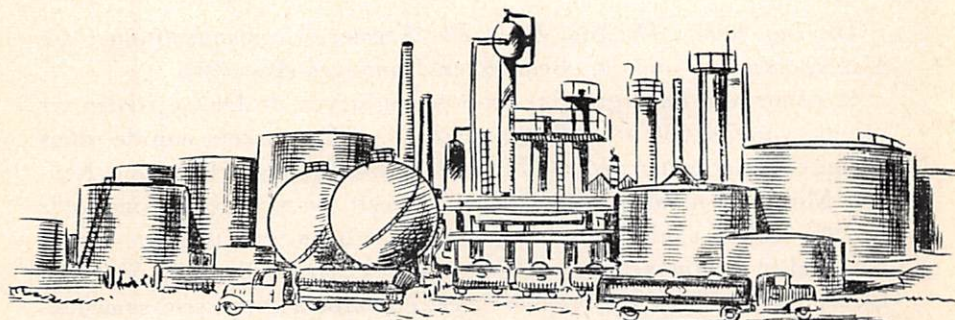
WAT IS PETROLEUM EN WAAR KOMT DEZE NAAM VANDAAN?

De naam «petroleum» is afgeleid van het Grieks «**petra**» (steen) en «**oleum**» (olie) en wordt ook wel aardolie genoemd. Het is een menging van talrijke vloeistoffen met elkaar, waarin bovendien vaste stoffen en ten slotte gassen onder druk zijn opgelost. In hoofdzaak zijn die vaste en gasvormige stoffen de verbinding van koolstof en waterstof met daarnaast zuurstof, stikstof en zwavel.

HOE ONTSTOND HET?

Ofschoon theoretisch, aardolie afgeleid kan worden uit verbindingen van metalen met koolstof en dit proefondervindelijk ook gedaan is, spreken de geologische verhoudingen tegen een dergelijke ontstaanswijze in de natuur.

Het is waarschijnlijk dat aardolie ontstaan is uit micro-organismen, zowel plantaardige als dierlijke. De **grondstoffen** waaruit de **aardolie** gevormd is, zijn vermoedelijk **vetten, oliën en eiwitten**.



C. Engler, een Duitser, heeft aange-
toond dat aardolie uit vetten bestaat.
Hij nam dierlijke vetten, verhitte deze
in een hermetisch gesloten pot tot op vrij
hoge temperatuur, zette de massa sterk
onder druk en verkreeg aardolie...

De vorming van aardolie geschiedde
door toeneming van druk en tempera-
tuur der aardlagen, waarin de micro-
organismen begraven werden.

WAAR BEVINDT HET ZICH?



De naam **aardolie** beduidt dat deze olie
in de aarde zit, maar waar? De aard-
olie komt voor in poreuze aardlagen,
vooral in zand- en steenzandlagen, zeld-
zamer in cellige kalksteen en dolomiet.
Aardolie vult de poriën van dergelijke
lagen, zoals ook het grondwater doet.
Aangezien de micro-organismen waar-
uit de aardolie bestaat in de zee bezon-
ken zijn, komt te zamen met aardolie,
gewoonlijk zeewater voor.

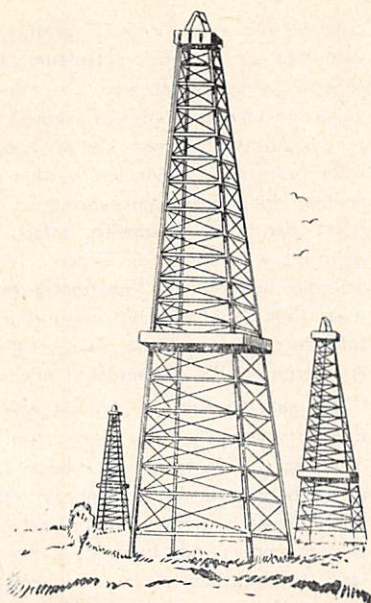
De **nafta**, die zich onder de aarde
heeft verzameld, wil om verschillende
redenen nu en dan wel eens naar de
aardoppervlakte. Onder de aarde is er
altijd zeer veel water en daar nafta
lichter is, tracht ze op te stijgen. Bo-
vendien scheidt ze een gas af — dit
gas pakt zich samen boven de nafta en
drukt er op als het nergens kan ont-
snappen. Is er echter een spleet in de
aarde, dan drukt het gas de nafta eruit.
Indien deze aan de oppervlakte komt en
zich in een of andere put vergaart, ver-
dampt door de zonnwarmte eerst de

benzine die er in zit. Langzamerhand
verdampst ook de **zware petroleum** of het
regenwater spoelt ze weg. De taaie en
zware bestanddelen blijven evenwel ach-
ter, bezinken, vormen kleine hoopjes.
Door het steeds toevloeiën worden deze
hoopjes tot hopen omgevormd en men
heeft dan het **natuurlijk asfalt**, dat
gebruikt wordt voor de wegen. Tegen-
woordig hebben we **kunstmatig asfalt**,
maar vóór deze was het natuurlijk as-
falt de roem der Dode Zee, waar de
Arabieren asfalt «**Jodenpek**» noemden.

Nu gebeurt het ook dat het **naftagas**
kan ontsnappen en het dringt dan ook
op verschillende plaatsen op onze aarde
uit de bodem. Er hoeft maar een vonkje
in de buurt te komen en de boel staat
in vlammen en dan brandt het net zo-
lang tot het gas op is. Dat **naftagas**
heet **methaan** of **moerasgas** en heeft een
hoogst zeldzame eigenschap: als men er
een weinig van inademt, verandert de
grimmigste bullebak plotseling in een
vrolijke klant.

Deze door de bliksem ontstoken vu-
ren werden door de vuuraanbidders tot
tempels omgevormd.





WAAR VINDT MEN HET ?

In de U.S.A., Canada (Noorden van Alberta), Mexico, Venezuela, Trinidad, Argentinië, Bolivië, Ecuador, Rusland, Roemenië, Zuid-Polen, Iran, Irak, Arabië, Indonesië, Borneo, Birmanië, Duitsland, Nederland (kleine reserves langs de Nederlands-Duitse grens) en als laatste nu de Sahara.

Uit wat voorafgaat, blijkt dat petroleum niet zoveel vindplaatsen heeft als steenkolen, die omzeggens in elke bodem worden aangetroffen.

HOE BEREIKT MEN HET OF HOE KAN MEN HET WINNEN ?

Het diepste boorgat, waaruit men **olie wint**, is 4.734 m diep (1949). Men boort gaten in de aarde (van enkele tientallen meter tot 6.270 m — geen olie gevonden). Als men begint te boren, zet men een «rotary» in beweging (100 tot 250 kg). Na 10 tot 15 m wordt een poosje rust ingelast. Het boorgat wordt intussen uitgewassen; aarde en stukgemalen stenen worden er zorgvuldig uitgehaald. Hoofdzak is

dat het gat zuiver loodrecht verloopt tot de petroleumlaag bereikt wordt.

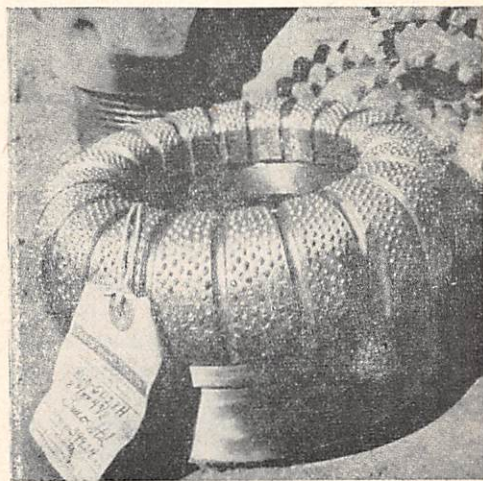
Nu kunnen zich verschillende mogelijkheden voordoen: óf de aardolie stijgt vanzelf in de buis omhoog en vloeit er gewillig uit óf men moet ze omhoogpompen; soms is het een spuitend gat.

In dit geval begint de lucht in de boortoren te trillen; uit het boorgat dringt een gedempt, onderdrukt bruisen; een machtige straal petroleum en gas schiet er uit, waarbij brandgevaar zeer acuut is.

Het gebeurde reeds dat zulke «spuiter» door zijn kracht de ganse boortoren wegslingerde.

HOE BEREIDT MEN HET NU ?

Vroeger gebruikte men petroleum aléén als brandolie (lampolie), alhoewel men toen reeds benzine distilleerde, dienstig als ontvlekker van vetten. De eerste constructeurs van de gasmotor, de Fransman Lenoir, de Duitsers Otto en Langer, Daimler en Benz, zijn in feite



«Diamantkroon» boorbeitel.

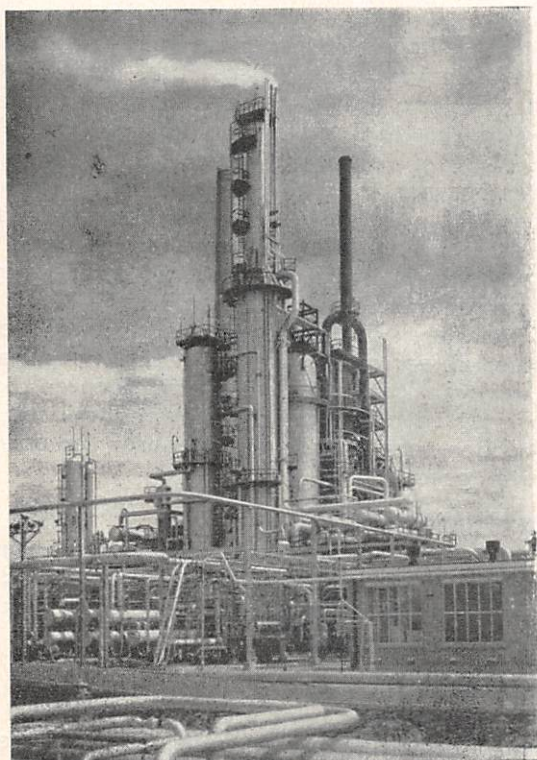
de vaders van de tegenwoordige benzinelijverheid. Auto en vliegtuig hebben benzine tot het belangrijkste naftaprodukt gebracht. Vroeger verhitte men de nafta en bij dit proces verdampte langzamerhand de verschillende bestanddelen.

Nu **kraakt** men het. Door het kraken ondergaat de petroleum een chemische verandering. Met behulp van hoge temperatuur en sterke druk, splijt men de moleculen en verkrijgt men 2,5 maal meer benzine dan vroeger, zelfs uit nafta, waaruit men vroeger geen benzine

kon winnen.

Door de distillatie en raffinering worden verschillende mengsels verkregen, verschillende benzine- en kerosene-soorten, terwijl uit het residu zware oliën, smeeroïën, paraffine en asfalt worden getrokken, waarna gewoonlijk nog een zeer zware olie overblijft, die als stookolie (liquid fuel) vooral voor schepen, maar ook voor huisbrand gezocht is.

(wordt vervolgd)
J. M.



Distillatietoren.

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

T.A.O. VARIA

Periode augustus - september

KERMIS IN TUINWIJK TE MERKSEM.

Van 1 t/m 6 augustus jl. werd de **autobuslijn 33**, voor de duur van de Kermisfeesten in de Tuinwijk van de Laaglandlaan, omgeleid vanaf de Laaglandlaan, over Moeshofstraat, Grasbloemstraat en terug op de Laaglandlaan waar zij haar normale reisweg hernam. Deze omleiding geschiedde voor de ritten in beide richtingen.

WIJZIGING AAN DE WEGCODE.

Ingevolge de wijziging aan de wegcode, waarbij bepaald wordt, dat bij **aanrijdingen met enkel stoffelijke schade**, de rijbaan onmiddellijk dient ontruimd te worden, werden aan het Rijdend Personeel van de Verkeersdienst, bijzondere onderrichtingen verschaft. Deze onderrichtingen zijn vervat in de «Dienstnota n^o 6» dd. 7.8.1958 en zij bepaalt de te volgen procedure door de betrokken agenten. Om een soepele werkwijze te bekomen werden aan de T.A.O.-agenten bijzondere formulieren verstrekt, waarop zij in een minimum van tijd alle nodige gegevens kunnen noteren, alsmede een «Verklaring» welke zij ingevuld aan de bestuurder van het rijtuig eveneens betrokken bij de aanrijding, overhandigen. Tevens werd ieder agent voorzien van een stuk krijt om de stand van de voertuigen, in voorkomend geval, op de grond af te tekenen.

Wij kunnen verklaren dat én de wijziging aan de wegcode én de toegepaste procedure een groot succes zijn, daar deze maatregelen de oponthouden veroorzaakt door lichte aanrijdingen en die in het verleden aanleiding gaven tot zoveel dienstontredingen, het tijdverlies gevoelig hebben verminderd; het openbaar vervoer, de reizigers en de agenten ten goede.

KERMIS TE MERKSEM-DORP.

Van 26 augustus tot 10 september jl. werd de **autobuslijn 33** nogmaals omgeleid, en wel vanaf de Deurne baan over Bredabaan tot Dr. Timmermanslaan, dit ingevolge voor en feestelijkheden op het St. Franciscusplein ter gelegenheid van Merksem-Dorp kermis.

UITGANG «OMMEGANG».

Op zondag, 31 augustus jl. ging voor de laatste maal de «Historische Ommegang» uit te Antwerpen en wel in het Zuiderkwartier en op het Kiel. De wegwijzer was zo opgevat dat onze tram- en busdiensten slechts in lichte mate gestoord werden. Alleen de **buslijnen 25**

en 27 dienden omgeleid te worden in beide richtingen, terwijl **tramlijn 2** onderbroken werd aan de Jan De Voslaan en aan de Driehoek. Een pendeldienst met autobussen zorgde er voor dat de tramreizigers aan de onderbrekingspunten konden overstappen.

Dank zij een bij voorbaat degelijk gecoördineerde planning tussen de stedelijke en onze diensten, was iedereen tijdig in het bezit van de nodige orders en onderrichtingen en verliepen de omleidingen en onderbrekingen in de beste orde.

SCHAAL SELS.

De betwisting van de gekende wielervedstrijd voor de «Schaal Sels» te Merksem, maakte het noodzakelijk de **autobuslijn 33** op 2.9.1958 aan een omleiding te onderwerpen in het centrum van de gemeente Merksem, terwijl op deze autobuslijn en op de **tramlijn 3** een extra zware toeloop van reizigers diende verwerkt te worden.

RIOLERINGSWERKEN IN MINDERBROEDERSRUI.

Van 8 september tot 11 september jl. dienden de rijtuigen der **tramlijn 7** afgeleid te worden naar de Groenplaats i.p.v. naar hun oorspronkelijk eindpunt Tolhuis te rijden, ingevolge rioleringswerken in de Minderbroedersrui.

Een autobuspendienst verzekerde het vervoer van de reizigers van lijn 7 tussen de Comedieplaats en het Tolhuis.

BESTRATINGSWERKEN IN DE CRUYSLEI.

Deze werken hadden voor gevolg dat van 10 tot 22 september de halte van de **tramlijn 8**, richting Groenplaats, in de Cruyslei gelegen, verplaatst diende te worden naar de Boeckenberglei.

HALTEVERPLAATSING.

De halte van de **autobuslijn 33**, gelegen in de Sterckxhoflei ter hoogte van het Sterckxhofmuseum werd op 19 september jl. definitief verplaatst naar het een 40-tal meter verder gelegen **monument der Gesneuvelden**, bij een ingang van het park. Deze halte-verplaatsing geschiedde op verzoek van het Provinciebestuur.

JAARMARKT TE HOBOKEN.

Ter gelegenheid van de bekende Jaarmarkt te Hoboken, werden op 22 september jl. volgende maatregelen in de tram- en autobusdienstregeling aldaar getroffen :

- **tramlijnen 2 en 4** werden opgehouden aan de Urselstraat/Antwerpse Steenweg en keerden daar terug om hun rit naar de Suikerrui en Groenplaats aan te vangen.
- de **autobuslijn 33**, welke normaal langs de Dr. Coenstraat op de Kioskplaats komt, vervolgde haar reisweg door de Oudestraat, om via de Antwerpse Steenweg haar normale reisweg te hervatten op de Louisalei; en dit voor de ritten in beide richtingen.

VOETBALWEDSTRIJD BELGIE-HOLLAND

Voor de tweede maal dit jaar had op 28 september jl. de interlanden wedstrijd België-Holland plaats op het Antwerp Stadion. In de rangen van T.A.O. werd wederom een algemene mobilisatie afgekondigd voor mensen en materieel om de massale toeloop van reizigers die deze gebeurtenis met zich brengt in de best mogelijke voorwaarden te vervoeren. Al de genomen maatregelen oplossen, zowel inwendige als de overeenkomsten getroffen met de openbare besturen, de politie- en rijkswachtdiensten, zou ons te ver leiden. De aan het personeel en de oversten bezorgde dienstberichten, alsmede de communiqués verspreid langs pers en radio, waren hiervoor welsprekend genceg.

TRAMDIENTSTREGELING EN RESULTATEN

Vervoer vóór de wedstrijd naar het Antwerp Stadion.

1. Via Turnhoutsebaan naar Schotensteenweg (tramlijnen 10 & 24).

Het aankoppelen van een tweede bijwagen aan de rijtuigen der tramlijn 10 en het afleiden van de tramlijn 24 naar Schotensteenweg (eindpunt lijn 10) had het beoogde gunstig gevolg. Tussen ca. 12.45 u. en ca. 14.15 u., de tijdspanne waarin het aanvoeren der reizigers geschiedde, werd practisch geen plaatsgebrek vastgesteld.

Via de Turnhoutsebaan werden aldus ca. 2.500 reizigers aangevoerd.

2. Via Schijnpoort naar Antwerp Stadion (tramlijnen 3, 12 en Extra-Diensten).

Deze reisweg is bij het reizend publiek veel meer in trek dan de route over de Turnhoutsebaan. Komende vóór het Centraal Station, worden de reizigers veel dichter bij het Antwerp Stadion gebracht dan wel langs de reisweg van tramlijn 10. Van ca. 12.40 u. reeds werd de eerste drukte op onze tramwagens vastgesteld en deze drukte hield aan tot ca. 14.30 u. met een «hoogtepunt» van ca. 12.50 u. tot 14.05 u.

De frequentie waarmede de tramrijtuigen elkaar opvolgden in de richting van het Antwerp Stadion bedroeg ca. 2 min.

Ingevolge een in de voormiddag gehouden optocht in het centrum van de stad, liepen enkele rijtuigen een vertraging van 5 à 6 min. op. Deze vertraging deed zich tot ca. 13.00 u. gevoelen.

Langs deze reisweg, dus via het Schijnpoort naar het Antwerp Stadion, werden tussen 12.40 u. en 14.30 u. ongeveer 9.500 reizigers vervoerd.

Bijgevolg bedroeg het totaal aantal aangevoerde reizigers naar het Stadion, vóór de aanvang van de wedstrijd :

- ca. 9.500 reizigers via Schijnpoort
- ca. 2.500 reizigers via Turnhoutsebaan

— ca. **12.000 reizigers** langs beide aanvoerwegen.

Vervoer na de wedstrijd.

1. Langs de zijde van de tramlijn 10 (Schotensteenweg), voor de reisweg over de Turnhoutsebaan, was het vervoer eerder gering te noemen. Er werden slechts 17 volzette tramrijtuigen genoteerd, nl.

9 treinen met elk 2 Bijw. = ca. 2.025 reizigers

8 treinen met elk 1 Bijw. = ca. 1.200 »

17 treinen ca. 3.225 »

2. Aan het eindpunt van lijn 12 (Ter Heydelaan) was de toestand enigszins anders. Dank zij de bijzondere regeling, waardoor vanaf het Schijnpoort onmiddellijk ledige wagens worden aangevoerd naar het Antwerp Stadion, waren de diensten van T.A.O. er in gelukt een ware keten van tramrijtuigen aan te leggen tussen het Kon. Astridplein en het Stadion. Inderdaad vertrokken van ca. 16.44 u. af tot 17.45 u., dus gedurende 61 min. in totaal 44 gans volzette treinen.

Deze 44 treinen waren samengesteld uit 29 treinen met elk 2 Bijw. en 15 treinen met elk 1 Bijw. en vervoerden in totaal ca. 8.775 reizigers.

Aldus werden in totaal door onze diensten na het einde van de wedstrijd ca. 12.000 reizigers vervoerd, wat ruim 700 reizigers meer is dan bij de vorige België-Holland wedstrijd op 13 april jl.

Het lijkt ons wel gepast hier een warme hulde te brengen aan het ganse personeel van T.A.O. zowel het loodspersoneel, de mannen van de bovenleiding die instonden voor de stroomlevering als de oversten en agenten van het rijdend personeel en ook de administratieve diensten, die deze krachttoer volbrachten.

Tevens blijkt ook uit de hierboven vermelde korte opsomming van de moeilijkheden, omleidingen en halteverplaatsingen, welke hoge graad van paraatheid er voortdurend van onze mensen vereist wordt om toch maar een regelmatige dienst te kunnen handhaven. Wij hopen dat door het bekend maken van de voornaamste «perikkel» wij er mogen toekomen bij het reizend publiek een tegemoetkoming te verwerven, onze trammensen in het bijzonder en het openbaar vervoer in 't algemeen ten goede.

BESTUURDERS ! !

Afgcwallen bladeren, regen, mist, ijzel en sneeuw verhogen het gevaar voor aanrijdingen en g l i j d e n ! !

B E W A A R V O L D O E N D E R E M A F S T A N D !

WIE BEN IK ?

ONS DENKHOEKJE

Vul aan de hand van de verstrekte gegevens het vereiste woord van 5 letters in op de stippeltjes. Elke punt is één letter.

- 1 Plaats in Limburg, voorheen Luikse heerlijkheid.
- 2 Vlaams schrijver.
- 3 Verworping, verstoteling.
- 4 Vissoort
- 5 Ital. natuurkundige, wiens naam eeuwig verbonden is aan de eenheid van electrisch potentiaal verschil.
- 6 Knaagdier
- 7 Gevaarlijke oogziekte.
- 8 Dichter - ziener van Italië.
- 9 Bekende Bordeaux-wijn.
- 10 Onderwerp van/of punt ter behandeling.
- 11 Gedroogde kern van kokosnoten.
- 12 Beker, kruik, ook dicht gekruld hoofdhaar.
- 13 Eiland in de Middellandse Zee.
- 14 Titel van roman door Lode Baekelmans.
- 15 Werkelijke naam van de schrijver van «Camera Obscura».

Bij goede oplossing verkrijgt men in de derde kolom, gelezen van boven naar onder, de naam van een Belg die veel bijgedragen heeft tot de ontwikkeling van de electrische tram.

Oplossing zie bladzijde 49.

DIT MAANDBLAD WERD VERZORGD DOOR

PUBLI

NEWS

PUBLICITEIT

CONSTITUTIESTRAAT 10
Tel. 32.48.44

ANTWERPEN
P.C. 1468.12

De specialist der drukwerken !

T.A.O.-AUTOBUSLIJNEN 5 & **25** (vervolg)

VERTREKTIJDEN aan GROENPLAATS
naar **WILRIJK (Boekstr.)**

WEEK- & ZATERDAGDIENST

25	5	25	5	25	5	25	5	25	5
5.30	6.00	6.22	6.34	6.44	6.56	7.08	7.17	7.25	7.30
7.35	7.40	7.45	7.50	7.55	8.00	8.05	8.10	8.15	8.21
8.28	8.37	8.45	8.53	9.00	9.10	9.16	9.23	9.30	9.37
9.43	9.51	9.58	10.06	10.13	10.21	10.28	10.35	10.42	10.49
10.57	11.04	11.12	11.19	11.26	11.33	11.40	11.47	11.54	11.59
12.04	12.09	12.14	12.20	12.26	12.32	12.39	12.46	12.53	13.00
13.05	13.11	13.17	13.23	13.29	13.38	13.46	13.54	14.01	14.11
14.17	14.25	14.32	14.40	14.47	14.55	15.03	15.11	15.18	15.26
15.33	15.41	15.49	15.57	16.05	16.10	16.15	16.20	16.25	16.31
16.37	16.43	16.48	16.53	16.58	17.03	17.08	17.13	17.18	17.23
17.28	17.33	17.39	17.45	17.50	17.55	18.00	18.05	18.10	18.15
18.20	18.25	18.30	18.34	18.40	18.46	18.54	19.04	19.13	19.23
19.33	19.42	19.52	20.01	20.10	20.20	20.28	20.37	20.46	20.55
21.04	21.13	21.21	21.30	21.39	21.48	21.57	22.06	22.14	22.23
22.32	22.41	22.50	23.00	23.10	23.20	23.30			

ZONDAGDIENST

5.30	6.00	6.24	6.37	6.49	7.02	7.15	7.28	7.40	7.53
8.06	8.19	8.33	8.46	8.59	9.12	9.26	9.39	9.52	10.07
10.16	10.25	10.34	10.43	10.53	11.02	11.11	11.20	11.29	11.39
11.49	11.58	12.07	12.16	12.25	12.35	12.45	12.54	13.03	13.12
13.21	13.31	13.41	13.50	13.59	14.08	14.17	14.27	14.37	14.46
14.55	15.04	15.13	15.23	15.33	15.42	15.51	16.00	16.09	16.19
16.29	16.39	16.48	16.57	17.06	17.16	17.26	17.36	17.45	17.54
18.03	18.13	18.23	18.33	18.42	18.51	19.00	19.10	19.20	19.29
19.38	19.47	19.56	20.06	20.16	20.25	20.32	20.41	20.50	21.00
21.10	21.19	21.28	21.37	21.46	21.55	22.04	22.13	22.22	22.31
22.40	22.49	22.58	23.07	23.15	23.25	23.30			

Voor inlichtingen en het bekomen van :

gewone- en schoolabonnementen, bewijzen voor weekkaarten, extra-diensten, e.d.,
verzoek U te wenden tot het Hoofdkantoor T.A.O., Grote Hondstraat, 58, Ant-
werpen (te bereiken met trams 11 en 16, Autobuslijn 9 en 13/34).

Nieuw telefoonnummer : 39.99.15 (4 lijnen).

T.A.O.-AUTOBUSLIJNEN 5 & **25****VERTREKTIJDEN te WILRIJK (Boekstr.)****naar GROENPLAATS**

WEEK- & ZATERDAGDIENST

25	5	25	5	25	5	25	5	25	5
5.00	5.30	5.58	6.10	6.20	6.30	6.40	6.47	6.55	7.00
7.05	7.10	7.15	7.20	7.25	7.30	7.35	7.40	7.45	7.50
7.55	8.00	8.05	8.10	8.15	8.20	8.25	8.30	8.35	8.40
8.45	8.52	8.59	9.07	9.15	9.23	9.30	9.38	9.45	9.53
10.00	10.07	10.14	10.21	10.29	10.36	10.44	10.51	10.58	11.05
11.13	11.19	11.26	11.34	11.42	11.49	11.56	12.03	12.10	12.17
12.25	12.32	12.37	12.43	12.49	12.55	13.00	13.06	13.12	13.18
13.24	13.30	13.36	13.41	13.47	13.55	14.02	14.10	14.17	14.25
14.33	14.41	14.48	14.56	15.03	15.11	15.19	15.27	15.35	15.43
15.50	15.58	16.05	16.13	16.21	16.29	16.37	16.42	16.47	16.52
16.57	17.03	17.09	17.15	17.20	17.25	17.30	17.35	17.40	17.45
17.50	17.55	18.00	18.06	18.12	18.18	18.26	18.23°	18.29°	18.36
18.45	18.44°	18.49°	18.55	19.05	19.03°	19.09°	19.15	19.25	19.34
19.43	19.53	20.03	20.12	20.21	20.30	20.39	20.48	20.56	21.05
21.14	21.23	21.32	21.41	21.49	21.58	22.07	22.16	22.25	22.34
22.42	22.51	23.00	23.06°	23.15°	23.25°	23.35°	23.45°	23.55°	

ZONDAGDIENST

5.00	5.30	6.00	6.13	6.25	6.38	6.51	7.04	7.16	7.29
7.42	7.55	8.08	8.21	8.34	8.47	9.01	9.14	9.27	9.40
9.48	9.56	10.05	10.15	10.25	10.35	10.44	10.53	11.02	11.12
11.22	11.31	11.40	11.49	11.58	12.08	12.18	12.27	12.36	12.45
12.54	13.04	13.14	13.23	13.32	13.41	13.50	14.00	14.10	14.19
14.28	14.37	14.46	14.56	15.06	15.15	15.24	15.33	15.42	15.52
16.02	16.12	16.21	16.30	16.39	16.49	16.59	17.09	17.18	17.27
17.36	17.46	17.56	18.06	18.15	18.25	18.33	18.43	18.53	19.02
19.11	19.20	19.29	19.39	19.49	19.58	20.06	20.15	20.24	20.34
20.44	20.53	21.02	21.11	21.20	21.29	21.38	21.47	21.56	22.05
22.14	22.23	22.32	22.41	22.49	23.00	23.05	23.14°	23.23°	23.32°
23.40°	23.51°	23.55°							

N.B. De ° gemerkte vertrektijden, zijn deze van rijtuigen welke inrukken. Deze rijtuigen volgen hun normaal traject tot J. Van Rijswijcklaan, om dan via de Markgravelei en over lijn 34 tot Zuidstation, in te rukken in de Garage Brusselstraat.

T.A.O.-AUTOBUSLIJNEN 17 & **27**

**VERTREKTIJDEN te WILRIJK (Boekstr.)
naar CENTRAAL STATION (Dierentuin)**

WEEKDIENST

27	17	27	17	27	17	27	17	27	17
5.52	6.06	6.16	6.26	6.37	6.45	6.52	6.58	7.06	7.14
7.19	7.24	7.29	7.36	7.43	7.51	7.59	8.06	8.13	8.19
8.24	8.28	8.36	8.44	8.53	9.02	9.12	9.22	9.32	9.40
9.49	9.57	10.05	10.15	10.23	10.32	10.40	10.48	10.56	11.07
11.15	11.24	11.32	11.40	11.47	11.53	11.59	12.06	12.13	12.21
12.29	12.35	12.41	12.48	12.54	13.01	13.08	13.15	13.22	13.28
13.34	13.40	13.46	13.54	14.03	14.12	14.20	14.27	14.32	14.38
14.46	14.53	15.00	15.08	15.16	15.23	15.30	15.36	15.41	15.48
15.55	16.03	16.11	16.18	16.25	16.32	16.39	16.44	16.51	16.59
17.07	17.13	17.21	17.28	17.36	17.42	17.47	17.53	18.03	18.10
18.17	18.25	18.33	18.40	18.50	18.17 ^o	18.55 ^o	19.01	19.11	19.20
19.29	19.37	19.45	19.52	20.01	20.09	20.17	20.26	20.34	20.41
20.50	20.59	21.08	21.17	21.25	21.31	21.39	21.47	21.56	22.04
22.12	22.19	22.28	22.36	22.45	22.53	23.02	23.09	23.17	23.25
*23.35	*23.40	*23.47 ^o	*23.54 ^o	* 0.02 ^o	* 0.10 ^o	* 0.20 ^o	* 0.23 ^o		

(* zie zaterdagdienst)

ZATERDAGDIENST

23.33	23.41	23.50	23.58	0.15	0.18 ^o	0.26 ^o	0.35 ^o	0.45 ^o	0.53 ^o
-------	-------	-------	-------	------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

ZONDAGDIENST

5.55	6.05	6.20	6.32	6.46	6.58	7.10	7.23	7.36	7.49
8.01	8.15	8.28	8.41	8.54	9.08	9.21	9.34	9.44	9.52
10.00	10.10	10.20	10.30	10.39	10.48	10.57	11.07	11.17	11.26
11.35	11.44	11.53	12.03	12.13	12.22	12.31	12.40	12.49	12.59
13.09	13.18	13.27	13.36	13.45	13.55	14.05	14.14	14.23	14.32
14.41	14.51	15.01	15.11	15.19	15.28	15.37	15.47	15.57	16.07
16.17	16.25	16.34	16.44	16.54	17.04	17.14	17.22	17.31	17.41
17.51	18.01	18.11	18.19	18.28	18.38	18.48	18.58	19.07	19.15
19.24	19.34	19.44	19.54	20.03	20.10	20.19	20.29	20.39	20.49
20.58	21.06	21.15	21.24	21.34	21.43	21.52	22.00	22.09	22.18
22.28	22.37	22.45	22.55	23.03	23.12	23.21	23.30	23.39	23.48
23.57	0.05	0.12 ^o	0.21 ^o	0.30 ^o	0.39 ^o	0.48 ^o	0.55 ^o		

ENKELE RIJTIJDEN

Van Wilrijk (Boekstr.) tot :

— Jan De Voslei (lijnen 25 - 27) :	12 min. ongeveer
— Driehoek (lijnen 5 - 17 - 25 - 27) :	16 min. ongeveer
— Centraal Station (lijnen 17 - 27) :	26 min. ongeveer
— Gerechtshof (lijnen 5 - 25) :	23 min. ongeveer
— Groenplaats (lijnen 5 - 25) :	30 min. ongeveer

VERTREKTIJDEN AUTOBUSLIJNEN 17 & **27** (vervolg)

VERTREKTIJDEN aan CENTRAAL STATION

(Dierentuin) naar WILRIJK (Boekstraat)

WEEKDIENST

27	17	27	17	27	17	27	17	27	17
6.14	6.28	6.40	6.50	7.01	7.09	7.18	7.24	7.33	7.40
7.46	7.51	7.55	8.02	8.09	8.17	8.25	8.35	8.43	8.51
9.04	9.10	9.20	9.27	9.37	9.46	9.56	10.04	10.13	10.21
10.29	10.39	10.47	10.56	11.04	11.12	11.20	11.25	11.30	11.37
11.45	11.52	11.59	12.04	12.12	12.18	12.24	12.30	12.37	12.45
12.53	12.59	13.05	13.12	13.18	13.26	13.34	13.41	13.49	13.55
14.00	14.07	14.15	14.22	14.30	14.38	14.46	14.53	15.00	15.06
15.11	15.18	15.26	15.34	15.42	15.49	15.56	16.02	16.08	16.14
16.21	26.29	16.37	16.44	16.51	16.58	17.06	17.11	17.18	17.25
17.33	17.39	17.47	17.55	18.03	18.09	18.14	18.20	18.28	18.34
18.41	18.49	18.57	19.04	19.14	19.24	19.35	19.43	19.52	20.00
20.08	20.14	20.23	20.31	20.39	20.48	20.56	21.03	21.12	21.21
21.30	21.39	21.47	21.53	22.01	22.09	22.18	22.26	22.34	22.41
22.50	22.58	23.07	23.15	23.24	23.31	23.39	23.47	*23.57	* 0.00

(* zie zaterdagdienst)

ZATERDAGDIENST

23.55	0.03	0.12	0.22	0.30
-------	------	------	------	------

ZONDAGDIENST

6.20	6.29	6.44	6.56	7.10	7.22	7.34	7.47	8.00	8.13
8.26	8.40	8.53	9.06	9.19	9.33	9.46	10.01	10.11	10.20
10.29	10.38	10.48	10.57	11.06	11.15	11.24	11.34	11.44	11.53
12.02	12.11	12.20	12.30	12.40	12.49	12.58	13.07	13.16	13.26
13.36	13.45	13.54	14.03	14.12	14.22	14.32	14.41	14.50	14.59
15.08	15.18	15.28	15.38	15.46	15.55	16.04	16.14	16.24	16.34
16.44	16.52	17.01	17.11	17.21	17.31	17.41	17.49	17.58	18.08
18.18	18.28	18.38	18.46	18.55	19.05	19.15	19.25	19.34	19.52
19.51	20.01	20.11	20.21	20.29	20.36	20.45	20.55	21.05	21.15
21.24	21.32	21.42	21.50	22.00	22.09	22.18	22.26	22.33	22.44
22.53	23.03	23.11	23.21	23.29	23.38	23.47	23.56	0.05	0.14
0.23	0.30								

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

T.A.O. AUTOBUSLIJN 34

VERTREKTIJDEN te **BORGERHOUT** (Groeningerplein) naar **ZUIDSTATION**

WEEKDIENST.

4.40 — 5.00 — 6.00 — 6.20 — 6.40 — 7.00 — 7.20 — **7.30** —
— 7.40 — 8.00 en verder om de 20 min. tot 17.00 — 17.20 —
17.30 — 17.40 — 18.00 en verder om de 20 min. tot 23.00 (laatste
vertrek).

ZATERDAGDIENST.

4.40 — 5.00 — 6.00 — 6.20 — 6.40 — 7.00 — 7.20 — **7.30** —
7.40 — 8.00 en verder om de 20 min. tot 23.00 (laatste vertrek).

ZONDAGDIENST.

4.35 — 4.50 — 6.00 — 6.20 — 6.40 — 7.00 en verder om de
20 min. tot 23.00 (laatste vertrek).

VERTREKTIJDEN aan **ZUIDSTATION** naar **BORGERHOUT** (Groeningerplein).

WEEKDIENST.

6.00 — 6.50 — 7.10 — 7.30 — 7.50 (samen met extra-dienst tot
Berchem Station) — 8.10 — 8.30 — 8.50 — 8.55 — 9.10 en
verder om de 20 min. tot 16.50 — 17.00 — 17.10 en verder om de
20 min. tot 23.30 — 23.45 (laatste vertrek).

ZATERDAGDIENST

6.00 — 6.50 — 7.10 — 7.30 — 7.50 (samen met extra-dienst tot
Berchem Station) — 8.10 — 8.30 — 8.50 en verder om de 20 min.
tot 23.30 — 23.45 (laatste vertrek).

ZONDAGDIENST.

6.10 — 6.30 — 6.50 — 7.10 en verder om de 20 min. tot 23.30 —
23.45 (laatste vertrek).

AANDACHT.

Op deze autobuslijn is het gewone tramtarief van toepassing, bijge-
volg geeft deze lijn aansluiting (reiskaartje B) met alle andere T.A.O.
tram- en autobuslijnen (autobuslijnen 19, 23, 31 en 33 uitgezonderd).
REISWEG.

Borgerhout (Groeningerplein, trolleybuslijn 6), Drink, (Turnhoutse-
baan : tramlijnen 10 en 24), Moorkensplein (Gemeentehuis Borger-
hout), Montestraat, (Plantin- en Moretuslei : autobuslijnen 18
en 18 doorstreept), Draakplaats (Hoofdkantoor T.A.O. — tramlijnen
11 en 16, autobuslijn 9), Berchem Station (autobuslijn 9) — Sta-
tiestraat (St. Maria Gasthuis), Drie Koningenstr. (Grote Steenweg :
tramlijnen 7 en 15), Fr. Van Hombeekplein, O.L. Vrouwestraat,
De Lescluzestraat (Gen. Lemanstr. : autobuslijnen 5 en 17), Mark-
gravelei (J. Van Rijswijklaan : tramlijn 2, autobuslijnen 25 en 27 —
St. Camillusgasthuis), Broederminstraat (Brederodestraat : tramlij-
nen 4, 12 en 24), Zuidstation (tramlijnen 1 en 3, autobuslijn 13,
trolleybuslijn 6).

Viering der oprustgaande trammannen van loods I

Op Zaterdag 20 September ging het jaarlijks feest door opgedragen aan de oprustgaande trammannen van loods I in de feestzaal „Rubens“. Volgende collega's werden gevierd H.H. **Claessens Nr 90, Rutten Nr 1426, Andries Nr 741, Jonghmans 757, Van Oevelen 488, Steenput 615, Heylen 1263, Boeckaerts 6119, Van den Broeck 6123, Van Parijs 6120.**

Om 17 u. gingen de feestelingen aan tafel. De Heren Geerts, bureeloverste verkeersdienst, Henkens, onderbureelhoofd, en Simons, loodsoverste met hun dames vereerden het feest met hun aanwezigheid.

De Heer Bogaerts wenste alle gevierden, namens bestuur en collega's van loods I een welverdiende rust toe en dit nog gedurende vele jaren. Ook de Heer Geerts wenste alle gevierden, in een sappige rede, een welverdiende rust en betrok eveneens de dames bij deze hulde, wat zeer gewaardeerd werd door de aanwezigen. Na de erewijn werd hun een fijn maal opgediend dat, naar de glundere gezichten te oordelen, in ieders smaak viel.

In de feestzaal werden de deuren geopend voor de Cabaretavond, tombola en bal rond 19u30. Wannser de zaal volledig bezet was en de feestelingen hun intrede gedaan hadden, kwam de Heer Bogaerts om alle aanwezigen welkom te heten en hun te danken voor hunne medewerking aan onze tombola's die dienen moesten om dit feestmaal en gezellige avond aan onze oprustgaande trammannen te kunnen aanbieden.

Onder de aanwezigen vielen verschillende oprustgestelde collega's op, evenals de Heer Beaujean, ex-diensthoofd met zijn dame.



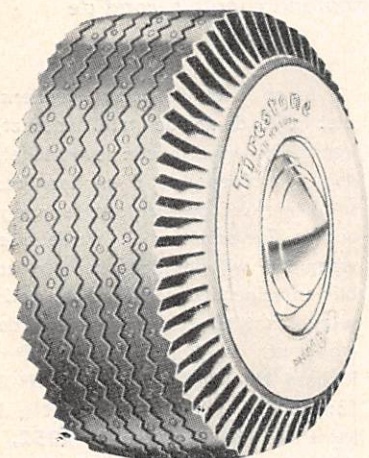
Ook de «Boerinnkens» waren van de partij!

De cabaretavond, waaraan de aanwezigen veel genoeg beleefden, werd opgeluisterd door het gezelschap «Leonard van Deyck». Na het cabaretgedeelte en de tombola werd het midden der zaal ont-ruimd en werd er nog lustig gedanst tot 2.30 u. Zo werd deze dag besloten in leute en plezier en . . . tot volgend jaar.

Het bestuur dankt nogmaals alle collega's van loods I om hun financiële medewerking voor het feest van onze oprustgaande trammannen.

Lang leve de kring der oprustgaande trammannen van loods I.

Schneider M.



Invoerder voor
België en het
Groot Hertogdom
Luxemburg



**UNION BELGE
ET
D'OUTREMER**

n.v.

**Venusstraat 17 - 19
ANTWERPEN**

Telefoon :
32.65.78 - 32.57.86

Firestone

Viering der oprustgestelde Agenten

der loodsen 3 en 4



De feestelingen met hun dame, genodigden en bestuursleden van het inrichtend comiteit, rond de feesttafel geschaard.

Op zaterdag 27 september jl. bood de « verbroedering der Opperustgaande Trammannen der Loodsen 3 & 4 » haar traditioneel huldigingsbanket aan voor de in 1958-1959 oprustgestelde en oprustgaande leden.

Nadat onze voorzitter Dhr. P. Bulens namens de « Verbroedering » alle aanwezigen had welkom geheten, werd daarop het woord genomen door onze sympathieke Burgemeester van Hoboken, de Heer Victor De Bruyn, die er aan had gehouden op deze viering aanwezig te zijn, wat wij ten zeerste op prijs stellen. In zijn rede stelde hij het bestuur en de leden van onze « Verbroedering » als voorbeeld van wat met een weinig solidariteit kan bereikt worden. De feestelingen wenste hij nog een een lang leven toe in goede gezondheid.

Daarop nam de Heer Henkens, die met zijn dame de tafel voorzat, het woord. Hij maakte een levensschets van de « Verbroedering » en haar bestuur, sprak met lof over de ons te vroeg ontvallen Erevoorzitter P. Verdeurmen en vroeg dat wij de ingegane weg zouden blijven volgen. Daarop werd een heildronk uitgebracht ter ere van de gevierde collega's nl. de **H.H. Hennin N° 763, Richard N° 1002, Herremans N° 1680, Somers N° 1063, Janssens N° 1103, Mees N° 1314, Biscop N° 1352, Matthijs N° 1493** en de drie kameraden, verontschuldigd wegens ziekte, **Liekens N° 370, Mariën N° 1177 en Veys N° 1221.**

Aan tafel waren een paar mensen die het niet konden verzwijgen, dat hun was gezegd geworden, dat heel dit feest zou

bestaan uit enkele belegde broodjes en die het zich nu bekloegen dat zij 's middags nog een volledig maal hadden genomen. Dat de mensen die dergelijke praatjes rondstrooien maar eens aan onze gevierden vragen, wat een banket betekent bij ons!

De dames van de gevierde collega's ontvingen een prachtige bloemtuil, terwijl hun echtgenoot een omslag ontving waarin, bij zijn gestort kapitaal, nog fr. 700,— was gevoegd.

Bij het begin van de cabaretavond, werd door de feestbestuurder om een minuut stilte verzocht, ter nagedachtenis van wijlen onze Erevoorzitter P. Verdeurmen. Te 19.30 u. werden de feestelingen binnengeleid met muzikale begeleiding en onder daverend applaus van al de aanwezigen.

Namens de feestelingen, dankte Dhr. Biscop het bestuur en maakte van de gelegenheid gebruik de jongeren aan te zetten het werk van de « Verbroedering » te waarderen en aan te sluiten. Daarop stelde feestbestuurder L. De Maegdt een drietal medewerkers voor, die buiten het trambedrijf staan, maar die steeds bereid gevonden wor-

den hun vrije tijd ter beschikking van onze trammannen te stellen. Zij werden op een passende wijze, letterlijk en figuurlijk, in de bloemen gezet. Hierop nam het caberet van Staf Permentier en Gaston Bergmans de leiding in handen en weldra ontbrandde een niet te doven vuurwerk van lachsalvo's.

Rond 23 uur, moest onze non-stop lachparade dan toch een einde nemen, maar dit was het sein voor het orkest van Bob Senora om de danslustigen hun gading te geven. Wij moeten eerlijk bekennen dat onze gevierde kameraden geen enkel dansje oversloegen en vele jongeren de loef afstaken.

Wanneer rond 1.30 u. dan de laatste tonen weerklonken, had iedereen spijt dat zo een gezellige avond reeds voorbij was, maar wij hebben rendez-vous gegeven voor onze volgende « Bonte Avond » welke zal plaats hebben op 15 november a.s. in de zaal « Luna ».

L. De Maegdt.

Feestbestuurder der Verbroedering
der Oprustgaande Trammannen
der Loodsen 3 & 4.

WAT BETEKENT VOLGENDE ZIN ???

«Een boer had een varken en de moeder van de boer was ook de vader van het varken».

Zie blz. 49

PROFICIAT.

Collega **LAUWERS H.**, kraagnummer 842, werd de gelukkige winnaar van een T.V.-toestel, geschonken door het Gemeentebestuur van Merksem, voor de personen welke deel hebben genomen aan de gezondheidscampagne «Laat U tijdig doorlichten!».

Wij wensen collega Henri van harte proficiat, met deze gelukkige daad van Dame Fortuna en veel kijkgenot.

De Redactie.

Personalia

Op 13 oktober jl. vernamen wij met ontzetting het nieuws dat ons redactielid en kampioen-propagandist, collega 659 **Verhelst** op zaterdag 11 oktober jl. in de vooravond het slachtoffer geworden was van een duister verkeersongeval. Hij werd met zware verwondingen opgenomen in het Stuivenberggasthuis. In de loop van de volgende dagen mochten wij, gelukkig, vernemen dat hij tot het bewustzijn was teruggekeerd en dat hij veel kansen maakt op een spoedig en algeheel herstel. Wat wij hem van harte wensen !

HUWELIJKEN.

Traden welgemoed in het huwelijksbootje :



919	Vets H.	en	Mej. Evens S.
1453	Van Mele A.	en	Mej. Rymenans M.
1844	Deckers F.	en	Mej. Ferket A.
6737	Van Winkel M.	en	Mej. Meens C.
6155	Op de Beeck J.	en	Mej. Vermeulen M.

Wij wensen aan al deze jonggehuwden een voorspoedig en langdurig samenzijn.

GEBORTEN.

Wij ontvingen de blijde tijding van een gelukkige geboorte bij volgende collega's:

525	Roels	een dochter Anita
6118	Lambrechts	een zoon Luc
1342	De Reyer	een dochter Germaine
6107	Gepts	een zoon Ronald
1101	Govaert	een zoon Christel
594	Van Looy	een zoon Frank
5001	Melis	een dochter Maria
982	Vangheel	een zoon Ronald
8111	Trogh	een dochter Maria
1141	Mertens	een zoon Henri
1405	De Cort	een zoon Michel
1370	Dijkers	een dochter Maddy
855	Bresseleers	een dochter Monique
1134	Struyf	een zoon Georges
5341	Van Hees	een dochter Christiane
1384	Van den Heuvel	een dochter Gonda
5066	Van Wesemael	een dochter Amelia
9152	Leemans	een dochter Hilda



543	Huysmans	een dochter Monique
7021	Duys	een zoon Walter
1073	Gysbrechts	een dochter Gerda
359	Lommelen	een dochter Ria

Een hartelijk proficiat voor de gelukkige moeders, de pasgeborenen en de fiere vaders !

NIEUWE AGENTEN.

Volgende agenten kwamen onze grote tramfamilie vervoegen : 590 Daems, 595 Luyckx, 613 Luysmans, 651 Liekens, 660 Coesemans, 665 De Bruyne, 671 Jacobs, 698 Wijtenburg, 748 Fransens, 757 Heylen, 837 Venneman, 848 Van Mieghem, 862 Pallemans, 870 Dillen, 859 Ten Grootenhuyse en 948 Veresen.

Wij heten hen van harte welkom in ons midden en wensen hen een lange en voorspoedige loopbaan toe !

IN DE KLAS.

Meester : «Bobke, weet jij hoe neus in het Frans is?»

Bobke : «Nee, Meneer»

Meester : «Heel goed, jongen».

LEES DIT MET AANDACHT

Wat zijn de beste Brilleglazen met wereldfaam ?

SUPREMA en PONKTUEEL

met waarborgmerk **S**

SUPREMA FILTRALUX B voor Televisie.

SUPREMA FILTRALUX tegen de zonnestrallen

- Storpen al de schadelijke stralen van het kunstlicht op. Ideale bescherming voor de kinema en televisie.
- Geen vermoeienis, geen hoofdpijn meer veroorzaakt door het zicht !
- Deze kwaliteitsglazen worden verkocht bij alle Optiekers-Specialisten.

Vergeet niet het waarborgmerk te eisen

Het zijn

BUCHMANN

Produkten

ZE ZIJN EN BLIJVEN DE BESTE

Onze Gepensioneerden

PER 1.8.1958



LECLERC, Joseph, A. Bureelhoofd der T.A.O. Boekhouding. Geboren op 16 juli 1893 te Fécamp (Frankrijk), was hij op 15 februari 1921 bij onze maatschappij in dienst getreden in de boekhoudkundige dienst. Op 1.1.1928 werd hij benoemd tot Bureelhoofd van voormelde dienst.

HENNIN, Albert, J. Kraagnummer 763. Geboren op 27 juli 1893 te Attenhoven, kwam hij op 3 april 1923 bij onze maatschappij in dienst als trambestuurder. Het is in deze functie dat hij zijn ganse verdere loopbaan aan de Trammaatschappij doorbracht. Sinds 16 oktober 1956 verdween collega Albert uit ons midden ingevolge buik- en borststoornissen. Wij hopen dat de rust waarvan hij thans kan genieten hem in staat zal stellen van op te knappen, opdat hij nog lang van zijn pensioen moge genieten.

MEES, Arthur, J.B. Kraagnummer 1314. Geboren te Antwerpen, op 27 juli 1893. Bij onze maatschappij in dienst getreden op 9 februari 1914 als tramontvanger, functie die hij zijn ganse verdere loopbaan heeft vervuld. Vele jaren verzorgde hij de dienst op de tramlijn 3 waar hij een gekende figuur was.

HERREMAN, Joseph. Kraagnummer 1680. Geboren te Leupegem op 27 augustus 1895 en in dienst getreden bij onze maatschappij op 27 augustus 1919 als ontvanger.

Collega Joseph heeft te kampen met een zware ziekte die hem sinds 25 juli 1954 uit ons midden verwijderd hield. Wij hopen van harte dat hij er in gelukt spoedig zijn gezondheid te herwinnen opdat hij nog lang van een welverdiende rustperiode moge genieten.

SMET, Julien, J. Kraagnummer 943. Geboren op 29 augustus 1893 te Kalloo en op 24 februari 1920 bij onze maatschappij in dienst getreden, als trambestuurder/ontvanger. Vele jaren verzorgde hij de dienst als ontvanger op de lijn 3, met enkele periodieke onderbrekingen dat hij te werk gesteld werd op lijn 12. Alhoewel collega Julien al eens op het ziekenrapport voorkwam, is dit de laatste tijd aanmerkelijk verminderd. Wij hopen dan ook van harte dat de welverdiende rust waarvan hij thans kan genieten hem in staat zal stellen om zijn goede «forme» te bewaren.



RUTTEN, Oscar. Kraagnummer 1426. Geboren te Antwerpen op 25 augustus 1893. Aange trokken door het goede voorbeeld van zijn vader en 2 broers, besloot ook hij de tramfamilie te vervoegen en op 28 juli 1914 werd hij bij onze maatschappij ingeschreven. De laatste 27 jaren werkte hij steeds met dezelfde trambestuurder samen, waarmee hij ook overkwam van loods II naar loods I. Op welke lijn hij ook werkte, lang duurde het niet of hij wist de sympathie te verwerven van de reizigers en collega's.

VAN DER MAEREN, Frans, C. Kraagnummer 1648. Geboren te Antwerpen op 31 augustus 1893 en bij onze maatschappij in dienst gekomen op 8 mei 1919 als ontvanger.

Gedurende vele jaren verzorgde hij de dienst op de lijnen 3 en 12 waar hij de achting en de sympathie van de mensen waarmede hij omging wist te winnen. In 1954 werd collega Frans zwaar ziek, maar gelukkig verscheen hij na zijn herstel niet meer op het ziekenrapport.



ANDRIES, Frans. Kraagnummer 741. Geboren te Waerloos op 13 september 1893, kwam hij bij de Tramwegen in dienst op 7 april 1926., als ontvanger, functie die hij zijn ganse verdere loopbaan heeft uitgeoefend. Hij heeft op verschillende lijnen gewerkt maar het best was hij toch gekend op lijn 8, waar hij bekend staat als een gemakkelijk agent die er de slag van weg heeft om te gaan met de reizigers. Ook bij zijn werkmakers staat hij gunstig aangeschreven. Zijn vrije uren brengt hij veelal door op zijn hofje te midden van zijn bloemen en groenten. Voorwaar een gezonde bezigheid en wij hopen met hem dat hij hiervan nog lang zal mogen genieten.

MEERSMAN, Theophiel. Stamnummer 5024. Geboren op 27 augustus 1897, kwam hij op 26 november 1917 bij onze maatschappij in dienst. Aldaar werd hij te werk gesteld in het Centraal Werkhuis in de hoedanigheid van paswerker. Wegens langdurige ziekte, werd collega Theo vervroegd op rust gesteld.



LUYTEN, Joseph. Stamnummer 6669. Geboren op 15 augustus 1893 kwam hij op 8 oktober 1929 bij onze maatschappij in dienst. Hij werd ingedeeld in loods VI (Merksem) waar hij de taak van manoeuverman werd toegewezen. Wij zijn ervan overtuigd dat collega Jos nog dikwijls aan zijn vrienden uit de loods zal denken, maar ook zij zullen hem niet vergeten.

Bij de dienst «Bovenleiding» werd het op rust gaan gevierd van de garage-arbeider **DAELMAN** (8006) na vele jaren trouwe dienst.

Aan al onze gepensioneerde collega's wensen wij het allerbeste toe, voor hen en al hun naastbestaanden en dat zij een mooie en lange pensioenperiode moge kennen na een welgevulde loopbaan.

CILIA *shoe*

voor Dames en Heren

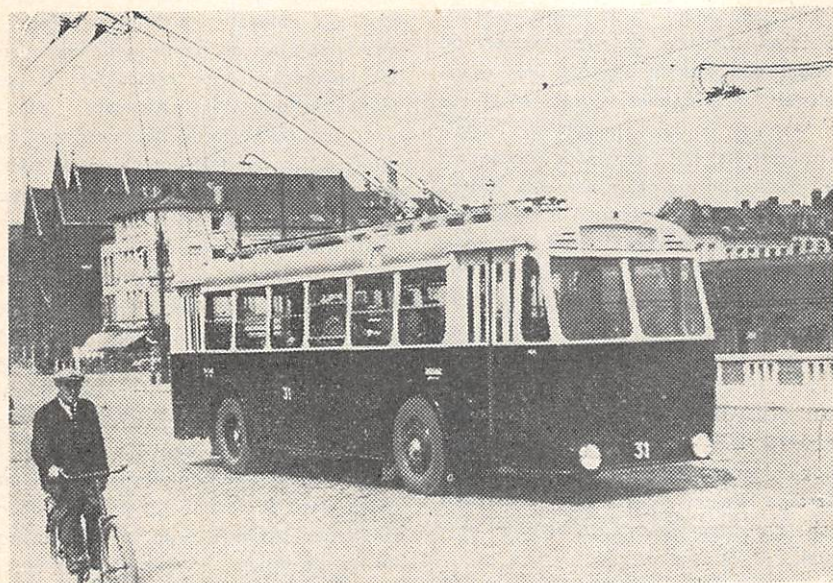
OFFERANDESTRAAT 46
TEL. 32.42.27 Antwerpen



Met deze aankondiging «Speciale korting»



Ken Uw Stad...!



In de volksmond werd deze lijn tot voor enkele jaren nog steeds «den maritim» genoemd, naar de «Société des Tramways Maritimes», gesticht in 1873. Deze lijn vertrok in de tijd aan het **Stuivenberggasthuis** en reed tot **Van Schoonbekeplein** (Zie T.A.O.-band nr. 10, 1ste jaargang, blz. 3) en was uitgerust met paardentrams.

Op 22 april 1903 werd zij geëlektrificeerd en doorgelegd tot Zwemdok (Zuid). Het eindpunt Zuidstation werd op 1 augustus 1926 ingevoerd. Deze lijn beleefde echter haar grootste gedaantewisseling toen in 1938 de toenmalige hypermoderne trolleybussen op haar traject werden ingezet. Achtereenvolgens kwamen de baanvakken Pot-

hoek-Borgerhout, Pothoek-Brouwersvliet gereed tot op 10 oktober 1938 de ganse lijn rijklaar was.

Na deze historische overwegingen en bespiegelingen, is het ondertussen de hoogste tijd geworden en met een korte tik op de bel geeft onze ontvanger te kennen dat wij er vandoor moeten. In tegenstelling met de meeste andere voertuigen, bezit de trolleybus een bijzondere eigenschap, nl. deze der stilte. Dit bezorgde haar dan ook tijdens de verduisteringsperiode in de oorlogsjaren, en bijzonder te Londen, de macabere bijnaam van «**de stille dood**». Inmiddels ligt het **eindpunt der Gravinstraat** reeds een 50 meter achter ons en ontwaren wij links, door de St. Lucasstraat,

ST. JAN DE DOPERSKERK.

Deze tempel, gebouwd in romaanse stijl, naar de plannen van **Frans Baeckelmans**, werd op 17 oktober 1890 ingewijd door Z.E. Kard. Aartsbisschop Goosens. De kerk is grotendeels uit baksteen opgetrokken en de zware, vierkante toren met op de vier hoeken de symbolische voorstelling der vier evangelisten (H. Joannes, Lucas, Mattheus en Marcus), is voorzien van een kegelvormige spits, wat hem in de volksmond de schilderachtige naam van «**de Peperbus**» bezorgde. Van binnen is deze kerk in drie beuken verdeeld en heeft zoals voor de romaanse kerken kenmerkend is, een somber en geheimzinnig voorkomen. Rondom de middenbeuk loopt een gaanderij waarop duizend personen kunnen plaats vinden. De vloer van het koor bevat de afbeelding van de zodiak of dierenriem, in mozaïek ingelegd. Het hoogaltaar is uit koper en email vervaardigd. Boven de hoofdingang bevindt zich een calvarieberg, eveneens in mozaïek.

Over Gijsels- en Vercammenstraat wordt de halte **Groeningervein** bereikt, waar we tevens de grens Antwerpen-Borgerhout overschrijden. Dit plein, uit zijn puinen herrezen, betaalde een zware tol aan het oorlogsgeweld op 1-1-45 en 10-1-45, toen aldaar telkens een vliegende bom insloeg. Door de Kersbeek- en Turckstraat, zo genoemd naar Lubbert Turck van Kersbeek, ritmeester van de Prins van Oranje, bereiken wij de halte der **Sommestraat**. **Louis Sommé**, naar wie deze straat genoemd werd, werd geboren te Parijs in 1772 en was opperheelmeeester in het St. Elisabeth-gasthuis. Hij gaf verschillende werken uit over de heilkunde en overleed te Antwerpen in 1835.

Hier staan wij nu voor het druk kruispunt **Sommestraat-Kerkstraat**, waar wij een gunstig ogenblik moeten afwachten

om te kunnen oversteken. Rechts het **Stuivenberggasthuis** (zie T.A.O.-band nr. 10, 1ste jaargang, blz. 39). Over de Lange Beeldekensstraat vervolgen wij onze reisweg. Aan het huis nr 31 gaan onze gedachten terug naar de dertigerjaren, «**die goeie ouwe tijd**». Het hendaags magazijn verdwijnt en wederom klinken ons de tonen in de oren van het reuzeorgel, toen opgesteld in de vermaarde danszaal «**Alcazar**». Wanneer men de bejaarde bewoners van de vijfde wijk over deze instelling spreekt, gaan nog steeds hun ogen schitteren en vertellen zij u hoe deze zaal, toen een paleis met schitterende kroonluchters, de verzamelplaats was voor de jeugd uit de omgeving. Dan verhalen zij u ook hoe, in alle gemoedelijkheid, er op tijd en stond een «**baantje**» werd geleverd voor de gunst van een of andere locale schone en: «Mijnheer, steeds in ons hemdsmouwen, hé, want 'n Antwerpenaar vecht in zijn hemdsmouwen». Niet zodra was de laatste vuistslag gevallen of alleman stormde terug de zaal binnen om op de tonen van het monster-orgel lustig verder te dansen. Ja, ja, waar is de tijd!

De **Diepestraat**, de volgende straat op onze tocht, werd voor het eerst gekasseid in 1840. Voor wie een lesje wenst te nemen in stuurvaardigheid, kan dit steeds krijgen van onze T.A.O.-trolleybusbestuurders aldaar. Fr. 4,— per rit, fr. 60 voor 18 ritten!! De kunstjes die daar door onze bestuurders in deze ware heksenketel van door elkaar wriemelende voertuigen worden uitgehaald, brengen het schaamtegevoel naar de wangen van ieder rechtgeaard slalomskikampioen (of toch bijna).

Met een laatst behendig manoeuvre loodst onze bestuurder zijn trolleybus de St. Gummarusstraat in, en wij moeten ons bedwingen of wij zouden bijna rechtstaand toejuichen, wanneer wij uit-

eindelijk het St. Jansplein bereiken. Even er nog aan herinneren dat de **St. Gommarusstraat** haar naam ontleent aan een voor de wallen gelegen hoveniershof uit 1683, genaamd «**St. Gommer**». Heden is er nog een herberg die dezelfde benaming draagt. Dat er ook vroeger veel herbergen waren te Antwerpen, vindt zijn bevestiging in het feit dat het **St. Jansplein** zijn benaming kreeg naar het uithangbord van een herberg en waarop vermeld stond «**Den ouden St. Jan**». Dit plein is gans beplant met olmen, beslaat een oppervlakte van 2 ha (of tweemaal de Groenplaats) en wordt tijdens de marktdagen, woensdag en vrijdag, zeer druk bezocht.

Even verder valt ons oog op het straatnaambordje «**Vondelstraat**». En wij bedenken met welke nauwe banden deze grote Nederlandse dichter verbonden is aan onze Scheldestad. Joost van den Vondel werd in 1587 te Keulen geboren uit Antwerpse ouders, welke uitgeweken waren voor de intocht der

Spanjaarden. Hij vestigde zich in 1597 te Amsterdam, alwaar hij in 1679 overleed.

Zodra het verkeerssignaal op «veilig» staat, steken wij de Leien over en weldra bevinden wij ons op de

PAARDENMARKT,

welke reeds in 1351 «**Perdenmarct**» werd genoemd. Tot voor enkele tijd waren wij er allen van overtuigd dat zij oud was, maar sinds de beruchte «kinderkopjes» vervangen werden door een gladde asfaltbaan, waren wij wel enigszins vergeten dat zij al zó oud was.

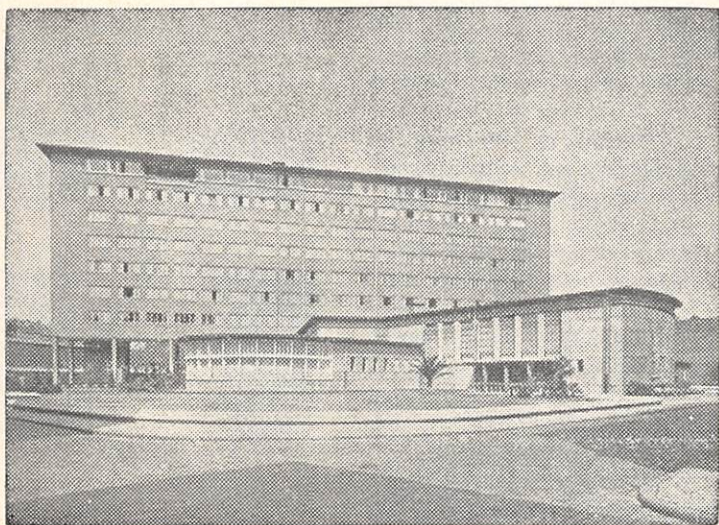
Inmiddels rijst reeds de silhouet van het nieuwe

«INTERNATIONALE

ZEEMANSHUIS»

boven de huizen op. Dit «**Zeemanshuis**» is weer een van die nieuwste aanwinsten der stad Antwerpen, waarop wij terecht trots mogen zijn.

(wordt vervolgd)
F. Van Puyvelde.



Het «Internationaal Zeemanshuis».

VERANDEREN VAN RICHTING = GEVAAR!

In de vorige uitgave van T.A.O.band hebben we in het „hoekje van VIA SECURA“ een zeer interessante bijdrage kunnen lezen van deskundigen aangaande het gebruik van de richtingaanwijzers.

Op zeer duidelijke wijze werd hierin uiteengezet wanneer de richtingaanwijzers moeten gebruikt worden. Er wordt in dit artikel vooral de aandacht gevestigd op art. 21 van de wegcode dat iedere bestuurder verplicht er zich eerst van te overtuigen dat niemand achter hem op de weg een rijbeweging uitvoert om hem voor te steken.

En inderdaad, zonder dit artikel zouden veel bestuurders ware pijltjesridders worden en, zoals we vroeger reeds schreven, denken dat pijl- of knipperlicht een toverlantaarn is. Ze zouden er een ongebreidelde gebruik van maken zonder acht te slaan op de achteropkomende weggebruikers, wat zeker niet bevorderlijk zou zijn voor de vlotte gang van het verkeer en voor het vermijden van aanrijdingen.

Wij, autobusbestuurders, weten maar al te goed hoe dikwijls er onnodig gebruik gemaakt wordt van de richtingaanwijzers, en hoe weinig er gebruik wordt van gemaakt als het werkelijk nodig is.

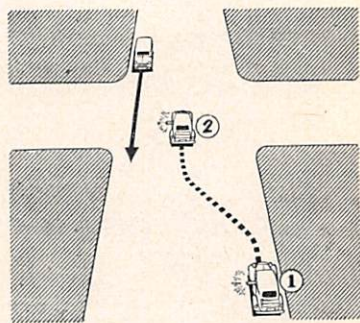
Een manoeuvre waarbij opvallend veel gezondigd wordt tegen de hoger vermelde voorschriften is wel het

AFSLAAN NAAR LINKS

Het geheel manoeuvre is nochtans niet moeilijk en helemaal zonder gevaar uit te voeren als we het op de volgende manier doen :

1. — **Overtuigen we ons ervan of geen ander voertuig, dat achterop komt, bezig is ons links voor te steken.** Hiertoe kijken we in de achteruitkijkspiegel. Let wel op dit is van het grootste belang aangezien het verplicht is door de wet.

2. — **Het inzicht te kennen geven door pijl of knipperlicht.** Het uit- of ontsteken van pijl of knipperlicht moet vooral tijdig gebeuren, dus zeker vóór het afbuigen. De afstand waarop dit moet geschieden tot het punt waar we willen afdraaien is niet met een vast getal weer te geven, deze afstand wordt bepaald door de snelheid waarmee we



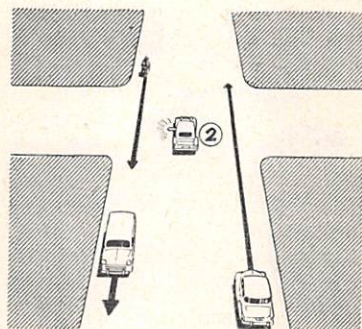
ons voortbewegen. Hoe sneller we rijden hoe vroeger we gebruik moeten maken van de richtingaanwijzer, dit om de andere weggebruikers bij des te meer snelheid des te meer tijd te geven om te reageren en voorzorgen te nemen. Veel voerders ontsteken het knipperlicht op het ogenblik dat ze beginnen af te draaien, wat dan helemaal niet meer nodig is; het staat trouwens, volgens uitspraak gedaan door het Hof van Beroep te Gent op 21 April 1951, gelijk met afwezigheid van verwittiging.

3. — Dan gaan we links uitwijken.

Zo we ons op een brede baan met verschillende rijvakken bevinden gaan we op het meest linkse rijvak van de rechter rijhelft rijden. In onze stad, waar doorgaans de straten slechts twee rijvakken hebben, gaan we uiterste links rijden van de **rechte rijhelft**, hierbij zorgvuldig vermijdend de wegas te overschrijden. Hierdoor krijgen de ons volgende voertuigen de gelegenheid om rechts voorbij te steken.

4. — Overtuigen we ons een tweede maal of we zelf op dit ogenblik langs links voorbijgestoken worden.

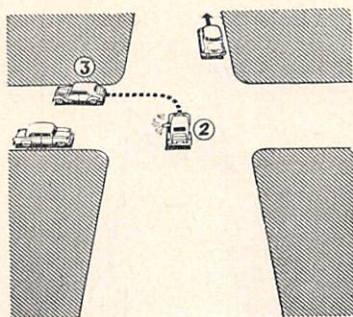
En dan autobusbestuurders... dan dient U te stoppen. Ja, U leest goed, er dient gestopt te worden. U zult dit heel waarschijnlijk normaal vinden als ge U op dit ogenblik op een kruispunt bevindt waar het verkeer geregeld wordt door lichtsignalen of door een bevoegd agent en we verandering van richting dienen af te wachten alvorens verder te rijden, maar abnormaal zo ge U op dit ogenblik op een punt bevindt waar het verkeer door niets of niemand geregeld wordt. En toch dient het normaal te gebeuren.



Het Hof van Beroep te Gent deed in deze zin een uitspraak en dit op 9 Maart 1950 waarbij het zich steunde op art. 17 van de Wegcode dat zegt: «dat elke bestuurder die een manœuvre wil uitvoeren waardoor de normale gang der andere bestuurders kan belet of gehinderd worden deze moet laten voorgaan». Begrijpelijkerwijze wordt dit praktisch op onbewaakte kruispunten niet gedaan aangezien we ons bijna steeds ogenblikkelijk kunnen overtuigen of er uit de tegenovergestelde richting voertuigen naderen.

5. — De voertuigen die uit de tegenovergestelde richting komen voorrang verlenen.

En dan eerst kunnen we overgaan tot hetgeen we eigenlijk van plan waren, nl. het afdraaien naar links en hier dienen we dan in acht te nemen dat



6. — het afdraaien op de rechterzijde van de ingreden straat moet geschieden.

Nemen wij dus de bocht zo groot als dit maar enigszins mogelijk is.

En dan komen we bij de voetgangers, bron van vele betwistingen.

Zo we een kruispunt waar het verkeer geregeld wordt door lichtsignalen of door een bevoegd agent bij verandering van richting afrijden en hierbij links afdraaien, dan dienen we te stoppen voor de voetgangers die zich nog op de rijweg bevinden en hun beweging,

het oversteken van de rijweg nog niet voltooid hebben.

Voetgangers die zich op het voetpad bevinden mogen dit niet meer verlaten en zich op de rijweg begeven zodra het signaal «verandering van richting» (bij lichtsignalen: groen en rood, volgens de oude opvatting; oranje licht, volgens de nieuwe regeling; een verkeersagent duidt dit signaal aan door het recht omhoog steken van zijn arm) gegeven wordt.

Dezelfde voorschriften gelden natuurlijk ook voor de onbewaakte kruispunten.

Autobusbestuurders, het manoeuvreren links afdraaien is helemaal niet moeilijk en kan op de meest veilige manier uitgevoerd worden als het gedaan wordt zoals hierboven beschreven. Er dient bovendien met matige snelheid gereden te worden en denk erom, overtuigen we ons meermaals of we zelf niet langs links voorbij gereden worden. Kijken we hiertoe in de achteruitkijkspiegel. Het is een verplichting.

VOORZIENIGHEID IS

VEILIGHEID

G.V.

IN HET UITSTALRAAM VAN EEN GARAGE.

«Voetgangers, hoelang wilt ge nog slachtoffer blijven van het verkeer? De beste verdediging is de aanval. Koop dus ook uw scooter, moto of auto!»

Goed besteed...

Te Milaan overleed de rijke Giuseppe Pitti, hevige tegenstander van de automobiel. Zijn fortuin liet hij na aan de drie overgebleven Milanese koetsiers.

In het bezit gesteld van het geld, hebben zij elk een auto gekocht.

De Luchtdrukrem van George Westinghouse

Rond het midden van de 19^e eeuw had de spoorweg die enkele tientallen jaren terug door Mr Thiers nog als een stuk speelgoed werd beschouwd, stadsrecht verworven. De grote netten bestonden reeds als ontwerp en vele lijnen waren reeds in exploitatie. Het rollend materieel liet echter nog te wensen over waar het de veiligheid betrof. Men was erin geslaagd tamelijk zware konvoeien op de lijnen te brengen, het enige middel om de exploitatiekosten te verminderen en de enorme onkosten van de infrastructuur te amortiseren. Het gewicht van die konvoeien liet niet na ernstige veiligheidsproblemen te stellen, vooral indien men beschouwt dat de lokomotieven hun plafond bereikten met een eerbiedwaardige snelheid van 30 tot 50 km per uur.

De vreselijke rampen lieten niet na de aandacht op dat probleem te trekken van de ingenieurs. Het ging er inderdaad om snel een enorme massa tegen te houden en haar kinetische energie op te slorpen op een zo geringe mogelijke afstand. De enige toegepaste oplossing bestond erin personen, gelast met het behandelen van de remmen in een moeilijke en lelijke hut boven op de wagen te plaatsen. Op een sein van de machinist moesten die remmers dan de remmen met de hand drukken. Als alles goed ging en de bewegingen harmonieus uitgevoerd werden — en er zich geen mechanisch gebrek voordeed — kon men hopen het konvooi op de bepaalde plaats tot staan te brengen, maar dat was niet telkens het geval.

De eerste, die het probleem aanpakte en een nieuwe oplossing voorstelde was **George Westinghouse**. Hij werd 6 oktober 1846 in de staat Vermont geboren,

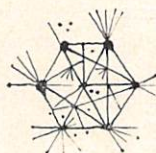
waar zijn vader een klein atelier bezat voor de fabricatie van landbouwmachines. Na in 1866 bijna het slachtoffer te zijn geweest van een ongeval, zette hij zich aan de studie van een remsysteem, dat automatisch en met een perfect synkronisme op alle wielen van de trein tegelijkertijd zou kunnen werken. Hij kreeg de idee te dien einde samengeperste lucht te gebruiken zoals toegepast het graven van de Mount Cenis-tunnel om de boormachines in werking te brengen. Zijn eerste pogingen waren niet aanmoedigend en slechts na twee jaar werken en proberen in een atelier van Pittsburgh kon hij zijn uitvinding voorstellen.

In het eerste model, dat door hem werd gebouwd en in 1868 in Pennsylvania getoond, werd de samengeperste lucht door een toestel op de lokomotief aangebracht en door een enige buis naar cilinders geleid die de remmen bedienen en die remblokken tegen de wielen bracht. De demonstratie werd met succes bekroond en toonde de mogelijkheid aan automatisch een konvooi tegen te houden. Het voorgestelde toestel bracht echter geen oplossing voor een belangrijk probleem, nl. de mogelijkheid een deel van de trein tegen te houden dat zijn koppeling zou verbroken hebben. De oplossing was eenvoudig en Westinghouse vond haar snel. In de plaats van naar de remblokken te gaan werd de samengeperste lucht gebruikt om de velg te verwijderen, waartegen ze met een springveder werden gehouden. Om tot stilstand te komen moest men enkel de drukking van de samengeperste lucht verminderen en bij het breken van de koppeling kwam de gebroken buis onmiddellijk in aanraking met de lucht, waardoor het konvooi automatisch stilhield.

Men vertelt dat toen Westinghouse nog jong en onbekend was hij het principe van zijn uitvinding trachtte uit te leggen aan Commodore Vanderbilt, de promotor van een der grote spoorwegmaatschappijen van de Verenigde Staten en die later een vitale rol zou spelen in de ontwikkeling van de Amerikaanse economie. De eerbiedwaardige heer nam het genoeg binnensmonds te grommen : « Indien ik het goed voorheb jonge man wenst ge een trein tegen te houden met wind. Ik heb geen tijd te verliezen

met naar dergelijke moppen te luisteren. »

De toekomst gaf de commodore geen gelijk. In weinig tijd werd de uitvinding van Westinghouse universeel in de Verenigde Staten aangenomen, vanwaar ze naar Europa en naar de rest van de wereld ging. Meer dan welke andere heeft deze uitvinding bijgedragen tot de veiligheid van het nieuwe transportmiddel, die zijn efficiency verzekerde alsmede zijn toekomstige ontwikkeling.



HET IS HOOG TIJD... !

Prof. William L. C. Wheaton, Department of Regional Planning Harvard University :

Voor elke autoweg die naar het stedelijk centrum leidt, is een oppervlakte van 70 acres nodig. 20 acres voor de wegoppervlakte en 40 acres voor het parkeren van ong. 1/3 of 1/4 van de auto's, die deze autoweg gebruiken om naar de stad te gaan. Tenzij men iets zeer radicaals doet om het massavervoer te verbeteren, schijnt het mij toe dat er een stijgende neiging is om gebouwen af te breken, teneinde auto's te kunnen parkeren.

Een bekend Amerikaans wegebouwer voorspelt het volgende voor het verkeer :

Wanneer te zijner tijd alle Amerikaanse automobilisten als muizen in een val zitten in een reusachtige verkeerscongestie, kunnen zij niets beters doen dan de contactsleutel uit de auto te nemen, de auto laten staan, en leren wandelen.

Dr. E. Schwering, Oberbürgermeister, Keulen, 1955 :

Nieuwe aanleg en uitbreiding van het wegennet is niet voldoende; een scheiding van de verschillende verkeersstromen, door het scheppen van bijzondere baanlichamen of in elk geval van voorrangsstraten, is noodzakelijk. Men mag de straten niet misbruiken voor het parkeren. De openbare vervoermiddelen, die nog altijd 75% van de gehele stedelijke bevolking vervoeren, moeten gerationaliseerd worden.

In Memoriam

In de loop van de voorbije maanden ontvielen ons volgende collega's.

Bij de dienst van de «Centrale Werkplaats»

5030 PERSOONS overleden op 6.8.1958

5318 NOLLE overleden op 7.8.1958

5289 INNIGER overleden op 28.8.1958

Bij het Rijdend Personeel van de «Verkeersdienst»

934 VAN CAMP overleden op 19.8.1958

Bij het personeel van de Garage «Pothoek»

6779 DE CONINCK overleden op 23.9.1958

Ook werd ons medegedeeld, dat Dhr. VAN DINGENEN, op rust gesteld toezichter T.A.O., op 6.10.1958 overleden is.

Betreurde collega's, wij zullen uw nagedachtenis trouw bewaren. Rust in vrede !

Aan de getroffen families, bieden wij onze oprechte blijken van innige deelneming aan.

HET IS HOOG TIJD... !

Dr. Ing. H.C. Seeböhm, Bundesminister für Verkehr, Bonn, 1955 :

Als de verkeersvraagstukken niet op een andere wijze kunnen worden opgelost, dan moet in het centrum aan de openbare vervoermiddelen voorrang gegeven worden. Van het totale stedelijke verkeer maakt het doorgaand verkeer slechts 20% uit, het vervoer naar de stad zelf 80%. Bijgevolg moet men in het bijzonder zijn aandacht besteden aan dit laatste, waarbij men moet nagaan of het juist is om het aan de rails gebonden openbaar vervoer naar een ander niveau te verleggen dan wel door de aanleg van ondergrondse autowegen het doorgaande autoverkeer van de oppervlakte weg te nemen.

Harley L. Swift, oud President, American Transit Association :

Degene die het meest er toe bijdraagt om de verkeerscongestie te verlichten, is niet de gespecialiseerde wegenbouwingenieur, noch de stedenbouwer, ook niet de aanlegger van «free ways», maar het is de passagier van de autobus, die liever in een autobus rijdt dan in een auto die 70 vierk. voet ruimte in beslag neemt.

Waarom een T.V. bril

Als men de vraag stelt, of door het scherm van een televisietoestel schadelijke stralen worden uitgezonden luidt het antwoord: neen. Ten eerste is de concentratie van de harde roöntgenstralen en de korte Ultravioletstralen zo gering, dat ze van geen invloed zijn. Voor de roöntgenstralen werd dit trouwens bevestigd door de technische dienst van het Nationaal Radioinstituut (N.I.R.). Ten tweede worden deze praktisch totaal opgeslorpt door het scherm, daar dit vervaardigd is uit glas met hoog loodgehalte, en door het projectieglas dat bij ieder T.V. toestel vooraan is aangebracht. En nochtans is het volgen van de T.V. uitzendingen voor een groot aantal personen zo hinderend voor de ogen, dat na een paar uur het kijken geen ontspanning, doch een werkelijke last wordt, zelfs wanneer de normale kijkafstand in acht genomen is en een bijgevoegde belichting is aangebracht.

Gezien de enorme uitbreiding van de T.V. is het dan ook normaal dat dit verschijnsel het onderwerp is geweest van talrijke opzoekingen en proeven in midens van oogartsen en technici.

Het is natuurlijk niet mogelijk

deze in enkele woorden te bespreken. Deze zijn trouwens te technisch en te uitgebreid. We zullen ons enkel beperken tot enkele zeer oppervlakkige beschouwingen welke toch min of meer een kijk geven op het probleem.

Het oog wordt over het algemeen vergeleken bij een fotoapparaat. Nochtans is er een essentieel verschil. Waar bij een fotoapparaat de lens dient ingesteld voor iedere afstand van het te fotograferen voorwerp, gebeurt dit bij het oog automatisch. De sterkte van de ooglenzen wordt vanzelf ingesteld op de afstand van het voorwerp dat men wil bekijken. Deze eigenschap noemt men accommodatie.

Er is echter nog een andere factor. De bouw van het oog is zodanig dat de sterkte wijzigt naargelang de kleur van het licht.

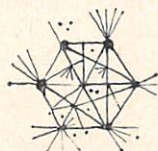
Technisch noemt men dit: chromatische aberratie.

Het is sterker brekend voor blauw licht, minder sterk voor rood. Wit licht nu is een samenstelling van de verschillende kleuren van het spectrum. Bij gelijkmatische samenstelling zal het oog geen hinder ondervinden, dank zij zijn physiologische functies.

IK BEN !

- | | | | | | |
|-----|---|---|---|---|---|
| 1. | A | L | K | E | N |
| 2. | C | L | A | E | S |
| 3. | P | A | R | I | A |
| 4. | Z | E | E | L | T |
| 5. | V | O | L | T | A |
| 6. | B | E | V | E | R |
| 7. | S | T | A | A | R |
| 8. | D | A | N | T | E |
| 9. | M | E | D | O | C |
| 10. | T | H | E | M | A |
| 11. | C | O | P | R | A |
| 12. | K | R | O | E | S |
| 13. | K | R | E | T | A |
| 14. | T | I | L | L | E |
| 15. | B | E | E | T | S |

3e RIJ : KAREL VAN DE POELE



DE ZIN VAN BLZ 33 BETEKENT :

LET OP DE ZINTEKENS !

«Een boer had één varken en de moeder;
«van de boer, was ook de vader van het varken.»

Agenten, bij het opmaken van uw verslagen :

«Houdt rekening met de punten en komma's ! !»

ALLE BEGIN IS MOEILIJK

Aan het eindpunt der lijnen 5, 17, 25 en 27 te Wilrijk heeft Pim een klein gewetensonderzoek gedaan. «Ben ik beleefd genoeg?». «Ben ik gediensstig genoeg?». «Trek ik de mensen niet te veel door mijn [frak-sken?». «Spreek ik beschaafd genoeg?».

Bij de eerste twee vragen heeft hij een voldoening gevoeld dat alles in orde is, maar bij de derde gewetensvraag rees in hem een zekere twijfel op, om bij de vierde de klop van de hamer te krijgen. Het schaamterood stijgt Pim naar de wangen en hij kan zichzelf alleen maar sussen met de verontschuldiging dat ook zijn «klienteel» niet vrijuit gaat wat betreft het gebruik van een beschaafde omgangstaal. Met de overtuiging dat hijzelf met het goede voorbeeld moet beginnen, start Pim de motor.

Met een «A.u.b. Mevrouw» en een «Dank U, Mijnheer» in een beschaafde taal gesproken is Pimmeke met zijn bus van Wilrijk tot aan het Centraal Station gekomen. Hier staat aan de halte een heer te wachten, die twijfelend van de Expo-ster op de zijwand van de bus, naar het lijnnummer en terug naar het Expoplakkaat kijkt. Pim heeft die blik met gefronste wenkbrauwen gevolgd. Nog vol van zijn taalprobleem, denkt hij nu even aan de W.T. en overweegt dat in opzicht van taal, daar ook alles niet is zoals het zou moeten zijn. Hij wordt in zijn overwegingen opgeschrikt door een met volle stem gedibiteerd Antwerps dialect van 't paters vaatje : «Ze-eg, rijde ga nor d'expositie?». Met zijn gedachten nog te Brussel, schrikt Pim op, maar verzamelt nog voldoende koelbloedigheid om beschaafd : «Neen, Mijnheer» te antwoorden. «Hoe», vervolgt de met een voet op de instap-trede staande reiziger, «mè welke bus kom ekik dan op den Wiezen-barg?». Nu de bedoeling van de vrager tot hem doordringt, antwoordt Pim automatisch : «Met de dèèz».

Zichzelf beknorrend omdat hij nu al uit zijn rol valt, start hij opnieuw de motor. Daar komt nog een heer aangelopen, die Pim aanspreekt in een Vlaams, dat wel geen Antwerps, maar toch goed verstaanbaar is. «Mijnheer, Parklaan, Wilrijk, is dit de goede bus?». Pimmeke, zijn fout van daareven indachtig, wil aan het aanwezige publiek laten horen dat hij weet hoe het moet en antwoordt : «Neen, Mijnheer, dan hoeft U de lijn 32 te nemen ginds aan de vluchtheuvel». Het gezicht van die mijnheer is een en al vriendelijke verwondering. Pim denkt, is die nou zo verwonderd omdat hij beschaafd nederlands te horen krijgt of... heeft hij me niet verstaan. Daarom herhaalt hij wat trager, terwijl hij met zijn hand de richting aanwijst : «Lijn 32, daar aan de vluchtheuvel». De mijnheer, nog altijd even

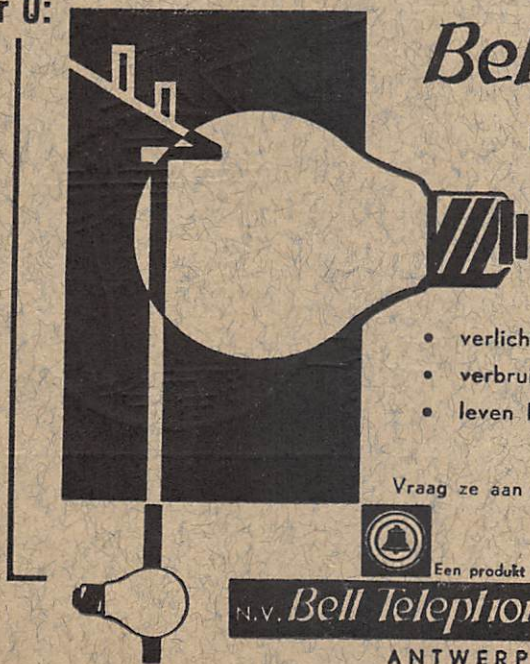
vriendelijk, doch zichtbaar met de situatie verlegen, zegt dat hij niet van de stad is en de chauffeur niet goed begrijpt. Ha, denkt Pim en er gaat hem een licht op. «*Den twee en dertig, ginder on da trottoirke, dà dor wa smal is uitgevallen*» vertaalt hij. En weg was mijnheer, want DAT had hij verstaan.

Waar gaat dat eindigen, overweegt Pim, als ik alles eerst in 't beschaafd nederlands en dan in onze taal moet gaan zeggen. Precies of 'k heb hier nog niet genoeg te doen?!

Eens terug op de Belgiëlei echter, is Pim tot het besluit gekomen zich door deze belevenissen niet te laten ontmoedigen en te volharden «*in de boosheid*», overtuigd dat er toch iemand de eerste moet zijn om het goede voorbeeld te geven en even opgewekt als voorheen klinkt weer zijn beschaafd : «*Dank U, Mevrouw*» - «*A.u.b. Mijnheer*» door het rijtuig.

679 WEMBACHER.

Ook voor U:



Bell

LAMPEN

- verlichten beter
- verbruiken minder
- leven langer

Vraag ze aan Uw elektriker!

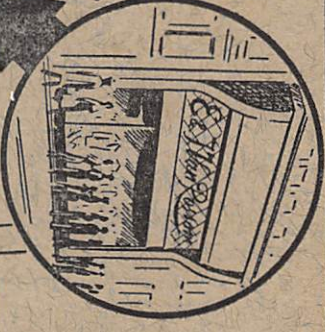
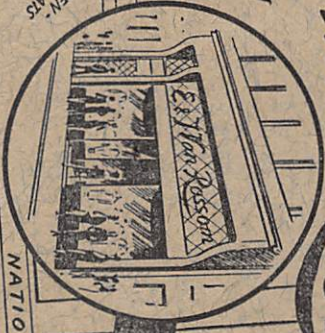


Een produkt van :

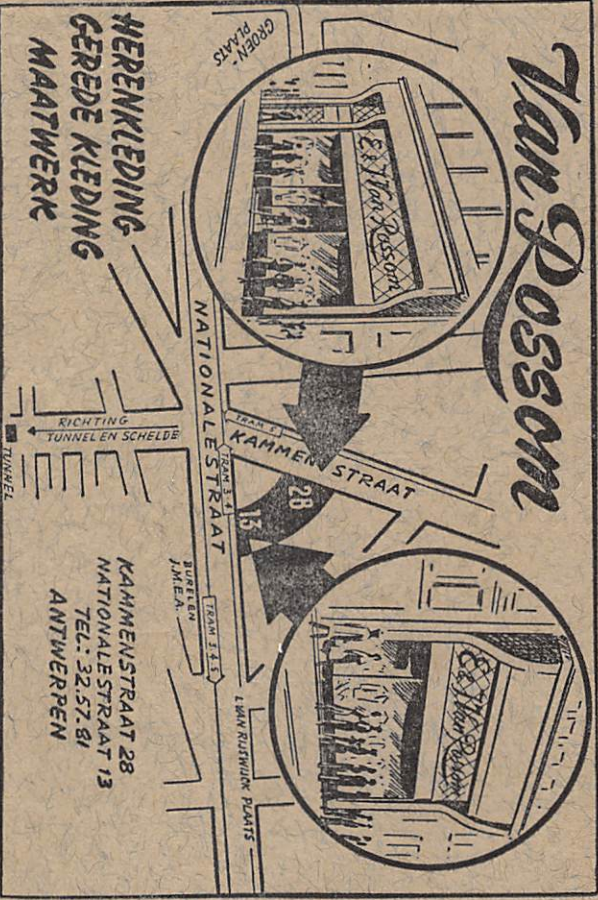
N.V. Bell Telephone Mfg. Co.

ANTWERPEN

Van Dossom



HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK



KAMMENSTRAAT 28
NATIONALESTRAAT 13
TEL.: 32.57.81
ANTWERPEN