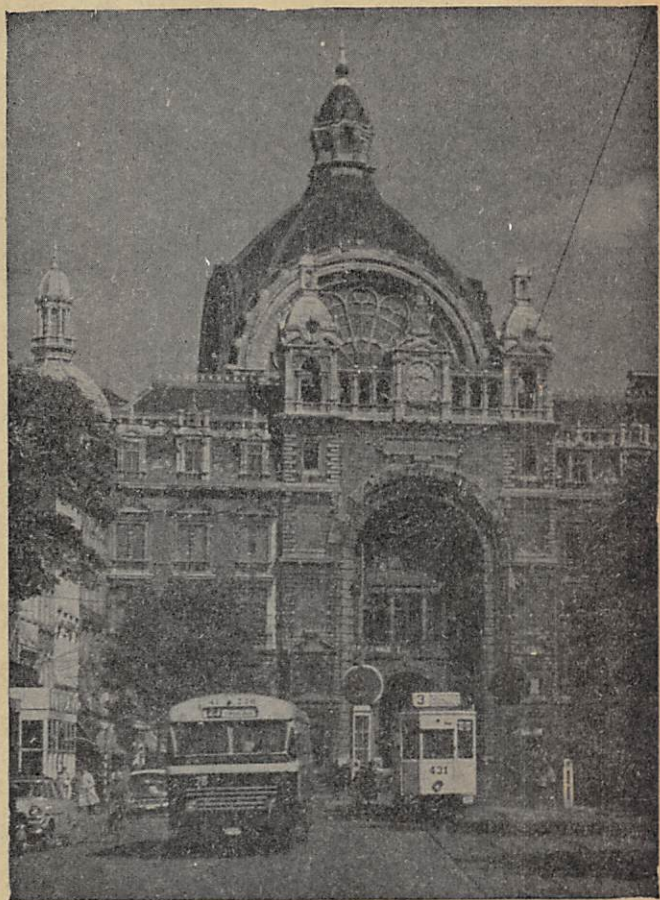


50. /

T.A.O. *band*

PERSONEELSBLAD DER TRAMWEGEN VAN ANTWERPEN EN OMGEVING



3^e TRIMESTER 1959 — 3^e JAARGANG

GRUNDIG

TELEVISIE
MET
MAGISCH RAAM



OFF. VERDELER:

J. DEHING

Dienestraat, 136-140 Antwerpen

Stassano

CLEMENTINASTRAAT 24

ANTWERPEN

Tel. : 37.81.08

T.A.O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

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

(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving)

P.C. n^o 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, Verelst, Wembacher, Wouters, Wuestenberghs.

Propagandacomité : Abel, Anckaer, Bertels, Bulens, Calié, Charlé, Coomans, De Baere, De Beukelaer, De Kinder, De Laet, De Lange, De Mot, De Pauw, de Wit, Dietvorst, Hemelaer, Lilla, Mees, Mertens, Moreau, Nuyts, Remes, Rooman, Rosiers, 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 inzending 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.

I N H O U D

Voorwoord	5	De Metro van Parijs	43
Plechtige uitreiking van eretekens	7	biz. België tegenover de Euromarkt	48
Zitting V.G.V. 5-5-'59	14	De Belgische jeugd : enkele cijfers	49
Proficiat !	18	Pim	50
In de T.A.O.-kijker !	19		
L. P. G. ...bron van energie	20		
Personalia	30		
25 jaar School voor tram-, trolley en autobusbestuurders	35		
T.A.O.-Varia	37		
Werktijdverkorting	39		
Waarheen met uw verlof	40		
Een huis met een tuintje	42		

I L L U S T R A T I E M A T E R I A A L

werd bereidwillig door volgende instellingen ter beschikking gesteld :

Bureau Tourisme der Stad Antwerpen
blz. 1 ; N.V. Gevaert Photo Producten :
blz. 5, 35, 36, 39, 41, 42, 47, 48, 49

Het Laatste Nieuws : blz. 19, 44

S.B. Calor Gas - Brussel : blz. 20, 25,
27.

FRANS STEVENS

RECTIFIEER- EN HERSTELBEDRIJF
AUTO - MOTO - DIESEL
MARINE MOTOREN

EGGESTRAAT 4 - 6 - 8 - 10

VERKOOP ONDERDELEN

POTHOEKSTRAAT 6 - 8 - 10

A N T W E R P E N

H. R. A. 172 78

P. C. 42.39.33

TEL. : 35.00.29



De kroon op het werk !

Wij hebben het genoeg aan onze lezers mede te delen, dat de Heer Voorzitter en Heren leden van het Beheerscomité in zitting van 22.6.1959 beslist hebben vanaf die datum aan de Redactie van TAO-band een jaarlijkse toelage te verlenen, zodat het ons nu mogelijk wordt voortaan onze «TAO-Band» aan elk lid van het TAO-personeel GRATIS te bezorgen, tenzij er verzendingskosten aan verbonden zijn.

Wij danken langs deze weg de Heer Voorzitter en Heren leden van het Beheerscomité zeer hartelijk voor dit mooi gebaar. Het bewijst eens te meer dat ons Beheerscomité steeds met belangstelling ons streven heeft gevolgd, gewaardeerd en heeft aangemoedigd om tenslotte door financiële steun ons over de moeilijkheden heen te helpen.

Wij danken vooral de Heer Voorzitter van ons Beheerscomité voor zijn persoonlijke waardering voor ons blad, alsmede voor de steun ons van meetaf verleend, welke aanleiding gaf tot het verlenen van de voornoemde toelage.

Dat is de kroon op ons werk !

Wij hadden tot dan toe de gewone wegen bewandeld. Ons blad was eenvoudig, bescheiden, maar we lieten het toch mededingen in alle wedstrijden waar het succesvol op het voorplan trad. Wij hebben steeds getracht ons product «erin» te krijgen, d.w.z. elke TAO agent een TAO band en wij zijn er bijna in geslaagd, echter niet zonder zorgen. Niets is zo ontmoedigend dan, spijs de nodige publiciteit, zijn «product» niet kwijt te geraken en het moest weg indien we onze onkosten wilden dekken !

Voortaan hebben we die zorgen niet meer en wij danken al diegenen welke bereid gevonden werden om de verschillende nummers van het blad te verkopen. We verhoppen nu maar dat elk TAO-lid met belangstelling «zijn blad» zal lezen en eraan zal medewerken. Hoe meer medewerkers, hoe beter !

Wij streven, net zoals in het verleden, voortdurend voorwaarts en denken nooit na over onze geleverde prestaties !

DE REDACTIE



best
gekleed

DOOR
Esders

KIPDORP 39 ANTWERPEN

HULDE AAN HET T.A.O. PERSONEEL

Plechtige uitreiking van Eretekens

Dhr. Th. DE RUYTER
(rechts), Voorzitter van
het Beheerscomité
T.A.O. bij de uitreiking
der eretekens.



Op woensdag 13 mei jl. had te 19 uur in de voor deze gelegenheid stemmig versierde stedelijke feestzaal der Meir, de jaarlijkse viering plaats van het personeel der Tramwegen van Antwerpen en Omgeving.

De heer de Ruijter Th., Voorzitter, wachtte de personaliteiten op, samen met de HH. Tijsmans, Detiège, Van Santvoort, leden en de heer J. Gordts, secretaris van het Beheerscomité, bijgestaan door de HH. van de Directie : Ch. Delbecque, ir. R. Steenackers, ir. L. Van Cant, ir. G. Weyns, R. Truyen.

Volgende officiële personen werden opgemerkt :

- de heer L. Craeybeckx, burgemeester van Antwerpen ;
- de heer H. Van Bladel, Opdrachthouder bij het kabinet van de Heer Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg ;
- de heer O. Dyck, privé-secretaris van de Heer Minister van Verkeerswezen ;
- de heer Vermeire, namens de heer Gouverneur der provincie Antwerpen ;
- de heer V. De Bruyne, senator, burgemeester van Hoboken ;
- de heer L. Kiebooms, volksvertegenwoordiger, burgemeester van Wilrijk ;
- de heer A. Van Tichel, burgemeester van Merksem ;
- de heer M. Dequeecker, burgemeester van Deurne ;
- de heer K. Wouters, burgemeester van Berchem ;
- de heer Fr. Kloeck, burgemeester van Mortsels ;
- de hh. secretarissen der vakorganisaties ;
- de hh. leden van de Ondernemingsraad.

De organisatie van dit feest gebeurde met de medehulp van het Coördinatiecomité d.i. de groepering van al de sport- en ontspanningskringen der maatschappij nl. : A.T.B.S. (Antwerpse Tramwegen Bureelbedienden Sportkring), Catbavrienden, S.O.A.T. (Sport en Ontspanning Antwerpse Tramwegen).

De plechtigheid werd geopend met de uitvoering van het Vaderlandslied waarna spoedig een gezellige stemming heerste dank zij het optreden van de overbekende animator Tony Corsari in samenwerking met het flink orkest H. Reyntjens, die beiden veel succes oogstten.

Bij het dessert hield de heer Th. de Ruijter, voorzitter van de Beheerraad T.A.O., de gelegenheidstoespraak. Ziehier de integrale tekst van deze door de aanwezigen zeer gewaardeerde redevoering :

**

Mevrouwen,

Mijne Heren,

Het is met een oprecht genoegen dat ik U van harte welkom heet op deze feestavond, in het midden der tramagenten aan wie een ereteken werd toegekend of die de leeftijd van opruistelling hebben bereikt.

Voor de twaalfde maal reeds kennen we zulke avond. Die jaarlijkse viering is geworden tot een vast element dat niet meer weg te denken is uit het leven van T.A.O.

Het is gegroeid tot een traditioneel gebeuren. Maar, al gaat een traditie haast onvermijdelijk gekleed in eenzelfde uiterlijk vertoon, ze dient niet fataal tot een soort sleur te verschrompelen. Werkelijke hoogtepunten in een mensenleven worden nooit tot sleur en het staat nu wel vast dat een dag als die van heden een top betekent die hoog uitreikt boven het alledaagse doen.

Ik hoor het nog één onzer tramagenten zeggen : « Volgend jaar ben IK er bij ». In die woorden lag uitgesproken dat ook hij deze viering aanvoelt als iets dat niet ongemerkt voorbijgaat. Volgend jaar komt ZIJN beurt. Maar NU is het UW dag.

En ik merk aan al de opgewekte gezichten in de zaal, dat dit samenzijn evenmin voor u is als een andere bijeenkomst.

Zeker, de Vlaming is gekend als iemand die elke gelegenheid aangrijpt om er een feest van te maken. We kunnen ons daarvoor documenteren aan de taferelen van een Pieter Bruegel — we kunnen wijzen op een figuur als Pallieter. De inrichters van deze plechtigheid hebben nochtans uw decoratie of uw afscheid niet te baat genomen om gans los daarvan nu eens de tafel te dekken — neen, heel de feestelijke atmosfeer die beoogd wordt, wil enkel uw viering meer tot haar recht doen komen ; die hulde voelen we als een zedelijke plicht van het ganse organisme tegenover zijn verdienstelijke agenten, die hulde hebt ge verdiend door uw inspanningen.

We kunnen ons het arbeidsleven voorstellen als een bergrit in een of andere Ronde. Vanaf het begin al gaat het soms lastig. De werkelijke levensrit is zo verschillend van de trainingsperiode, op school, in onbezorgde jeugd. We moeten dikwijls op de pedalen rechtstaan — we moeten ons vaak over de moeilijkheden heenwringen.

Bij sommigen breekt het uithoudingsvermogen — ze gaan naast de weg zitten. Dat zijn zij, die spoedig het werk aan de tram opgeven. Anderen willen wel mee, maar ze zoeken een gemakkelijker manier om de kilometers af te leggen. Ze klampen zich vast aan een auto, ze houden hun kant van de weg niet, wat weet ik meer. En die worden uit koers gezet: ontslagen wegens onreglementaire praktijken. Zij die volhouden en de « col » bereiken komen in aanmerking voor de bergprijs.

Vandaag tellen we een groep van 119 personeelsleden, die in aanmerking zijn gekomen en wel

24 voor een Gouden Medaille der Kroonorde,

14 voor een Gouden Medaille der Orde van Leopold II,

73 verwierven het Nijverheidsereteken 1^e klas, en

8 het Nijverheidsereteken 2^e klas.

U allen, en ieder van U in het bijzonder, feliciteer ik van harte voor de toewijding en karaktervastheid dit uw loopbaan gekenmerkt heeft, want zonder die beide eigenschappen waart ge reeds lang uit de tramfamilie verdwenen.

Bij die felicitaties voor uw werk tijdens de jaren die achter de rug liggen, voeg ik mijn beste wensen voor de periode die ge nog in dienst der Tramwegen te volbrengen hebt. Of die wens tot werkelijkheid wordt, hangt grotelijks af van uw vermogen om in de arbeid van elke dag geen last te zien, maar een mogelijkheid om het leven te verrijken aan rustige vreugde.

Dat zulks geen onbereikbare utopie is, toont ons het voorbeeld in ons midden van een reeks agenten. Ik noem de Laureaten van de Arbeid.

We konden ze desnoods indelen bij de « gedecoreerden », maar de reden waarom hun een onderscheiding ten deel viel, verschilt zo grondig van die der nijverheidseretekens, dat ze een afzonderlijke vermelding verdienen. De titel van Laureaat van de Arbeid is in de eerste plaats de erkenning, NIET van de DUURTIJD van de loopbaan, maar van de beroepsWAARDE van de arbeider. Die titel belooft de GEWONE GEDRAGSWIJZE van de betrokkene, die in zijn DAGELIJKS werk zijn hoedanigheid van KEURarbeider moet bevestigen.

Keurarbeid wil hier niet zeggen een hoger gekwalificeerd werk, een zéér belangrijk werk. Elk werk overigens dat noodzakelijk moet uitgevoerd worden is belangrijk.

Keurarbeider is hij die zijn werk aanpakt in een geest van nauwvaarding, niet van afkeer — die dagelijks weer, en niet bij wisselende

tussenpozen, aanvangt met de bedoeling : we hebben allen de plicht tot werken, dan kan ik het ook beter van de goede kant zien dan altijd de narigheden na te pluizen.

Hij die zo gesteld staat tegenover zijn taak zal ze allicht beter, bestendig beter volbrengen dan hij die ze beschouwt als een verwerpelijke karwei.

Dat de Nationale Commissie — bij zulk hooggesteld criterium — de titel heeft verleend aan niet minder dan 20 onzer agenten is een verheugend resultaat. Het is een bewijs dat de trammannen opgaan in hun beroep.

Ik reken er stellig op dat onze laureaten de prachtige arbeidsgeest die hen bezielt zullen meedelen aan hun werkmakers. Dan zullen we allen, met nog meer voldoening als heden, aanwezig zijn bij een volgende « puntentoeckenning » in uw rittenkoers, of bij uw... aankomst.

Die aankomst, de eindmeet, werd bereikt door onze 43 oprustgestelden.

Gij kunt terugblikken op een gans volbrachte carrière. Ge kunt onuitputtelijke herinneringen gaan opdiepen uit wat men gewoonlijk noemt uw « actief leven ». Maar hier weze het me toegestaan u een gouden raad mee te geven : denkt erom dat leven altijd « actief » is — gaat voort actief te blijven. Ge staat nu los van vaste uren en tijden — laat het voor u betekenen dat ge de gelegenheid hebt uw leven te vullen met bezigheden naar vrije keuze, hobbies, stokpaardjes, aan dewelke ge u voorheen niet kon wijden. Dan zult ge in uw rust niet roesten en tevreeden genieten van de kommerloze jaren die u na een welgevulde arbeidsloopbaan verworven zijn.

Achtereenvolgens heb ik de categorieën vernoemd die vanavond hier in de bloempjes worden gezet. Maar reeds hebben de ogen van meerdere dames me ondertussen geseind : « En wij dan ? Zijn wij enkel uitgenodigd om te zitten luisteren naar de lofredenen op de mannen ? ».

Mevrouwen, als voorzitter van T.A.O. moet ik wel mijn toespraak beperken tot de tramagenten. Maar te uwer intentie voeg ik er, aan hùn adres, dit aan toe :

Gedecoreerden, zo dadelijk ontvangt ge uw eretecken. Denkt er dan even aan, dat gij door uw arbeid het EREMETAAL hebt bekomen — het LINTJE en de SPELD evenwel zijn een bijdrage van uw echtgenoten. Hoe zoudt ge ooit een eretecken hebben verkregen, indien ge de sfeer van huiselijkheid had moeten missen na de arbeid ? Van sommige mensen zegt men dat ze twaalf stielen en dertien ongelukken kenden. Hoe dikwijls kunnen we die mislukkingen niet terugbrengen tot het feit dat zij huiselijkheid gingen, of moesten, zoeken buitenshuis ?

Die overweging geldt evenzeer voor de oprustgestelden. Het oude gezegde blijft immer waar : De vrouw bouwt het huis, of breekt het tot gruis.

Meestal is een huldiging beperkt tot een terugblik op het verleden. Men wordt toch gehuldigd voor hetgeen gedaan werd — niet voor dat wat men nog kan presteren. Maar de aanwezigheid van onze Laureaten, die hun titel en hun kwaliteit meedragen in de komende jaren, spoort me aan een ogenblik in de toekomst te blikken.

U weet allen hoezeer de verkeersproblemen zich in de laatste jaren gewijzigd heben en in welk snel tempo die evolutie nog voortschrijdt. Hoe grondig echter de structuur van het personenvervoer ook verandert, overal ter wereld behoudt het gemeenschappelijk vervoer, het massavervoer, toch een eigen rol die altijd nog van groot belang is in het algemeen beeld van het economisch leven.

Dat de officiële personaliteiten telkenjare wel willen aanwezig zijn op deze feestavonden, is ons een duidelijke aanwijzing dat zij, doorheen de wisselende personen der gevierden, hun morele steun willen uitdrukken voor het trambedrijf zelf, dat ook zij onze exploitatie blijven zien als een factor die zijn bestaansreden niet verloren heeft in de moderne samenleving. Wij danken hen voor dit gebaar van sympathie.

Het ligt echter voor de hand dat wij zelf, in de allereerste plaats er moeten zorgen dat het organisme waar we werken zijn leefbaarheid bewaart. Voor de gemeenschappelijke vervoeren is het een noodzaak de evolutie op verkeerstechnisch gebied te volgen en niet te blijven staan met oude methodes in nieuwgeschapen toestanden.

En hier staan we voor de dwingende eis : dat ieder van ons omwille van de goede bedrijfsresultaten waarmee ons persoonlijk belang nauw verbonden is, zich vormen moet tot een KEURarbeider.

Wellicht zal de weerslag van een individuele bijdrage niet dadelijk tastbaar zijn — maar vroeger of later zal de som van honderden dagelijkse inspanningen duidelijk worden : op één voorwaarde : dat ze geleverd worden in een gezonde geest van verbondenheid met het bedrijf.

Ik ben overtuigd dat dan de gedecoreerden van vandaag, bij hun volgende onderscheiding of bij hun oprustgaan, met fierheid zullen terugkijken op die jaren, en op een bloeiende tramexploitatie wijzen waarvan ze kunnen getuigen : « Dat is nu ONS werk ».

Het zou toch een té grote blaam zijn, moesten de oprustgestelden, die ik nog vele jaren de beste gezondheid wens, hun dan zeggen : « Wij hebben het in onze tijd héél wat beter gedaan ».

Mijn vertrouwen in ons personeel voorspelt me : « ZO zal het niet gebeuren ».

Mevrouw, Mijnheren,

Het is in die zekerheid, waarvoor de prestaties van het verleden borg staan, dat ik aan al onze gevierden, in naam van het Beheerscomité en in mijn persoonlijke naam, nogmaals een welgemeend « proficiat » toeroep.

Hierna werd overgegaan tot de uitreiking der eretekens aan de 119 gehuldigde agenten, wat het hoogtepunt van het feest vormde. Als aandenken werd aan de gepensioneerden een groepsfoto overhandigd die vóór de aanvang van het feest genomen werd en aan de echtgenoten werden bloemen aangeboden.

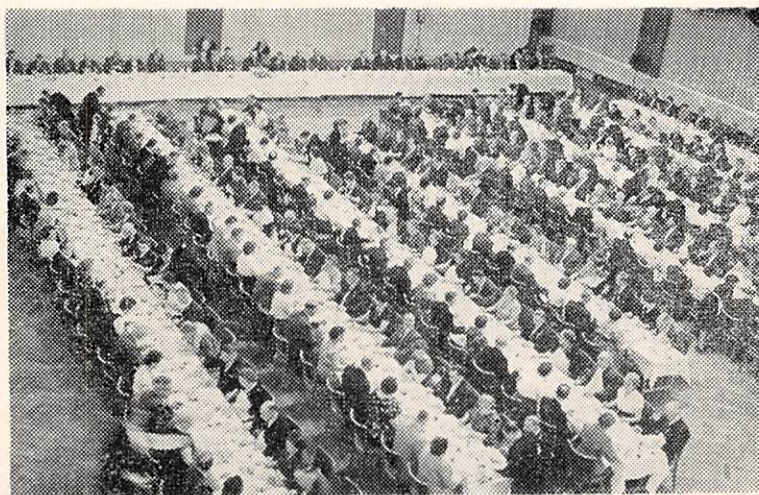
Namens de gedecoreerden werd een dankwoord uitgesproken door de heer P. Rondas en namens de gepensioneerden door de heer K. Claessens.

Deze feestavond werd besloten met een gezellig samenzijn. Heel het opzet groeide uit tot een zéér geslaagde viering die het personeel zich nog lang zal gedenken.

*
**

Bekwamen de Gouden Medaille der Kroonorde :

Baetens August, Bogaerts Gaston, Bries Kamiel, Claeys Jozef, Dobbelaere Gaston, Geudens Jan, Gijsbrechts Jozef, Henkens Jan, Hermans Sylvianus, Litani Aloysius, Luyckx Franciscus, Mans Josephus, Nuyts Adrianus, Reusens Achiël, Sheridan Edgard, Thijs René, Van Aert Cornelius, Van Campfort Emilius, Vandoosselaere Edmondus, Van Roy Julianus, Van Roy Petrus, Verdonck Isidoor, Verhulst Leopold, Wijns Hendrik.



Algemeen aanblik der zaal

Bekwamen de Gouden Medaille der Orde van Leopold II :

Blockx Cornelius, Carlé Petrus, Marien Baptist, Jacqmin Eduard, Lambrechts Franciscus, Lurquin Fernand, Matthys Henricus, Merckx Joannes, Peelman Amandus, Van den Bosch Bartholomeus, Van Dessel Julius, Van Hoof Jozef, Voets Julien, Wuyts Joannes.

*
**

Bekwamen het Arbeidsereteken 1ste klasse :

Alpaerts Ludovicus, Bernolet Hieronymus, Bertels Josephus, Block Frans, Borret Oscar, Burvenich Octave, Callaert René, Cap Josephus, Chrisostomus Frans, Cornelis Renatus, Coveliers Petrus, Cruypelincq Edmond, De Cock Leo, De Haes Petrus, De Mot Alfons, De Ridder Eugenius, De Vriendt Leopold, De Wandel Gerardus, Dillis Henri, Floren Karel, Gielen Ludovicus, Hamerlinck Camillus, Hanegraef Emilius, Hellemans Henricus, Hermans Franciscus, Horemans Josephus, Jocquet Henri, Kiel Karel, Laenen Carolus, Lecoq Josephus, Leemans Thephiel, Luckmans Marcellus, Luypaert Hendrik, Matheussens Augustinus, Meul Eduard, Moreels Carolus, Peeters Guilielmus, Poortmans Carolus, Roekens Carolus, Roelants Alfons, Rondas Pierre, Smits Adrianus, Suy Georges, Thijs Frans, Torfs Jozef, Vaerewijck Frans, Vaes Cesar, Van Aert Lodewijk, Van Cleuvenbergen Lodewijk, Van den Berghe Jacobus, Van den Branden Frans, Van der Auwera Frans, Van der Henst Joseph, Van de Sande Eduardus, Van de Velde René, Van Eyndhoven Renatus, Van Goeye August, Van Haute Camillus, Van Haute Josephus, Van Havermaet Josephus, Van Heyste Petrus, Vanhove Emile, Van Leeputten Joannes, Van Peborgh François, Van Puyvelde Emiel, Van Staeyen Alphonsus, Verdaet Felix, Verhoeven Joannes, Verstappen Emiel, Vervoort Ludovicus, Vidal Karel, Willems Franciscus.

*
**

Bekwamen het Arbeidsereteken 2de klasse :

Cools Leonard, Dijkers Hendrik, Merlevede Mauritius, Meuris Alphonsus, Terreur Frans, Van den Broeck Stanislas, Van Mol August, Van Reeth Joannes.

*
**

Bekwamen het Bronzen Ereteken Laureaat van de Arbeid :

Bertels Theophiel, Bruyninckx Jan, Claus Alfons, Coppens Jan, De Beul Frans, De Ridder Alfons, De Vos Frans, Duys Adolf, Franck René, Hellemont Louis, Jacqmin Eduard, Janssens Eduard, Neiryck Marcel, Perremans Armand, Servotte Karel, Van Aert Corneel, Vanbellingen Basile, Van de Kerkhove Marcel, Van den Bosch Bartholomeus, Van der Borgh Joseph.

Comité voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing

VERSLAG DER ZITTING VAN 5 MEI 1959

Waren aanwezig :

Dhr. ir. R. Steenackers, voorzitter ;
Dhn. irs Van Cant en Weyns, en dhr. Truyen, dienstoversten
Dhn. Melis, De Coninck, Van Doosselaere.

Werknemers :

Dhn. Van Loock, Van Vlierden, Van der Aa, Lauret, Geerts, De Kimpe, Bulens, Biesemans, Cleyman, Roels, Vekemans, Vanderheyden.

Sociale Dienst :

Mevrouw Demeure.
Verontschuldigd : Dhr. W. Geerts.

1. DAGORDE.

De dagorde werd vóór de vergadering in het bezit gesteld van de leden.

2. VERLOOP DER VERGADERING.

a) *Werkhuizen en Loodsen.* (Van Vlierden)

- 1) *Regeling treffen bij het gebruiken van luchtslang* (stog).
Maatregelen werden getroffen : werken zijn in uitvoering.
- 2) *Verlengen van darm voor de lassers met acetyleen.*
In principe is het niet wenselijk met een lange darm te werken, niettemin zal aan het verzoek voldoening gegeven worden.
- 3) *Volledig nazicht van luchtdrukhamer* (gevaar voor brandwonden). — De luchtdrukhamer is versleten. Nazicht en herstelling zal gebeuren in de mate van het mogelijke.
- 4) *Trekken van witte kalklijnen en vrijhouden van doorgangen.*
Het trekken van kalklijnen wordt regelmatig gedaan. Wat betreft het vrijhouden der doorgangen, worden in het algemeen de voorschriften geëerbiedigd.
- 5) *Verminderen van wasmiddel* (zeep of Wastaline).
De hoeveelheid wasmiddel per arbeider is in verhouding gebleven tot het aantal werklagen. Daar sommige arbeiders de voorkeur geven aan groen zeep, kunnen ze deze bekomen op aanvraag in plaats van Wastaline.
- 6) *Het kuisen van de werkhuisen* (nota).
De arbeidstijdvermindering had als gevolg dat ook de tijd nodig

voor het kuisen werd verminderd, dit tot opdrijving van de produktiviteit en tot voorkoming van tijdverlies. Indien het nodig blijkt, zal onderzocht worden welke afwijkingen kunnen toegelaten worden.

- 7) *Kennisgeving aan het personeel van de dagorde en het verslag der vergadering* (uitplakken).

Zal tijdig gebeuren in de toekomst, zowel voor de leden als voor het personeel.

b) *Verkeersdienst* (Bulens).

- 8) *Het plaatsen van schabben boven kapstokken in loods 3.*
Is uitgevoerd.

- 9) *Het plaatsen van draaiborden voor het nazien van dienstregeling e.a.*

Worden geleidelijk bijgeplaatst.

- 10) *Zitplaats van ontvanger op lijn 2 is slecht geplaatst.*

Veranderingen zijn volop in uitvoering; nog slechts 4 wagens te doen.

- 11) *Inschakelen van lichtsnoeren op lijn 24.*

Bij regenweder staan de ontvangers die het lichtsnoer aan- of afkoppelen voortdurend bloot aan water dat van de rijtuigen loopt. Er zal onderzocht worden hoe hieraan kan verholpen worden.

- 12) *Open- en dichtslaan van schuifdeuren op bijwagens van lijn 24.*

Op bijwagens 1008 - 604 - 611 - 620 - 622 - 626 - 629 - 643 - 644 - 650 - 653 - 658 geven de schuifdeuren geen voldoening. De sloten worden echter geleidelijk vernieuwd.

- 13) *Verruiming der eetzaal in garage Pothoek en bijplaatsen van kast voor dienstnota's.*

Voor de dienstnota's worden geleidelijk draaiborden bijgeplaatst (geen kastjes meer).

De verruiming der eetzaal in garage Pothoek is moeilijk uitvoerbaar maar zal niettemin onderzocht worden.

- 14) *Zittend ontvanger op trolleybussen is blootgesteld aan tocht.* (Opstoppen der ruiten met bubber). Wordt reeds uitgevoerd.

- 15) *Onvoldoende verwarming op sommige autobussen* (voerder)

Uitgezonderd de bussen van 1 tot 9, en van 86 tot 91, is de verwarming op de andere bussen onvoldoende. Zal verder onderzocht worden.

- 16) *Rein houden van loods 5 (vooral de eetzaal) en van het plaatsje der ontvangers op de Turnhoutse baan, en bijplaatsen van tafel.*

Tafel werd reeds bijgeplaatst en voor het kuisen zal naar verbetering gestreefd worden.

- 17) *In sommige autobussen is de bel slecht geplaatst.*
Valt buiten de bevoegdheid van de dienst voor V.G.V.
- 18) *Kalken en kuisen van loods 2.*
Zal gedaan worden.
- 19) *Naziën van trolleybakken in de loodsen (roest - gevaar voor ogen).*
Zal gedaan worden.
- c) *Garages (Roels).*
- 20) *De eerste-hulpkast in garage Brusselstraat beschikt niet over voldoende middelen bij werkongeval.*
Deze kastjes worden regelmatig bijgevuld. De chefs of brigadiers dienen echter tijdig verwittigd te worden.
- 21) *Uitstekende stukken in de werkkuil van garage Brusselstraat.*
Deze zullen bedekt worden met stukken versleten rubberbanden.
- 22) *Plaatsen van 2 transformatoren in garage Pothoek (looplampen). — Is onnodig daar de looplampen reeds op laagspanning werken (24 Volt).*
- 23) *Betere verlichting der werkplaats en schilderen der steunpalen in garage Brusselstraat.*
De verlichting zal verbeteren na de aanschaffing der nieuwe werkbanken.
De steunpalen zijn geschilderd met geel fluorescerende verf.
- 24) *Plaatsen van deur in rolluik van garage Brusselstraat waar door deze bij slecht weder kan neergelaten worden.*
De rolluiken moeten in principe openblijven ; de veiligheid van het personeel kan er van afhangen (in geval van brand bijvoorbeeld).
- 25) *Plaatsen van waterbak met weerstand in garage Brusselstraat voor het verwarmen der drinkbussen.*
Is reeds uitgevoerd.
- 26) *Maatregelen nemen bij het ledigen en hervullen van de vergaarbakken der autobussen (rechtstreeks in put).*
Valt buiten de bevoegdheid van de dienst voor V.G.V.
- 27) *Maatregelen nemen bij het laden van batterijen.*
Valt buiten de bevoegdheid van de dienst voor V.G.V.
- d) *Burelen (Vanderheyden).*
- 28) *Verluchting van de burelen der abonnementen, kas en lonen.*
Moeilijk oplosbaar. Zal verder onderzocht worden.

e) *Geneeskundig onderzoek* (Lauret).

- 29) *Welke beroepen zijn bij T.A.O. verplichtend onderworpen aan doktersonderzoek inzake beroepsziekten* (elektr. lassers inbegrepen).

Kopergieters met loodhoudens brons ;

Herstellen van loodaccumulatoren ;

Schilderwerk met verf of dekmiddelen die loodpigmenten bevatten ;

Loodgieters ;

Elektriekers die draad vertinnen (legering van lood en tin) ;

Schilderwerken met verf of dekmiddelen die toluen bevatten ;

Garages ;

Diensten waar vacuumpomp of kwikdampdiffusiepompen worden gebruikt ;

Herstellen van kwikdampgelijkrichters ;

Schilderwerken met producten die teer bevatten ;

Schilderwerken met verf zonder giftige stoffen.

De elektrisch lassers werden totnogtoe niet aan geneeskundig onderzoek onderworpen voor beroepsziekten. Ze zullen voortaan toch aan controle onderworpen worden wegens opsporing van stoornissen.

- 30) *Hoe dikwijls gebeurt dit onderzoek en worden alle betrokkenen ertoe verplicht.*

De betrokkenen worden minstens om het jaar tot het geneeskundig onderzoek opgeroepen, dit naargelang de aard van het risico.

3. *ALLERLEI* (buiten dagorde).

— *Betere verluchting wordt gevraagd voor de binnentoezichter in lods 3.*

Zal onderzocht worden.

— *Bestaat er een reglement van inwendige orde voor wat de dienst voor V.G.V. betreft.*

Zal onderzocht worden.

— *Er wordt gevraagd de plaatsvervangers ook een verslag te laten geworden.*

Zal gedaan worden.

— *Kenteken V.H.V.*

Er werd besloten over te gaan tot de aankoop van een aantal kraagspelden V.H.V. als herkenningsteken voor de werknemersafgevaardigden.

De vergadering werd geheven te 17 uur.

Proficiat !

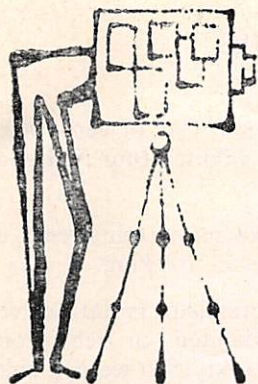
— Garage - arbeider 6760 VANNOPPEN bezorgde de som van 800,- tr. terug aan chauffeur 1423 Cauwenberghs, terwijl chauffeur Van den Broeck n° 1307, fr. 112,55 terugkreeg van garage-arbeider VAN OVERLOOP n° 6716. Deze beide bedragen waren bij het inrukken door de betrokken chauffeurs op de bus vergeten.

— Tramontvanger PRUYM L. kraagnummer 335, leverde aan een reiziger een rittenkaart van 60,- fr. af. De betrokken reiziger betaalde met een bankbiljet van 500,- fr., maar verliet plots het rijtuig zonder op wisselgeld te wachten. Onmiddellijk na het beëindigen van zijn dienst leverde ontvanger Pruym de resterende 440,- fr. op het bureel in, waar zij een uurtje later door de verstrooide reiziger werden opgevorderd en zeer dankbaar in ontvangst genomen. De betrokken reiziger verzocht ons zijn gelukwensen over te maken aan betrokken agent, wiens eerlijkheid hij zeer op prijs stelt.

Aan deze verdienstelijke agenten zenden ook wij een hartelijk proficiat !



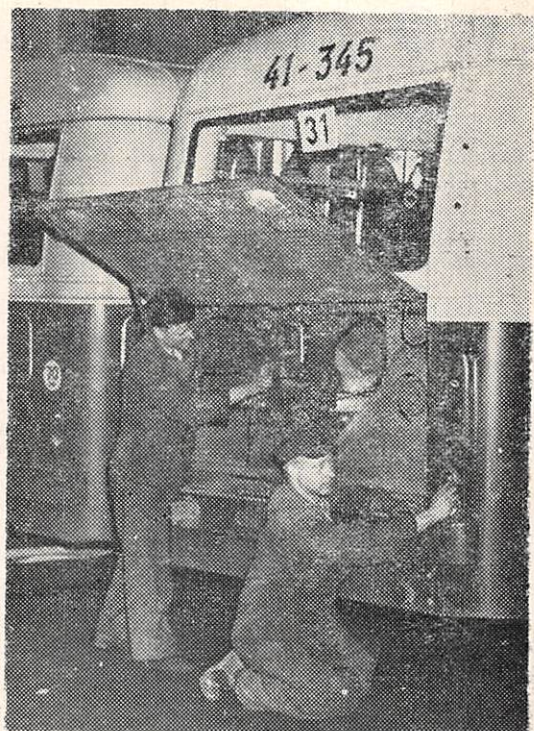
in't BOERKE
HOOGSTRAAT 41
(AAN GROTE MARKT)
KINDERKLEDING
VAN KINDESKORF TOT
14 JAAR
TEL: 32.08.12
KLEEDJES - MANTELS
BEZOEK ONZE SPECIALE AFDELING



IN DE T.A.O. KIJKER

Boven :
Van Hove (links) en
Bessems (rechts)

Onder : van I.n.r.
Van Noppen, Stoofs,
Van Hove en Besems



DE NACHTPLOEG



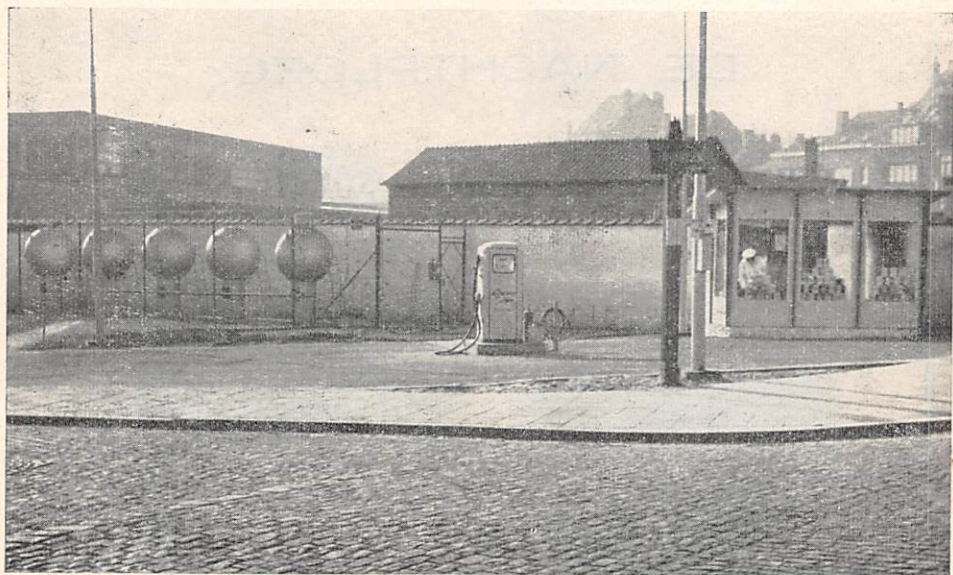
L. P. G. ... Bron van Energie

L.P.G. is de afkorting van Liquefied Petroleum Gas of een « vloeibaar gemaakt petroleumgas ». In de Amerikaanse vakliteratuur : LP-Gas, in de Duitse : Treibgas.

Dit gas wordt op verschillende manieren bekomen : rechtstreeks uit aardgas of door de processen hydreren, synthese en cracking.

Het eigenaardige van deze zogezegde jonge brandstof is dat het veel hoofdbrekens heeft gekost aan de petroleumfabrikanten om zich te ontdoen van dit niet gewenste gas. Immers tot omstreeks 1890 werden enkel kerosene, smeeroilje en smeervetten op de markt gebracht, de lichtere gassen werden verbrand om alle verdere brand- en ontploffingsgevaaren te voorkomen.

Deze toestand veranderde echter door de ontwikkeling van de benzinemotoren (industriële motoren), en voornamelijk toen de automobielen hun eerste puffende veroveringen boekten op de weg. Zo kwam er een steile lijn in de vraag naar meer geraffineerde brandstoffen, met name benzine. Deze benzine werd bekomen door distillatiemethoden waarbij steeds het hoger vernoemde hinderende gas moest vernietigd worden, omdat er geen passend gebruik voor ontwikkeld was. Zelfs



Een L. P. G. - station

heden kan men in de nabijheid van petroleumraffinaderijen een kleine schouw opmerken waarmede een rijk gas in open lucht verbrand wordt. Dit gas is BUTAAN en PROPAAAN. Deze moeten van de benzine gescheiden worden daar zij reeds bij het transport verdampen en later in de verwarmde brandstofaggregaten zoals leidingen, pompen en carburator storende dampblazen doen ontstaan. (Komt nu nog in de zomer voor wanneer de carburator en de motor sterk verhit zijn en de motor niet kan aanslaan juist door deze optredende dampspanning.)

In 1903 had de Duitser Herman BLAU er op gewezen het gas vloeibaar te maken (Blaugas genoemd) waarin A.N. Kerr dan ook slaagde zeven jaar later.

Frank P. Peterson was de eerste om in 1912 te rijden met een auto aangedreven met dit gas. Hij wordt daarom de « vader van het LP-Gas » genoemd !

Rond de jaren 1917-28 begonnen de grote petroleummaatschappijen zich te interesseren aan het LP-Gas, die tot ongeveer 1940 nog « flessengas » genoemd werd waarbij ofwel propaan of butaan gebottled werd. Van dan af kwam daar verandering in en werden nu mengsels van butaan-propaan op de markt gebracht.

Was de verkoop in 1922 enkel 223.000 gals, in 1950 bedroeg dit 3.300.000.000 gals !

Aanvankelijk werd « bottled » gas als huishoudelijke brandstof aangewend. We moeten maar denken aan de verwarming in de huizen, magazijnen, werkplaatsen en garages met de straalradiatoren die flessengas verbruikten o.a. Ultrabutaan. Later kwam de verspreiding van deze gassen als brandstof voor de innerlijke verbrandingsmotoren en in bijzonder voor de mengselmotoren (benzine motor)

We komen daar juist te zien de grote verkoopstijging in een paar jaren tijds. Is L.P.-Gas dan werkelijk zo een fabelachtige betere brandstof dan al hetgeen tot op heden gebruikt ? Onderstaande tabel toont aan dat propaan en voornamelijk butaan een zeer hoge verbrandingswarmte hebben, en wat betreft energie gewicht g/1.000 kcal zijn het opnieuw beide voornoemde gassen met de gunstigste waarden. Merk op hoe arm stadsgas is. De kooktemperaturen van propaan -44° C, iso-butaan -10° C en N-butaan $+0,5^{\circ}$ C wijzen er op dat zij in de natuur meestal als gas zullen voorkomen.

BRANDSTOF	GEWICHT A 15°		* BENEDEN VER-BRANDINGSWARMTE			ENERGIE GEWICHT g/1000 Kcal	STOL-LINGS-PUNT °C	KOOK-PUNT °C	VERDAMPINGS-WARMTE Kcal/Kg
	Vloeibaar Kg/l	Gasvormig Kg/m ³	Kcal/Kg	Kcal/l	Kcal/m ³				
BENZINE	±	0,750	10 400	7440		96	— 40	120	100
PETROLEUM		0,805	10 300	8300		97	— 70	210	
GASOIL		0,830	10 000	—8500		100	-10...-30	280	130...190
PROPAAN		0,510	2,109	11 070	5650	22 350	91	-44	102
BUTAAN		0,583	2,703	11 920	6358	29 500	91	-10 (ISO) en 0,5 (N)	92
STASGAS			0,600	2 800		3 800	356	-210	

Alles zal er natuurlijk van afhangen hoe deze gassen zich gedragen wanneer zij als brandstof gebruikt worden in de motor. Ook daar zijn een paar algemeen gekende waarden het vergelijken waard o.a. het octaangetal. (Het octaangetal geeft het anti-klop vermogen aan van een benzine.)

GEMIDDELDE OCTAANGETALLEN VAN BRANDSTOFFEN (volgens Research methode)

n-heptaan	0
petroleum	10
gewone benzine	ca 74
alcohol	200
brutaan	95
propaan	110
stadsgas	ca 100
iso-octaan	100

(*) *Beneden verbrandingswarmte* is de hoeveelheid warmte uitgedrukt in kcal, die bij volledige verbranding van 1 kg brandstof ontwikkeld wordt, verminderd met de condensatiewarmte van het aanwezige water.

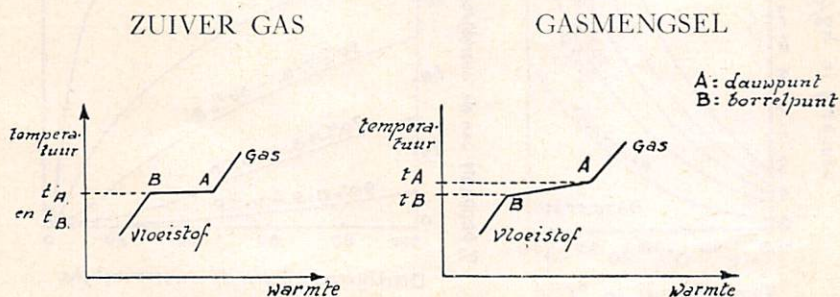
kcal (kilocalorie) is de hoeveelheid warmte die nodig is om 1 kg water aan 14,5° C. te verwarmen tot 15,5° C. bij de normale atmosferische drukking van 760 mm kwik.

Ter vergelijking: Verdampingswarmte van een vloeistof is de hoeveelheid warmte die nodig is om 1 kg van deze vloeistof, bij constante drukking, in damp om te zetten aan de zelfde temperatuur. Gezien warmte in vermogen kan worden omgezet zijn: 632 kcal = 1 pkh (paardenkrachtuur).

Butaan en voornamelijk propaan hebben zeer hoge octaangetallen wat voor gevolg heeft een motorbouw toe te laten met hoge compressiedruk, en vandaar betere thermische omzetting ook genoemd thermisch nuttig effect, dit is de verhouding van de in arbeid omgezette warmte tot de in 't geheel toegevoegde warmte. Een ander praktisch gevolg: de motor moet met meer voorontsteking worden afgesteld aangezien octaanrijke brandstoffen langzamer verbranden (gemiddeld bedraagt de verbrandingsnelheid in een benzinemotor 10 à 25 m/sec).

Verschillende redenen lagen aan de basis van het nemen van butaan met propaan. Propaan, dat in grote hoeveelheden gebruikt wordt in de productie van vliegtuigbenzine, synthetische rubber en andere chemische producten, vereist een veel hogere drukking dan butaan om van gas naar vloeistof over te gaan (aggregatietoestandsverandering).*

Bij een zelfde drukking gedraagt een gasmengsel zich niet zoals een zuiver gas, dat bij warmte onttrekking afkoelt tot haltepunt A (fig. 1), bij verdere warmte onttrekking een constante temperatuur behoudt tot het haltepunt B, om dan verder af te koelen. In het punt A was er een begin van condensatie, in punt B was alles vloeibaar geworden. Omgekeerd indien aan de vloeistof warmte wordt toegevoegd zal de temperatuur van de vloeistof stijgen tot het voornoemde punt B, er zal verdamping plaats grijpen en wanneer de vloeistof volledig in gas



(*) Er zijn drie aggregatietoestanden: vast, vloeibaar en gasvormig. Gassen kunnen mits zij voldoende samengedrukt worden, vloeibaar gemaakt worden, bij een bepaalde temperatuur. Is de drukking hoger dan 1 atm. dan heeft er minder afgekoeld te worden. Men spreekt dan van kritische drukking en temperatuur. Vb. Zuurstof aan de atmosferische drukking bevriest aan $-218,40$ C (smeltpunt) en kookt aan -183 C, doch bij de kritische grootheden wordt zuurstof reeds vloeibaar aan een temperatuur van -119 C, doch met een drukking van 50 atmosferen!

is omgezet, in het punt A, dan eerst zal er opnieuw temperatuurstijging vast te stellen zijn. Bij gasmengsels (butaan en propaan) hebben de haltepunten niet dezelfde temperatuur, maar is er een temperatuurverloop (zie fig. 2).

Men zal er naar streven een minimum drukking van 1,5 kg/cm² te behouden bij een temperatuur van -15° C en bij een temperatuur van +40° C beneden de 17 kg/cm² te blijven. Practisch zal dan ook het gasmengsel propaan-butaan, aangepast kunnen worden volgens de omstandigheden ; (zie fig. 3, met de dampspanning van propaan, butaan en hun mengsels, en waarin te zien is dat bij een temperatuur van 20° normaal-butaal overgaat van de gasvormige naar de vloeibare toestand, wanneer de drukking hoger wordt dan 2 kg/cm² absoluut, de mengsels 70 % butaan en 30 % propaan aan 4,2 kg/cm², 50 % butaan en 50 % propaan aan 5,7 kg/cm², 30 % butaan en 70 % propaan aan 7 kg/cm², en propaan aan een drukking van 9,2 kg/cm²).

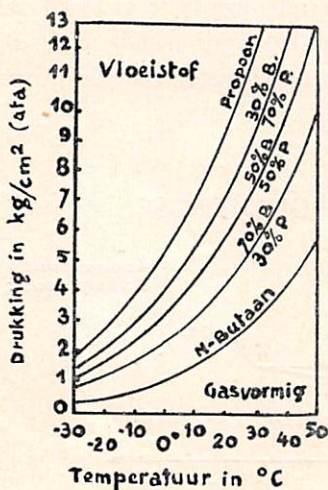


fig 3

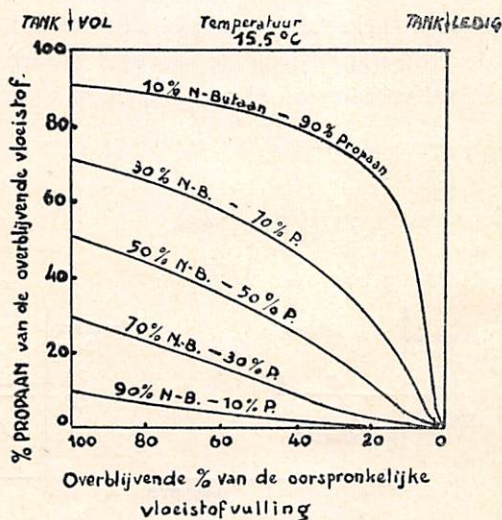


fig 4

Hoger vermelde drukkingen zijn van belang daar het transport vanaf de ketel naar de carburator op 2 manieren kan geschieden :

- *gastransport vapour withdrawal systeem*
- *vloeistoftransport liquid withdrawal system.*

De drukking en de temperatuur moeten zo zijn dat er geen veranderingen plaatsgrijpen tijdens het transport in de leidingen (ofwel beneden het borrelpunt van fig. 2 of boven het dauwpunt blijven door drukregeling). Propana heeft een hogere dampspanning en verdampt dus sneller dan butaan met het gevolg dat de liquidrest rijker wordt aan butaan en armer aan propaan naarmate de verdamping verder plaatsgrijpt. (Zie fig. 4 waar in grafiekvorm de uitslagen van de vloeistofontleding van bepaalde brandstofmengsels werd aangegeven in functie van het verbruikpercentage, en dit bij het vapour withdrawal system.)

Daarom bij koud weder een mengsel gebruiken rijk aan propaan en dit voornamelijk in het vapour withdrawal system ten einde voldoende brandstof aanvoer te krijgen in de carburator.

Het volstaat nu echter niet over LP-gas samengeperst in een ketel te beschikken, zoals de gasfles voor de verwarmingsdoeleinden, om een verbrandingsmotor te voeden. Er behoeven daartoe een paar apparaten tussengeschakeld te worden die zorg zullen dragen dat de motor een gasmengsel bekomt van een zo constant mogelijke verhouding gas/lucht.

Deze apparaten zijn :

- 1) Kraan voor brandstofopname onder vloeibare toestand (normaal gebruik) ;
- 2) Kraan voor brandstofopname onder gasvormige toestand (voor het starten van de motor bij lage temperatuur) ;
- 3) Vulcontrole dop ;
- 4) Vulklep ;
- 5) Meter ;
- 6) Veiligheidsklep.

De motor kan een bepaald vermogen leveren dat nochtans beïnvloed wordt door de afstelling van de carburator. Een arme afstelling heeft tot gevolg een geringer motorvermogen, en dit verlies zal toenemen met de belasting van de motor (dus smoorklep volledig open). Bij een normale afstelling wordt dan ook een vaste verhouding genomen

tussen de hoeveelheid aangezogen luchtgewicht tot het brandstofgewicht. Volgende tabel geeft een overzicht van de theoretisch vereiste hoeveelheid lucht voor de volledige verbranding van :

1 kg benzine	15,5 kg of 12,7 m ³ lucht	
1 kg benzol	13	10,6 »
1 m ³ propaan		24 »
1 m ³ butaan		31 »
1 m ³ lichtgas		4,1 »

Bij het *vapour withdrawal systeem* zal alles tot het meest elementaire worden herleid. Zo zal een gewone LP-gasfles de brandstof *onder gasvorm* aanvoeren alover een drukregelaar naar de carburator, die een paar wijzigingen moet ondergaan. Gezien hier enkel gas wordt aangezogen uit de ketel, zal deze laatste er moeten voor zorgen voldoende brandstof te verdampen. Verdampen vergt echter warmte, en deze zal de ketel moeten geven.

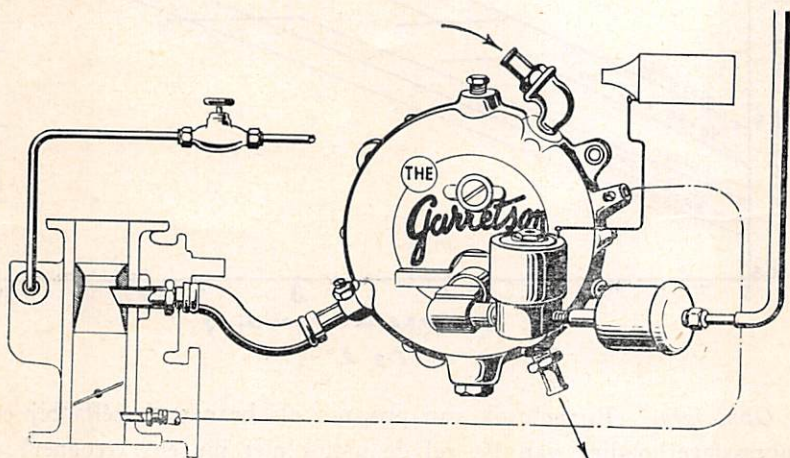
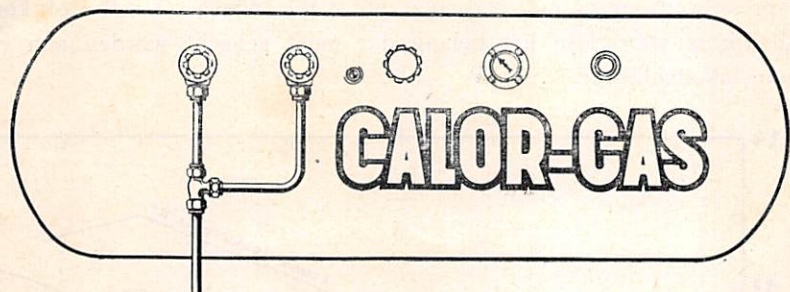
Veronderstellen we dat de oppervlakte van de ketel in aanraking met de vloeistof (A) 1 m² is, de doorströmingswarmte/m² en per uur (U) 10 kcal/m² bedraagt, bij een gemeten temperatuurverschil ($t_2 - t_1$) van 30° C (omgevende temperatuur en deze in de ketel), dan zal in dit voorbeeld $1 \times 10 \times 30 = 300$ kcal/h warmte beschikbaar zijn om de brandstof van vloeibare toestand, in gasvormige om te zetten. Gezien deze omzetting per kg 100 kcal vergt, zal in het aangehaalde voorbeeld per uur dus 3 kg brandstof van de vloeibare naar de gasvormige toestand worden omgezet. De formule is dus $A \times U \times (t_2 - t_1)$

100

Deze verdamping zal in de hand gewerkt worden door een grotere ketel, goede luchtcirculatie rondom de ketel en een hoge temperatuur van de omhullende lucht.

Het *liquid withdrawal system* (vloeistof aanvoer) is de aangewezen manier indien meer brandstof moet aangevoerd worden en voornamelijk bij koude buitenlucht (winterperiode). De nodige verdamping wordt bereikt in een warmtewisselaar, die de vereiste warmte afneemt van het motorkoelwater. Aangezien deze temperatuur constant wordt gehouden door de thermostaat, zal de regeling van de motor daar veel door verbeteren.

Schematisch wordt de inrichting :



Verklaring : De vloeibare brandstof wordt aangevoerd door een geïsoleerde koperen buis en wordt in een filter gezuiverd. Daarna zal een electro-magnetische klep de brandstof doorlaten indien het contact wordt opgezet naar de drukregelaar. Deze doet terzelfdertijd dienst als omzetter vloeistof/gas. Deze omzetting vergt warmte en deze wordt geleverd door het koelwater die de drukregelaar doorstroomt (zie pijltjes) en aldus het bevriezen van deze voorkomt. Het bekomen gas wordt naar de carburator geleid en langs een speciale sproeier (spur-in) in de verstuiver gespoten. Om terug met benzine te rijden volstaat het de kraan LP ketel te sluiten en het kraantje te openen die zich bevindt tussen de benzinepomp en de carburator.

Een vraag die iedereen zich stelt is : wat kost deze installatie en welke besparing kan daardoor verwezenlijkt worden ?

Aan de hand van volgende grafiek (fig. 5) kan uitgemaakt worden

dat er geen vermindering van het brandstofverbruik optreedt zolang de compressieverhouding niet verhoogd wordt tot ongeveer 8 à 9. Ook komt duidelijk te voorschijn het belang dat moet gehecht worden aan een koude inlaatcollector.

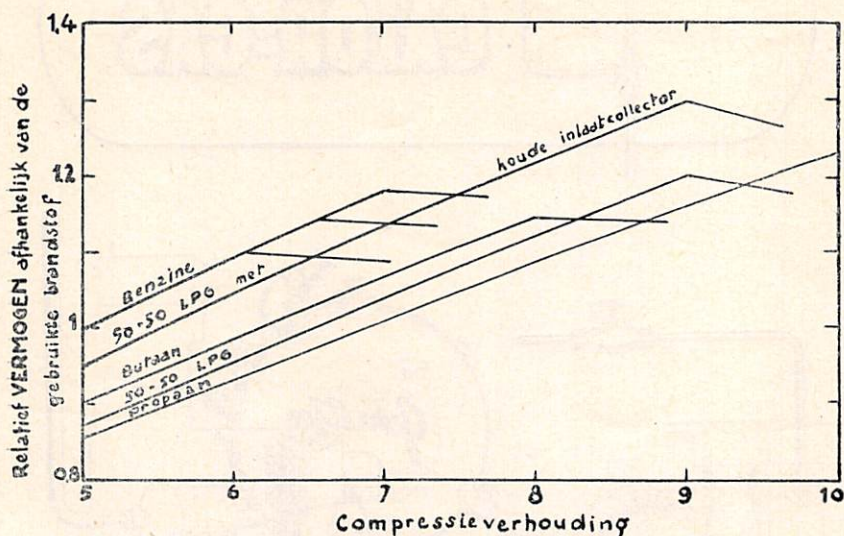


Fig 5.

Opmerking : Bij gebruik van propaan als brandstof, zelfs bij een compressieverhouding van 10, zal de motor niet pingelen (cogner) en vandaar geen vermogen terugval vertonen, zoals te zien is bij de andere brandstoffen.

Het zal dus ook duidelijk zijn dat het ombouwen van een benzine-motor op LP-gas maar eerst renderend wordt indien :

- 1) de motor de nodige correcties heeft ondergaan (hoge compressie, koude inlaatcollector) ;
- 2) het gebruik van een liquid withdrawal systeem, die duurdere installatiekosten medebrengt gezien de speciale tank en de bijkomende warmtewisselaar ;
- 3) regelaar voor een beter aangepaste voorontsteking, en plaatsen van koude bougies ;
- 4) de wagen moet een bepaald minimum aantal km afleggen per jaar, gezien de investeringskosten en de hogere rijtaks een rond bedrag van $\pm 20.000,-$ F betekenen. LP-gas is goedkoper dan benzine (aankoopprijs 3,— F/l) en ook moet gezegd worden dat de oliefilm bij het

koud starten niet vernietigd wordt, waardoor de motorslijtage vermindert. Ook de motorolie moet minder vlug ververst worden, daar LP-gas een droog en zuiver gas is.

Kan LP-gas ook met succes toegepast worden op de compressie-ontstekingsmotoren (diesels) ?

Technisch wel, doch economisch is de aanschaffing van de installatie niet verantwoord. Immers gasoil is nog goedkoper dan LP-gas, en vermits een dieselmotor nog een beter thermisch rendement heeft dan de benzine motor, zal daar practisch geen winst te verwezenlijken zijn. Wat wel gebeurt is dat de dieselpomp zodanig geregeld wordt dat het maximum ingespoten gasoil debiet vermindert wordt, vandaar vermogenverlies van de motor, maar door aanzuigen van LP-gas wordt dit verlies terug goed gemaakt. Er mag echter niet in overdreven worden daar anders de motor zou pingelen, vergelijk fig. 5.

Deze gecombineerde brandstoftoevoer heeft als voordeel minder rokende uitlaatgassen bij vollast en al de bezwaren daaraan verbonden, en wordt daarom soms wel voorgesteld als een vitamine en een chlorophyl voor de dieselmotor !

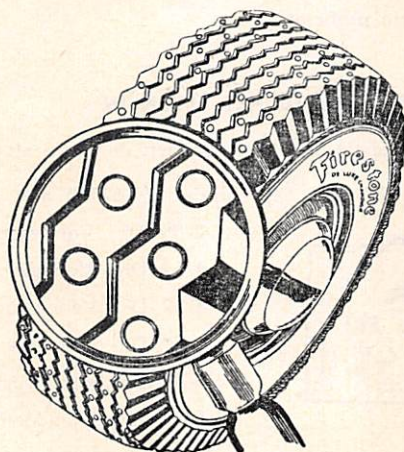
J. DE CONINCK
Tech. ing.
Garage chef.

Firestone

Invoerder voor België
en het
Groot Hertogdom
Luxemburg

**UNION BELGE et
d'OUTREMER, N. V.**
Venusstraat, 17-19
Antwerpen

Tel. : 32.65.78
32.57.86



EEN NIEUWE LENTE. EEN NIEUW GELUID

Volgende kollega's ontvingen het bezoek van de ooievaar :



- 8168 De Coster, een zoon André.
- 1690 Verswijver, een zoon Eric.
- 714 Van Hoegaerden, een dochter Nadine.
- 391 Bruynee's, een zoon François.
- 1285 Dombret, een dochter Violette.
- 6125 Goeyvaerts, een zoon Ludo.
- 793 Van Olmen, een dochter Hilde.
- 7265 D'hooge, een dochter Vera.
- 6223 Van Tongerlo, een zoon Jean.
- 6715 Bogaerts, een dochter Krist'l.
- 5279 Gerené, een zoon Dirk.
- 8086 Vermeulen, een zoon Ronald.
- 404 Lens, een dochter Martine.
- 1245 Philips, een dochter Magda.
- 653 Wittocx, een dochter Ingrid.
- 1694 Apers, een dochter Yvette.
- 6101 De Backer, een dochter Linda.
- 1397 Adriaenssens, een dochter Marleen.
- 585 Van Looy, een zoon Raymond.
- 1968 Casus, een dochter Rosa.

Al deze trotse vaders, gelukkige moeders en hun jonge telgen wensen wij van harte proficiat.

MET FRISSE MOED HET LEVEN IN

Volgende paartjes waagden de grote stap :

Op 27-1-59 Dhr. Sturm G. (6778) met mej. Verstraeten J.



7-2-59 Dhr. Van Mieghem H. (848) met mej. De Grootte M.

4-4-59 Dhr. Vandevenne D. (577) met mej. Mutsaers J.

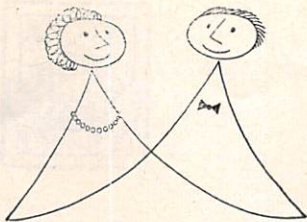
25-4-59 Dhr. Venneman R. (837) met mej. Van Alboom M.T.

2-5-59 Dhr. Delbaere J. (1638) met mej. Boermans B.

2-5-59 Dhr. Van Nimmen J. (1449) met mej. Notelteirs M.

5-5-59 Dhr. Van Meir (6718) met mej. Van Oostenrijk G.

Al deze jonggehuwden wensen wij een voorspoedige vaart op de levenszee.



Onze hartelijkste gelukwensen gaan naar twee kranige echtparen die in de loop der maand juni hun 60-jarig huwelijksjubileum vierden.

Op 3 juni jl. vierde de vreugde hoogtij bij de familie SENECAUT-VAN DEN DUNGHEN. De heer Senecaut, gepensioneerd sector-overste T.A., wier nagedachtenis nog sterk leeft in de rangen der oudere tram-agenten, mocht op de door hem gehouden receptie talrijke vrienden en kennissen ontvangen, wat langs beide zijden zeer sterk op prijs werd gesteld.



TWEE DIAMANTEN BRUILOFTEN

Een andere, eveneens zeer markante figuur uit onze Antwerpse Tram-geschiedenis, namelijk ex-ontvanger n° 1578 van lijn 1, de heer D. SMOLDERS, en zijn echtgenote, vierden op 20 juni jl. eveneens hun 60-jarig huwelijksjubileum.

Vriend Smolders, die een bijzondere plaats bekleedt in de rij der typische figuren en wiens houding en toewijding voor zijn taak steeds als een voorbeeld heeft gegolden, beleefde eveneens op de door hem ingerichte receptie, zeer aangename ogenblikken. Menig oude herinnering werd zo onder vrienden eens opgehaald en de tijd vloog voorbij.

*
**

Aan deze beide kranige echtparen wensen wij nog vele jaren toe in goede gezondheid.

ONZE GEPENSIONEERDEN

Volgende kollega's gingen op rust :

Per 1-4-1959

Goossens Alfons (Verkeersdienst - N° 1956)

Geboren te Wiekevorst op 27-3-1894.

In dienst bij T.A.O. op 27-5-1920.

Verheggen Julius (Dienst Loodsen - N° 6379)

Geboren te Kruibekke op 5-3-1893.

In dienst bij T.A.O. op 24-10-1919.

Vroegtijdig :

Bogaerts Maurice (Verkeersdienst - N° 1163)

Geboren te Hamme op 21-3-1895

In dienst bij T.A.O. op 21-10-1919.

Rousseau (Centraal werkhuis - N° 5005)

Geboren op 22-3-1897.

In dienst bij T.A.O. op 2-7-1918. Benoeming : Brigadier 10 oktober 1946.

Van den Bosch Alfons (Dienst Weg en Werken - N° 8068)

Geboren te Stabroek op 6-2-1899.

In dienst bij T.A.O. op 22-1-1919.

PER 1-5-59

De Pauw Petrus (Dienst der Garages - N° 6070)

Geb. Zwijndrecht 18-4-1894.

In dienst T.A.O. 5-3-1910.

Benoemingen: Brigadier loods V 1-11-1920. Chef garage Pothoek : 10-10-40.

Vroegtijdig

Serroyen Henri (Verkeersdienst - N° 1351)

Geboren te Overpelt op 6-4-1896.

In dienst bij T.A.O. op 3-6-1920.

Bertels Albert (Verkeersdienst - N° 1764)

Geboren te Antwerpen op 9-4-1895.

In dienst bij T.A.O. op 14-6-1921.

Per 1-6-59

Gils Jaak (Verkeersdienst - N° 1568)

Geboren te Turnhout op 17-5-1894.

In dienst bij T.A.O. op 12-10-1918.

Deckers Frans (Verkeersdienst - N° 1844)

Geboren te Hulshout op 16-5-1894.

In dienst bij T.A.O. op 4-3-1920.

Van Hoof Joseph (Centraal Werkhuis - N° 5028)

Geboren te Lier op 10-5-1894.

In dienst bij T.A.O. op 10-2-1919.

De Roock Jules (Centraal Werkhuis - N° 5191)

Geboren te Antwerpen op 4-5-1894.

In dienst bij T.A.O. op 1-12-1922.





Goossens, A.



De Pauw, P.



Bogaerts, M.



Serroyen, H.



Bertels, A.



Gils, J.



Deckers, Fr.



De Roeck, J.

IN MEMORIAM

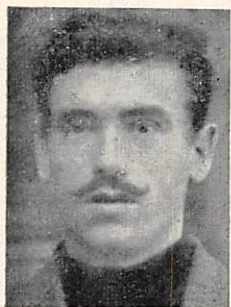
Volgende kollega's ontvielen ons in de voorbije maanden.



Schoofs Camille (Verkeersdienst - N^o 87)
Geboren te Antwerpen op 14-9-1902.
In dienst bij T.A.O. op 1-7-1919.
Benoeming : Verkeersklerk in loods V 1-7-1937.
Overleden op 7-3-1959.



Kerremans Henri (Dienst Bovenleiding
gewezen N^o 7240) Overleden op 10-3-1959.
Op rust sinds 1-11-1956.



Mariën Baptiste (Verkeersdienst - N^o 1177)
Geboren te Hoboken op 22-10-1894.
In dienst bij T.A.O. op 15-10-1919.
Overleden op 9-5-1959.



De Weert Ernest (Verkeersdienst - N^o 1092)
Geboren te Antwerpen op 10-6-1899.
In dienst bij T.A.O. op 23-2-1925.
Overleden op 31-5-1959.

Vissers Jozef (Dienst der Loodsen - N^o 6602)
Geboren te Berchem op 27-5-1918.
In dienst bij T.A.O. op 19-2-1942.
d.d. Brigadier in loods VI sedert 1957.
Overleden op 1-4-1959.

Lelie M. (Dienst der Loodsen - N° 6153)
Geboren te Moerzeke op 26-1-1899.
In dienst bij T.A.O. op 30-5-1929.
Overleden op 11-5-1959.

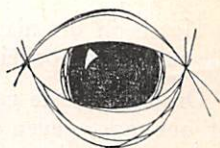
De Vos Frans (Centraal Werkhuis - N° 5004)
Geboren te Borgerhout op 12-6-1908.
In dienst bij T.A.O. op 4-4-1924.
Benoeming: Brigadier op 15-10-1938 — Meestergast op 1-8-1955.
Overleden op 14-5-1959.

Wij bieden aan de zwaar beproefde families onze oprechte blijken van deelneming aan.

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

BIJ EEN ZILVEREN JUBILEUM !

**DE « SCHOOL VOOR TRAM-, TROLLEY-
BUS- EN AUTOBUSBESTUURDERS EN
ONTVANGERS » BESTAAT 25 JAAR !**



Inderdaad, ontstaan en opgericht in de loop van de maand januari van het jaar 1934, bestaat de «School voor tram-, trolleybus- en autobusbestuurders en ontvangers thans reeds 25 jaar !

In de periode die deze « kwart-eeuw » (1934-'59) voorafging, gebeurde het onderricht aan de kandidaten zonder een bepaald leerprogramma, noch degelijke richtlijnen. Door het oprichten van de school werd aldus in een grote en onmisbare leemte voorzien bij de opleiding van het rijdend personeel.

Gelet op het feit dat in 1938 een aantal trolleybussen aangekocht werden (omvorming tramlijn 6 in trolleybus) en in 1952 een aanvang werd gemaakt met het omvormen van sommige tramlijnen in autobusblijnen werd de naam van de school gewijzigd en kreeg ze de officiële benaming van « School voor tram-, trolleybus- en autobusbesteders en ontvangers ».

Vanaf haar ontstaan in 1934 werd de school ondergebracht in een daarvoor beschikbaar gestelde motorwagen, achteraf aangevuld met een bijwagen. In deze tramtrein werden de eerste rijlessen gegeven door hiertoe speciaal opgeleide oversten.

De leiding van de school berustte aanvankelijk bij de heer De Beuckelaer, hoofdbestuurder-toezichter, die bij zijn overlijden in 1941 opgevolgd werd door dhr Struyf. Sinds het jaar 1952 (dhr Struyf op rust) werd de leiding toevertrouwd aan dhr Vandoosselaere, hoofdbestuurder-sectorhoofd, voorwat betreft de functie van tram- en trolleybestuurder en aan dhr De Roeck, controleur-sectorhoofd voor de opleiding tot ontvanger. Dhr Van Puyvelde, hoofdbestuurder-afdelingshoofd, werd op zijn beurt, gelast met de omscholing tot autobusbestuurder. Al deze oversten beschikten over een staf van ondergeschikten : controleurs, hoofdbestuurders, onderrichters, enz. die allen borg staan voor de degelijke opleiding.

Sinds 1958 werd van de school-tramtrein afgezien en werd de school-inrichting overgebracht naar het hoofdkantoor TAO, waar thans een uitgebreid instructiemateriaal ter beschikking is (doorsneden van motor, achterbrug, onderdelen van tramwagens, verkeerstekens, grondplan van een verkeerspunt met signalen, bandopnemer voor bijzonder onderricht, enz).

Het is in dit nieuwe lokaal dat op 25 juni 1959 door de directie, mede met de schoolleiding, de « zilveren schooljubileum » werd gevierd !

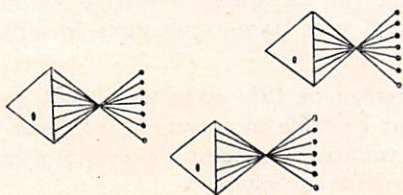
Om een idee te geven van de werkzaamheden van de school van bij haar ontstaan, geven wij hieronder volgend overzicht :

- 1) *opleiding tot trambestuurder :*
692 agenten met een totaal van 10.968 lesdagen.
- 2) *opleiding tot ontvanger :*
1.358 agenten met een totaal van 4.074 lesdagen.
- 3) *opleiding tot trolleybusbestuurder :*
126 agenten met een totaal van 1.029 lesdagen.
- 4) *opleiding tot autobusbestuurder :*
426 agenten met een totaal van 3.528 lesdagen.

In totaal werden dus reeds aan 2.602 agenten gedurende 19.599 dagen les gegeven !

Hieruit blijkt dat het rijdend personeel bij T.A.O. met de nodige zorg wordt opgeleid en dat die « scholing » best de vergelijking kan onderstaan met wat bij andere openbare vervoersondernemingen geschiedt.

W. G.



PERIODE APRIL - MEI - JUNI 1959

BIJZONDERE BUSDIENST NAAR MIDDELHEIMPARK OP ZON- EN FEESTDAGEN

Vanaf 3-5-1959 werden er met het oog op de 5e Biennale in het Middelheimpark, op zon- en feestdagen, extra-busdiensten ingelegd :

- enerzijds tussen Groenplaats en Middelheim,
- anderzijds tussen Centraal Station en Middelheim.

BUSDIENST NAAR NOORDKASTEEL

Vanaf 9-5-1959 werden, met het oog op de opening van de « Zwemgelegenheid Noordkasteel » de buslijnen 35, 37 en 161 (De Polder) omgeleid rond het Amerikadok.

Tijdens de maand juni, werden buiten deze omleidingen op zater- en zondagen extra-diensten ingelegd. Ze kenden, gezien het mooie weder, een flink succes.

TARIEFWIJZIGING

Op 15-5-1959 werden de tramtarieven als volgt verhoogd : (bustarief lijn 33 bleef ongewijzigd) :

Kaartjes A van 4 fr. naar 4,50 fr.

Kaartjes B van 6 fr. naar 7,00 fr. (aansluiting).

Weekkaarten :

F van 20 fr. naar 25 fr.

C van 25 fr. naar 30 fr. (aansluiting).

- De rittenkaarten blijven behouden op 60 fr. maar werden slechts geldig gemaakt voor 17 ritten i.d.v. 18 ritten.
- De abonnementsprijzen werden verhoogd met 10 %.

AUTOBUSSTATION FR. ROOSEVELTPLAATS

Op 31-5-1959 werd de stationeerplaats voor auto's op de Fr. Rooseveltplaats vóór het Kon. Atheneum omgebouwd tot autobusstation ten behoeve van :

A. — De N.M.V.B. buslijnen :

- Antwerpen - Merksem - Wijnegem - Oelegem - Zandhoven
- Antwerpen - Deurne - Wijnegem - 's Gravenwezel - Oelegem
- Antwerpen - Wilmarsdonk - Oorderen - Kruisschans
- Antwerpen - Merksem - St. Mariaburg - Kapellen - Nieuwmoer
- Antwerpen - Ekeren - St. Mariaburg - Brasschaat
- Antwerpen - Merksem - Schoten - St. Job - Hoogstraten.

B. — De T.A.O.-buslijnen (« De Polder ») :

- Lijn 35 Fr. Rooseveltplaats - Kaai 227
- Lijn 35 (doorstr.) Fr. Rooseveltplaats - Kaai 232
- Lijn 37 Fr. Rooseveltplaats - Kruisschans.

TRAMLIJNEN 2 OP EIGEN BAAN IN DE JAN VAN RIJSWIJCKLAAN

Het tramspoor der lijn 2 in de Jan Van Rijswijcklaan, werd vanaf de Desguinlei, richting Suikerrui, op eigen baan gelegd :

- Op 5-6-59 het gedeelte Desguinlei - Marckgravelei,
- Op 26-6-59 het gedeelte Marckgravelei - Driehoek.

Vriendenkring van Loods II „Driehoek”

VIERING DER GEPENSIONEERDE LEDEN

Op zaterdag, 30 mei jl. werden naar jaarlijkse gewoonte, de leden der vriendenkring, dewelke op rust gingen, gevierd.

Om 16.30 u had in genoemde loods een kleine receptie plaats, aangeboden een de feestelingen en hun dame. Na het drinken van een glaasje aperitief, ging het in groep naar een gekende instelling onzer Sinjorenstad, alwaar een prachtig versierde tafel uitnodigend wachtte en de gasten zich te goed konden doen aan de traditionele feestgerechten.

Tussen 2 schotels, werd een kleine toespraak gehouden door de feestbestuurder, vermeldende het beste voor de gevierden, met in 't bijzonder een dankwoord aan de aftredende en opgestelde voorzitter de heer Van Campfort, voor wat hij gedurende 10 jaar voor de kring heeft gedaan.

Nadien werd de nieuwe voorzitter, de heer J. Vijt, voorgesteld. Dank zij de medewerking van verschillende gekende firma's, werden de gevierden prachtige geschenken overhandigd. Met een laatste dankwoord aan het bestuur der instelling, voor de prima spijzen, ving de terugweg naar de loods aan. Aldaar juichden 300 personen de feestelingen hartelijk toe.

Niemand was verwonderd zulk groot aantal aanwezigen te vinden, daar de aangekondigde « Bonte Avond » werd voorgesteld door ons aller vriend, de man van Radio en T.V.: Kees Brug en zijn gezelschap.

Menige gezonde lach vloog over de lippen en de ganse groep ontving menig daverend applaus.

.....Vermelden wij hier terloops nog even de prachtige liederen ten gehore gebracht door de tenor met de gouden stem: Moreno.

Na de pauze werd het verdienstelijkste lid onzer kring, Mevrouw Laenen, a's blijk van genegenheid, voor de moederlijke zorgen tijdens de wintermaanden (soepbedeling) in de bloemen gezet.

Kees Brug had er aan gehouden voor haar een door hem zelf gemaakt en passend liedje te zingen, waarna zij buiten de bloemen, haar overhandigd door de voorzitter, het ereteken en « Diploma van Verdiensten » werden toegekend.

Waarlijk een onvergetelijk ogenblik. Door de aanwezigen werd van harte deelgenomen aan deze plechtigheid.

De feesteling heeft er aan gehouden langs deze weg haar harteijke dank te betuigen.

Vermelden wij insgelijks dat 35 kinderen der Schippersschool, gelegen tegenover de loods, deze feestavond hebben bijgewoond, waarop hen door het bestuur een verfrissing werd aangeboden, a's dank voor de medewerking verleend door het bestuur van genoemde school.

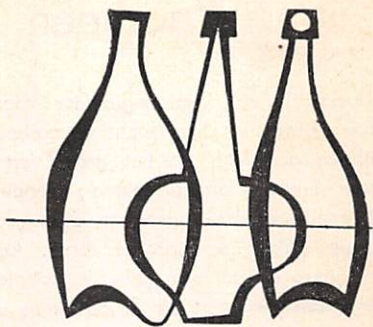
Te midden van al het vermaak, had

ik een speciaal oog voor loodsoverste, heer Vissers, schatbewaarder der kring, dewelke nu en dan de gekende zucht slaakte : « Wie zal dat betalen ! »

Als slot van deze onvergetelijke avond, het gekende volksbal, ten koste van menig druppel zweet.

En nu hand in hand, naar volgend jaar, ons 10-jarig bestaan !

Abraham.



Werktijdverkorting - Vrije-Tijdprobleem

« *Korter werken* » is sinds enkele jaren het slagwoord van de werknemers geworden. Resultaat : wij zijn van de 48 u week geleidelijk naar de 45 u week overgegaan. De vraag stelt zich nu echter : welke kunnen de *gevolgen* zijn van een verkorting van de werktijd en wat komt er nu in de plaats ?

De gevolgen kunnen van tweeërlei aard zijn :

1. — *Een daling van de productie* per werknemer en dus — wanneer men dezelfde productie wil handhaven — inschakelen van meer arbeiders. Deze maatregel begunstigt de volledige werkgelegenheidspolitiek.
2. — *Een stijging van het kostenpeil*, wat minder gunstig is wanneer men onze geldwaarde wil handhaven en onze positie op de exportmarkt wil bevorderen.

Men kan dit alles vermijden, wanneer de inkrimping van de arbeidstijd gepaard gaat met een *evenredige stijging* van *dearbeidsproductiviteit*. Dat is ook nodig voor ons land, indien wij met onze producten, degelijk en aan een behoorlijke prijs, op de Euromarkt t.o.v. onze partners willen concurreren.

Aan de werktijdverkorting is nu ook het *vrije-tijdprobleem* gekoppeld waarvan de sociale kant stellig niet mag worden verwaarloosd. De vraag : « *hoe moet de meerdere vrije tijd besteed worden ?* » verdient stellig, nu meer dan ooit, de aandacht en vereist een dringende oplossing, want de vrije-tijdbesteding vormt nog steeds een ernstig probleem dat tot nog toe geen oplossing kreeg.

En werkend mens kan nog zó naar vrije-tijd verlangen, hij is onbetwistbaar nog veel gelukkiger dan hij, die zijn vrije-tijd in ledigheid moet « doden ». Volgens een oud spreekwoord is : « Lediggang des duivels oorkussen ! »

Waarheen met uw verlof ?

Jaarlijks, bij het begin der vacaties worden er koortsachtig voorbereidingen getroffen tot het grote vertrek naar binnen- of buitenland; honderdduizende mensen zwerven dan gedurende weken de aardbol rond: kust, hei, berg en dal zijn geliefde trekpleisters voor diegenen die er ook eens uitwillen. Ieder heeft zijn eigen voorkeur, maar nu komt de grote vraag waarbij menige lezer verwonderd de wenkbrauwen fronsen zal: « Bent U geschikt om uw verlof aan de zee door te brengen, is U bestand tegen de berglucht, kan uw gestel van stadsbewoner er tegen dat U enige weken in de bossen en de heide doorbrengt? » « En waarom niet? », zult U allen zonder uitzondering vragen.

En toch: iemand trekt b.v. de bergen in, hij komt vermoeid boven en het eerste wat hij ziet is een herberg met een uitnodigend terrasje, daar wordt een heerlijk glas koele wijn door 't keelgat gegoten, hij betaalt, staat op en... begint te zwaaien als een dronken Zwitser: als iemand die de « hoogte » heeft. En de mensen die hem tegenkomen zullen zeggen: « het komt van de hoogte ». Er volgt een slapeloze nacht waarna het leed weer al voorbij is.

Maar hoe klein deze ervaringen ook zijn, ze laten zien dat het wondere mechanisme van het menselijk lichaam toch wel enige bezwaren kan hebben tegen een plotselinge verblijf in de ijle berglucht. Dit is iets dat de simpelste huisdokter U zal kunnen medeelen, tenminste als U hem er om vraagt en dat is nu de kwestie. Iemand

die naar de vreemde trekt om zijn brood te verdienen wordt langdurig onderzocht om te zien of hij wel bestand is tegen het klimaat van de nieuwe omgeving, maar iemand die gewoon zijn verlof gaat doorbrengen komt er niet toe om de dokter daarover te raadplegen. « Dit is overdreven » zult U zeggen; ver van daar. Vooral voor mensen van tussen de veertig en vijftig jaar is voorzichtigheid geboden, en zeker wanneer ze de 1.500 metergrens willen overschrijden, zo ook voor hartpatiënten. Dat wilt nu niet zeggen dat een vakantie in de bergen geen voordelen biedt, integendeel; het heeft zijn vele goede kanten en kan van goudwaarde zijn voor de gezondheid, dat zal de dokter bevestigen, maar... eerst moet hij U volkomen fit achten om de bergtrip te wagen.

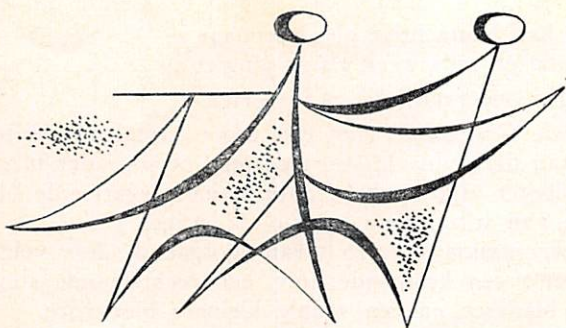
Voor de liefhebbers van de zee kunnen er ook onaangename voorvallen weggelegd zijn: lusteloosheid, vermoeidheid, slapeloosheid, gebrek aan eetlust en zo meer; bij dit alles speelt de zware lucht een grote rol. Slanke personen doen best van hun verlof door te brengen in de Ardennen of aan de Middellandse Zee, gezette mensen daarentegen nemen beter de Noordzee of het hooggebergte.

De meeste artsen zijn het er over eens dat vele mensen ziek van hun vakantie terugkeren en ze worden het meest geconfronteerd met klachten over hartkloppingen, reumatiek, maagstoornissen, zonnebrand, oververmoeidheid enz... Al deze klachten hadden voorkomen kunnen worden indien men

vóór het vertrek zijn huisarts had geraadpleegd, want deze zou hebben vastgesteld tot welk « type » zijn raadpleger behoorde om hem alzo van advies te dienen over de te kiezen verblijfplaats en hem zelfs zo nodig een vakantie-dieet voor te schrijven daar

lang niet iedereen bestand is tegen vreemde kost. Voorkomen is nog altijd beter dan genezen en laat de andere mensen maar lachen. Uw gezondheid gaat immers vóór alles!

G. Smits.



AUTO RADIATEURS

Ets. A.G. EVRARD N.V.

SPECIALE INRICHTING
VOOR HET MAKEN EN HERSTELLEN
VAN ALLE RADIATOREN VOOR AUTO'S
EN NIJVERHEIDSMOTOREN



ISABELLALEI 112 - Antwerpen
TEL ; 39.21.94



De Geranium of Pelargonium

Het zijn half houtachtige planten, maar ze zijn kruidachtig en zelfs week als ze jong zijn.

Ze werden onderverdeeld in 3 soorten :

- 1) *De Zonale Geranium* : met een groot aantal variëteiten, die men erkent aan de bruinachtige rondstreep of zone der bladeren. De variëteiten zijn : enkele, dubbel, met gevarieerde bladeren, met bloemen van witte, rode tot violetkleurige.
- 2) *De Rankgeranium* : verschilt van voorgaande door volgende karakteristieken : een kruipende i.p.v. een rechtstaande stevige stengel, gelobde bladeren en een weinig kleinere bloeiwijze. Er zijn eveneens enkele, dubbele en met gevarieerde bladeren.
- 3) *De Grootbloemige Geranium* : Deze soort is eigenlijk gekend onder de ware naam van Pelargonium, stevige stengels, soms geplooid bladeren, grote en meestal getinte bloemen met mooie vlekken in de bloembladjes, mooie kleurenvariatie van wit-rose, purper tot rood.

Bloei van april tot juli.

De *Zonale Geranium* is een zeer geschikte parkplant, ook zeer goed voor balkon of vensters langs buiten te versieren, tevens een goede kamerplant, echter op voorwaarde dat hij voor een zonnige raam geplaatst wordt.

De *Rankgeranium* is evenzeer geschikt voor een zonnig raam binnenhuis, balkon en vensterversiering, zéér mooi in korven of hangpotten. *Niet als parkplant !*

De *Grootbloemige Geranium* is evenmin geschikt voor parkbeplanting. De bloemen zijn te teder en duren eerder te kort. Worden nadelig beïnvloed door gebeurlijke regen, waardoor de bloembladeren gemakkelijk afvallen. Zijn echter prachtige en goede kamerplanten.

In algemene zin, zijn de Geraniums vrij gemakkelijk te verzorgen, hoofdzaak is : veel zon, magere en tamelijk droge grond, zo mogelijk geen stikstof bemesting aanwenden. Zon en water volstaan !

Het voortkweken geschiedt door stekken, deze kunnen genomen worden in maart of augustus, met voorkeur voor augustus omdat dan deze planten in de huiskultuur best geschikt zijn om af te stekken.

Veel succes !

Van Hout G.

De Metro van Parijs

«Metro» = afkorting van «Métropolitain», d.w.z. spoorweg welke behoort tot de hoofstad van een land.

De «Metro» van Parijs wordt geëxploiteerd door de «Regie Autonome des Transports Parisiens» (R.A.T.P.), voortgegaan door de «Compagnie du Métropolitain de Paris».

In 1850 werden de eerste voorontwerpen opgemaakt door de ingenieurs Brame en Flachat. Parijs was echter de 4e stad waar een metro werd gebouwd; Londen, New-York en Berlijn waren reeds voorgedaan.

De redenen waren : oneindige discussies tussen de Franse staat en het privé initiatief.

Twee opvattingen stonden gedurende een 1/2 eeuw tegenover elkaar :

1ste opvatting : (Franse staat)

De verschillende netten van de Société Nationale des Chemins de fer Français (S.N.C.F.) met elkaar verbinden door ondergrondse lijnen, bereiden door de spoorwegwagens : lange treinen met verschillende bijwagens, betrekkelijk traag en weinig talrijk.

2de opvatting : (Stad Parijs)

Een autonoom net bouwen, onafhankelijk van de S.N.C.F. en van de staat : met korte treinstellen, snel en talrijk.

Gedurende al die tijdovende discussies bouwden 3 hoofdsteden hun «metro» : **Londen** in 1863, **New-York** in 1872 en **Berlijn** in 1881.

Londen en Berlijn volgens de opvatting-staat welke de doortocht van lage treinen onder de stad toelaat, New-York: onafhankelijke metro. Eerst in 1898 aangemoedigd door de nakende tentoonstelling van Vincennes, werd met

de bouw van de metro begonnen die een compromis was tussen de 2 voornoemde opvattingen.

De constructie van de «metro» werd mogelijk gemaakt dank zij het financieel genie van onze landgenoot **Ingenieur Baron Edward Empain** (Belœil, 20 sept. 1852 - Brussel 22 juli 1929) welke sinds 1891 met de aanleg van elektrische trams begon in België, Frankrijk, Spanje, Egypte, Rusland, China, en tenslotte in **1900** met de metro van Parijs.

De «metro» is onafhankelijk, maar heeft een spoorwijdte van 1.435 (= normaal spoor), net zoals bij het «groot spoor» (ook in ons land bij de Nat. Maatschappij van Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.)

De wagenbreedte bedraagt 2,40 m. i.p.v. 3,20 m. bij de S.N.C.F., de metro-treinen zouden dus evengoed op het spoorwegnet kunnen rijden, maar het omgekeerde is niet mogelijk ingevolge de beschikbare breedte in de metro-tunnels en de hiervoor te geringe straal in de bogen.

De metro-treinen rijden «rechts» en niet «links» zoals de treinen van de S.N.C.F. en ook deze van de N.M.B.S. in ons land.

Waarom is men nu in 1898 te Parijs overgegaan tot de constructie van een metro?

Het verkeer was toen immers zeer gering en verkeersopstoppingen in de straten onbekend! Het doel was toen (en nu nog!) : **snel vervoer**. Er bestond alleen paardentraction en voor de verplaatsing van de «Porte Maillot» naar de «Porte de Vincennes» had men 1 uur nodig en met de «metro» slechts amper 30 m.! De «metro» werd als ondergrondse spoorweg (sneltram) gebouwd i.p.v. als viaductspoorweg om tweeërlei redenen :

1. Om esthetische redenen : om Parijs niet te ontsieren door belangrijke viaducten, en

2. Om technische redenen : de elektrische tractie nam bestendig uitbreiding, zodat de ondergrondse exploitatie mogelijk werd, wat niet het geval was met de stoomtractie waarvoor een viaduct-aanleg ofwel een «open-uitgraving» aangewezen was.

De eerste «metro-lijn» was nr 1 : Maillot-Vincennes = 13 km., ingehuldigd in juli 1900 en behaalde een reusachtig succes. Sindsdien ontwikkelde het net zich snel, vooral in het Noorden van Parijs alsmede door de verbinding Noord-Zuid (de huidige lijn nr 4). Het «metro-net» omvat thans 14 lijnen.

Bij de constructie van «metro-tunnels» zijn er 2 methoden :

a) de metro op grote diepte : directe trajecten, geen hinder van gebouwen noch van riolen, gas-, water- en elektriciteitsleidingen; echter grondwater.

b) de metro op geringe diepte : weinig of geen grondwater, weinig diepe toegangen tot de stationskaaien, aanleg van vele stations mogelijk.

Te Parijs werd meestal de 2de oplossing aangenomen, dus op geringe diepte, vermits het grondwater te Parijs zeer belangrijk is. De constructie geschiedde volgens de methode der z.g. «houten galerijen» en ook met metalen cilinders, b.v. toegepast te Montmartre op -63 m. diepte.

Sinds 1948 maakt de metro deel uit van de R.A.T.P.

Deze regio omvat :

1. de stedelijke metro (14 lijnen) ;



« De Metro » vóór 50 jaar !

2. de metro van de grote agglomeratie (lijn van Sceaux);
3. de stedelijke autobussen;
4. de autobussen van de agglomeratie;
5. de trolleybussen.

Deze regie beslaat 800 km² met een bevolking van 5.700.000 inwoners. In het centrum van deze zone bedient de stedelijke metro (Parijs en randgemeenten) een oppervlakte van 155 km² en 3.500.000 inwoners.

- Aantal agenten : 15.000.
- Aantal jaarlijks vervoerde reizigers : 1 milliard, welke een gemiddelde reislengte afleggen van 5,5 km/reiziger.
- Normaal vervoer per dag : 3.500.000 reizigers terwijl de mogelijkheid bestaat 5.000.000 reizigers per dag te vervoeren.

Het is een nagenoeg radiaal net zonder juist afgebakend centrum, echter wel een centrale ellips waarop een tental overstop-stations.

Deze radiale vorm omvat 12 lijnen van de 14, want 2 lijnen zijn half-cirkelvormig, de ene naar het Noorden en de andere naar het Zuiden, welke in een grote cirkel de 12 radiale lijnen snijden, waardoor een nieuwe reeks overstop-stations mogelijk werd.

Metro-net : de 14 lijnen hebben een totale lengte van 169 km met 261 stations waarvan 51 overstop-stations.

De gemiddelde afstand tussen 2 stations bedraagt 521 m (min. 226 m. en max. 1026 m). Met uitzondering van 9,5 km (hierbij vooral de half cirkelvormige lijn Noord) is de metro geheel ondergronds aangelegd.

Hij gaat 8 maal onder de Seine (op —14 m onder de bedding van de Seine).

De lijnen worden genoemd naar hun eindpunten : b.v. Porte de Neuilly - Vincennes is de meeste drukke lijn : 133 miljoen reiziger/jaar.

De lijnen hebben een **gemiddelde lengte** van 10 à 12 km (4,6 km min. en 19,5 km max.).

De oude station (kaaien) hebben een lengte van 75 m (= 5 wagens), de nieuwe 105 m (= 7 wagens); er zijn er 72 verwezenlijkt van de 261. Deze grotere lengte laat toe 7 wagens te laten voorkomen i.p.v. 5 wagens of 1.000 opstappende reizigers i.p.v. 750.

De automatische toegangsdeurtjes naar de kaaien worden door de treinbestuurder bediend, d.w.z. wanneer een reiziger te laat komt kan hij niet meer de kaai bereiken vermits de treinbestuurder vóór het vertrek deze toegangsdeurtjes sluit (dit vermijdt het laattijdig instappen van reizigers : veiligheid!).

Het meest drukke station is dat van St. Lazare : 35 miljoen reizigers per jaar.

Sporen : spoorwijdte 1,435 m ; 3 rails, (1+ (positive rail, boogstraal 75 m ; helling 4 % ; geen kruisingen tenzij op verschillende verdiepingen (« République » 5 lijnen).

Tarief : eenheidstarief 30 fr.F (ca. 3 Belg. fr.), geen controleurs.

Tractiestroom : geleverd door de « Electricité de France » (E.F.) onder 10.250 V., omvormd door 32 onderstations van 190.000 kWh. Electricische spanning 600 V. gelijkstroom (58 secties gevoed aan de 2 eindpunten), 1 hulpkabel aan de top van het tunnelgewelf.

Verlichting : door accumulatoren en 2 verschillende stroomlopen.

Telefoonverbindingen : alle stations zijn onderling telefonisch verbonden

evenals de treinstellen zelf door middel van een beweegbare kabel, welke de 2 stations vóór en na verbindt.

Signalisatie : = electrisch bloksysteem (toegepast bij de spoorwegen). Door de stand van de trein op een baanvak, worden de groene lichten ingeschakeld. Ter beveiliging zijn 2 treinstellen steeds gescheiden door een « veiligheidssectie ».

Pompstations : uit de metro wordt jaarlijks 4 miljoen m³ water gepompt door middel van 210 pompstations gekoppeld aan beweegbare groepen.

Rollend materieel : 1.327 motorwagens ; 1.344 bijwagens ; 36 wagens op rubberbanden.

1 treinstel is samengesteld uit 5 wagens (lengte wagen = 14,5 m), namelijk 2 motorwagens (vóór en achter) + 3 bijwagens tussenin, dus Mw - Bw - Bw - Bw Mw = treinstel.

Totale lengte van zo'n trein = 5 wagens x 14,5 lengte = 75 m of de lengte van een station.

Toegang tot de wagen : Elke wagen heeft 4 deuren van 1 m, dus het gehele treinstel van 5 wagens heeft 5 x 4 = 20 deuren met voldoende breedte (1 m) om 2 reizigers per deur ineens te laten instappen ; dus 20 deuren à 2 reizigers of 40 reizigers welke ineens in de trein kunnen stappen.

De (pneumatische) deuren worden met de hand geopend maar met luchtdruk (door de treinbestuurder) gesloten juist vóór het vertrek van de trein.

Rijdend personeel : 2 man per trein : 1 bestuurder en 1 treinchef.

Het vermogen van 1 treinstel van 5 wagens is 1.400 PK. (d.i. 2 motorwagens van 700 PK).

Rijsnelheid : commerciële snelheid = 25 km/uur, max. snelheid : 60 km/u.

Treingewicht : 1 ledig treinstel (5 wagens) weegt 140 Ton ; geladen : 190 ton.

Vervoercapaciteit van een treinstel van 5 wagens : 5 x 150 reizigers/wagen = 750 reizigers per trein.

Frequentie : 3'50" min. dienst à 1'40" min. dienst op de spitsuren waarvoor 25.000 à 30.000 reizigers per uur en per lijn kunnen vervoerd worden vanaf 5.30 u 's morgens tot 1.15 uur 's nachts.

Max. aantal wagens in dienst op de spitsuren : 500 wagens.

Werkplaatsen : 13 werkplaatsen voor het onderhoud en wassen der wagens alsmede 5 werkplaatsen voor het groot onderhoud.

Nieuw rollend materiaal : sinds 2 jaar werden wagens in dienst gesteld, voorzien van rubber banden, n.l. op lijn 11 (Châtelet - République - Belleville - Lilas). Een model werd tentoongesteld in Expo '58 !

Voordelen van dit nieuwe materieel op rubberbanden :

- grotere hellingen kunnen bereden worden, (wegens grotere adhesiekracht) ;
- betere aanloop en remming ;
- minder gedruis ;
- meer comfort ;
- lichtere constructie (minder gewicht) ; geen trillingen.

De sporen zijn dezelfde als die voor de oude treinen ; de nieuwe wagens zijn echter ook voorzien van metalen wielen die enkel in gebruik worden genomen wanneer een rubberband lek krijgt. Het is dus een veiligheidsmaatregel.

Tussen de rails werden 2 gelijklopende banden aangeëgd in uitheems hout, n.l. azobe, zeer hard hout dat

goed gepolijst kan worden, niet rot en niet krimpt noch uitzet bij droogte of vochtigheid.

Een zijdelingse geleiding wordt verwezenlijkt door horizontale wielen op zijdelingse lei-stukken.

De geleidelijke uitbreiding van de uitrusting met rubberbanden laat toe de commerciële snelheid op te voeren van 25 km/u tot 30 km/u.

Toekomstig nieuw « Metro-net » : Men overweegt de aanleg van een metro met grote snelheid voor de grote agglomeratie.

Karakteristieken van deze nieuwe metro :

Station : 180 m lengte ;

Treinstellen met 8 wagens van 22 m lengte, elk op $8 \times 22 \text{ m} = 176 \text{ m}$ totale lengte voor deze trein met een treincapaciteit (8 wagens) van $8 \times 250 \text{ pl/wagen} = 2.000 \text{ plaatsen}$;

Commerciële snelheid : 40 km/u en max. snelheid : 80 km/u.

Vervoercapaciteit : 50.000 reizigers per uur.

De constructie-onkosten worden geraamd op 2 à 3 milliard Belgische francs **per km !**

Vervoer en verkeer te Parijs : ZONDER de metro ware het verkeer in Parijs onmogelijk.

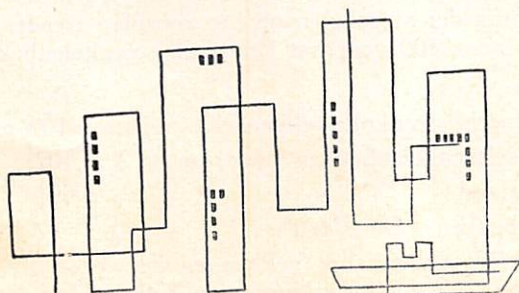
Om de metro te vervangen, zou men over ca. 3.400 autobussen van 60 plaatsen moeten beschikken (3.500 reizigers per dag), welke men moet rekenen bij de 2.300 huidige autobussen (2.600.000 reizigers per dag) over 50 buslijnen, of in totaal :

autobussen		vervoerde reizigers p/dag
2.300	voor	2.600.000
+ 3.400	»	3.500.000
<hr/>		<hr/>
5.700	»	6.100.000

Het spreekt vanzelf, dat de beschikbare straatoppervlakte te Parijs dan beslist ontoereikend zou zijn en hope-loze verkeersopstoppingen zich zouden voordoen. De commerciële snelheid der huidige autobussen te Parijs bedraagt thans 15 km/u en deze snelheid zou dan met die 5.700 autobussen dalen tot 6 à 7 km/u, dus practisch de snelheid van de paardentraction van voorheen !

Voor de grote steden in ons land is de aanleg van een « metro » stellig niet renderend, zelfs voor Groot-Brussel niet (ca. 950.000 inwoners, dus nog geen miljoenenstad). Alleen voor Groot-steden met meer dan 1.500.000 inwoners zou deze aanleg gewettigd zijn.

Groot-Londen telt inderdaad ca. 8.500.000 inwoners en Groot-Parijs ca. 6.000.000 inwoners.



België tegenover

de Euromarkt



De geleidelijke oprichting van het succes van de z.g. « Euromarkt » is afhankelijk van de productiekosten welke een behoorlijke concurrentie toelaten tussen de Belgische producenten en hun partners van de overige Europese landen.

Wanneer wij echter de statistieken nagaan (zie hieronder), dan is de vergelijking der verschillende productiefactoren in België t.o.v. het buitenland geenszins in het voordeel van ons land. Inderdaad, de nadelige factoren voor België zijn (cijfers voor 1958) :

1) *de kosten van één uur arbeid* (lonen + sociale lasten inbegrepen).

Deze bedragen thans (België = basis-loonpeil = 100 punten) :

België	100 punten
Duitsland	92,1 »
Frankrijk	76,2 »
Italië	75,3 »
Nederland	71,6 »

Hieruit blijkt, dat de Belgische bedrijven welke een groot aantal werklieden bezigen in verhouding tot het geïnvesteerd kapitaal, stellig voor grote moeilijkheden zullen staan om met de andere Europese deelgenoten te kunnen concurreren.

Een tweede nadelige factor voor België is :

2) *de kosten van de energie* : (onder al haar vormen) waarbij vooral de hoge prijs der steenkolen op het voorplan treedt. Nemen we als basis het index 100 voor het kempisch steenkolenbekken, dan hebben we

Kempisch steenkolenbekken	100 punten
Waals steenkolenbekken (centrum e.a.)	102 »
Nederland	91 »
Rhurbekken (Duitsland)	87 »
Frankrijk (Noordelijk bekken en het Nauw van Kales	83 »

- 3) *de prijs van de elektrische stroom* welke vanzelfsprekend afhankelijk is van de prijs der steenkolen gebruikt in de centrales. Deze elektrische stroomkosten liggen in ons land veel hoger dan in om het even welk ander Europees land, ondanks de lofwaardige pogingen van de electriciteitsbedrijven om de gemiddelde kostprijs per kWh neer te drukken.
- 4) de grote onkosten van de *vloeibare brandstoffen* (gasolie, fuelolie). De zware fuel-olie, bij hun vertrek uit de raffinaderij, werd in België verkocht (1958) voor een overeenstemmende waarde van 9 £ 2 sh. per metrische ton, dus (1 £ = ca. 140 Belg. francs).

België	9 £ (= ponds) 2 shillings	per metrische ton.			
Frankrijk	7 £ 11 shillings		»	»	»
Duitsland	7 £ 3 shillings		»	»	»
Italië	7 £ 5 shillings		»	»	»
Nederland	7 £ 1 shillings		»	»	»

Hieruit blijkt duidelijk dat onze industriëlen het erg moeilijk zullen hebben om met de andere partners te concurreren.



De Belgische Jeugd :

Enkele cijfers

België telt ongeveer 800.000 jongeren van 14 tot 20 jaar, de uitgesproken kritische leeftijd. Hiervan zijn ongeveer 250.000 schoolgaanden of studenten. Voor hen vervangt de school in zekere mate het gezin. Maar de anderen, de 550.000 anderen, wat doen ze in hun vrije tijd? Minder dan één vijfde van deze massa is aangesloten bij een of andere jeugdbeweging, waar ze in zekere mate een vervangingskader vinden voor het gezin. De anderen vormen de onevenwichtige jeugd — niet noodzakelijkerwijze slecht trouwens — maar die een tekort heeft aan steun, aan voorlichting, aan goede raad. Ze ondervinden de drang zich te groeperen, en vormen benden, die soms « gangs » worden.

« De Knapzak », Brussel.

P I M

Die dag was het fantastisch druk. Jan en alleman moest er weer op uit om boodschappen te doen. De bus was overvol. Met goed humeur en lachend als altijd reed Pimmeke door de stad. De mensen stapten op en af. Pim keek vooruit, achteruit, opzij, in de spioenspiegel, in de binnenspiegel. Pim zag alles... behalve !

Aan de halte van de Mercatorstraat - Belgiëlei was hij gestopt om verder naar Berchemstation te rijden. Slechts één heer was opgestapt. Na het knippen van die heer zijn rittenkaart, had Pim al de tijd om in de spiegel boven hem, de afstappenden in 't oog te houden. Hij zag niets dan hoofden en hier en daar een schouder.. Een zestal mensen schoven in de richting van de deur, waarvan het laatste hoofd getooid was met een roos hoedje, dat verloren liep tussen al de rest. Groot kon het madammeke niet zijn, dacht Pim. En het hoedje trok verder.

De dame die onder dat hoedje liep, had twee netzakken aan de hand, welke haar vreselijk hinderden bij het trekken en duwen om er door te geraken. Toch was zij aan de deur gekomen en zette daar haar netzakken neer om gemakkelijker af te stappen.

Pimmeke zag het hoedje niet meer en wist de dame op de trap. Nu keek hij naar de spioenspiegel rechts, en daar kwam de verwachte dame opdagen. Nog even wachten en dan was ze buiten. Zover was het nu en knip... daar vloog de deur dicht. Juist op het ogenblik dat de dame vooroverbuigend het hoofd terug binnenstak om haar netzakken te nemen.

« WA... AH » de kreet van een vrouw in nood. Door merg en been ging het. Verschrikt keek Pim in de spiegel en zag daar een vrouw zonder kop staan. Zo hard was hij niet geschrokken, of ogenblikkelijk zag hij het symbolische, van het beeld voor zijn ogen. Even mediteerde hij en drukte dan op de knop om de deur te openen, zich aan een zeer strenge kritiek verwachgend.

Het eerste wat de dame deed, was haar hoedje recht op het hoofd zetten. Dan nam ze de netzakken die voor Pim het raadsel oplosten, en kwam dan al lachend voorbij de bus. Pim die direkt gezien had dat de dame het niet tragisch opnam, zei luchtig : « U gilte zo hard, dame, zo 'n pijn doet het toch niet. » « Wee, Mijnheer, » was het antwoord, « maar ge zit met uwe kop tussen de deur, ge denkt seffent rijdt die bus door, hoe moet ik dan gaan meelopen ? »

Pim kon daar niets op antwoorden en kon alleen maar blij zijn dat het zo goed was afgelopen, niettegenstaande hij er ook niet kon aan doen.

Wembacher, n° 679.



EDEL *van oorsprong*
EDEL *door kwaliteit*

ZIJN DE

EDEL ANTRACIETEN

van

H. DOCKX

TURNHOUTSEBAAN 397
BORGERHOUT - TEL. 35.67.35 - 35.28.08

Voor UWE REIZEN in Binnen- en Buitenland

de prachtige « MATHILDE CARS »

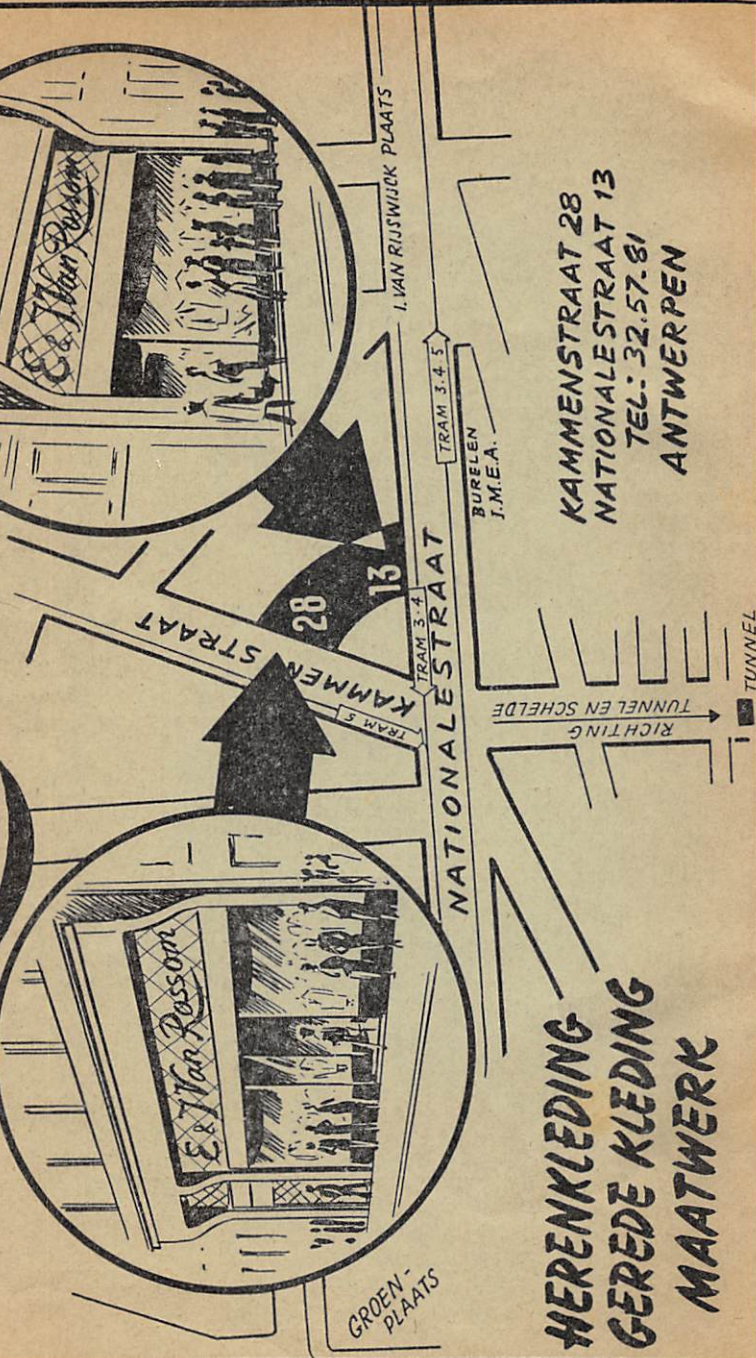
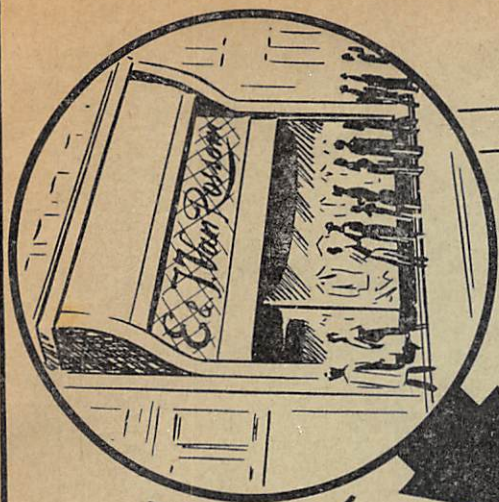
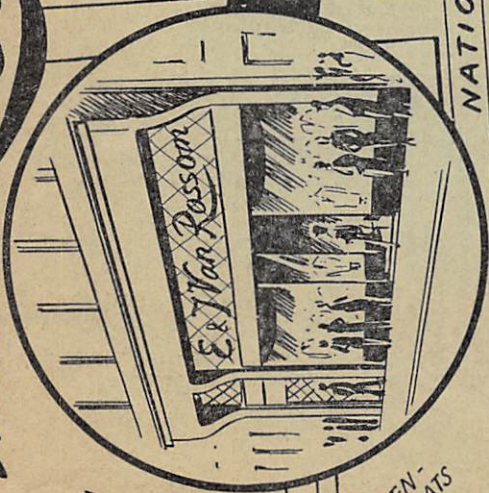
REIZEN OTAX

VEEMARKT 6-7 ANTWERPEN

Tel. : 32.40.40 - 33.98.00 - 33.98.09

Geniet insgelijks van onze TAXI - DIENSTEN
ononderbroken dag en nacht.

Van Rosson



**HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK**

**KAMMENSTRAAT 28
NATIONALESTRAAT 13
TEL: 32.57.81
ANTWERPEN**