

T.A.O. *band*

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



1^o TRIMESTER 1960 — 4^o JAARGANG



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.

T.A.O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

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

UITGEGEVEN DOOR DE DIRECTIE T.A.O.

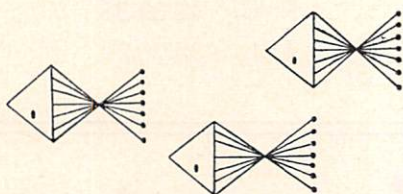
(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving).

Grote Hondstraat 58, Antwerpen.

Telefoon : 39.99 15

P.C. n° 928.70 (T.A.O.-Band).

Redactiesecretaris : F. VYT.



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

TEL:
32.08.12

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

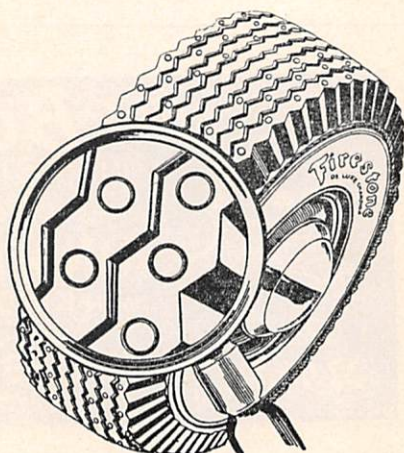
P. C. 42.39.33

TEL.: 35.00.29

Firestone

Invoerder voor België
en het
Groot Hertogdom
Luxemburg

UNION BELGE et
d'OUTREMER, N. V.
Venusstraat, 17-19
A n t w e r p e n
Tel. : 32.65.78
32.57.86



O P ð E ð R E M -
P E L V A N H E T J A A R

1960



h o u d i k e r a a n ,
l a n g s ð e z e w e g , a a n h e t
g a n s e t . a . o . - p e r s o n e e l e n
h u n g e z i n , m i j n b e s t e w e n s e n
t o e t e z e n d e n v o o r e e n

g e l u k k i g
e n v o o r s p o e d i g
n i e u w j a a r

t h . ð e R u i j t e r
V O O R Z I T T E R
B E H E E R S C O M I T É t . a . o .



*best
gekleed*

DOOR

Esders



KIPDORP 39 ANTWERPEN

Bij het einde van '59 en de intrede van het nieuwe jaar 1960

Het schijnt ons alsof het gisteren was dat wij, bij de afsluiting van de 2e jaargang einde '58 aan onze lezers een overzicht gaven van hetgeen T.A.O.-band toen had gepresteerd en thans maken we ons reeds gereed om ook de laatste bladzijde van '59 om te slaan.

Terwijl we de dagen zo snel zien voorbijvlieden zouden we geneigd zijn te menen dat ons leven niet ongevoelig is voor de aantrekking der kunstmatige « satellieten » welke thans in de ruimte ronddwarrelen en dat het wellicht zij zijn, die ons meeslepen in hun duizelingwekkende ruimtevaart...

Naar hun fantastisch voorbeeld, is de gewone gang van onze dagelijkse bezigheden wellicht ook in de roes geraakt van die snelheidsdrang die ons moderne leven beheerst.

Bij de afsluiting van de 3de jaargang van T.A.O.-band menen wij dat er voldoende redenen bestaan om 1960 met optimisme tegemoet te treden, want er zijn thans onmiskenbaar duidelijke aanwijzingen dat ons personeelstijdschrift aan de behoefte voldoet en al zijn we min of meer tevreden over hetgeen bereikt werd, wij zijn stellig niet voldaan en zullen steeds blijven streven naar beter.

1960 nadert tot ons, en wij onthalen het nieuwe jaar met veel hoop : het is misschien het jaar van algemeen geluk, welvaart en van de uiteindelijke verzekerde vrede ! Wij zijn voor het ogenblik echter niet zo veeleisend, omdat we weten dat geen enkel jaar alle problemen kan oplossen. Wij zouden er ons reeds over verheugen indien het jaar 1960, bij het einde van haar kortstondig bestaan nog geen nieuwe moeilijkheden heeft toegevoegd aan deze welke zich in 1959 hebben opgehoopt.

Wat wij van het nieuwe jaar 1960 verwachten ?

- dat de banden tussen de leiding van ons bedrijf en het personeel, tussen de personeelsleden onderling, alsmede tussen het personeel en het reizend publiek nog nauwer worden aangehaald ;
- dat de sociale betrekkingen tussen de leiding en de syndikaten steeds nog meer zouden verbeteren zonder dat tegenstrijdigheid noch wantrouwen de taak zouden bemoeilijken.

Vóór alles is het nodig dat wij allen goed doordrongen zijn van onze bezorgdheid : te streven naar het welzijn van allen maar dat wij het doen met het nodige begrip en wijsheid.

Wij zien de 1^e januari '60 met belangstelling tegemoet : het nieuwe jaar zal zijn, wat wij allen ervan zullen maken...

De wensen welke wij heden richten tot al diegenen die ons hun steun verleend hebben en inzonderheid aan de Heer Voorzitter en HH. leden van het Beheerscomité reiken verder dan de traditionele nieuwjaarswensen, want zij bevatten tevens erkentelijkheid, sympathie en vertrouwen in het succes van T.A.O.-band !

T.A.O.-Band wordt een bedrijfspublicatie

Vooraleer we de redenen van de wijziging, wat de vorm betreft, van ons personeelstijdschrift «T.A.O.-BAND» nader verklaren, moeten we teruggaan naar de doelstellingen van ons personeelstijdschrift.

Bij een openbare vervoersonderneming zoals de onze, is de band tussen personeel en de leiding veel losser dan in gelijk welk ander bedrijf, omdat het grootste gedeelte van het personeel het werk begint en eindigt ver weg van de centrale leiding. Daardoor komt het dat vele TAO-personeelsleden elkaar niet kennen en sommige personeelsgroepen onwetend zijn van het werk, de betekenis en de moeilijkheden van andere groepen van T.A.O.-Onwetendheid omtrent het werk van anderen sluit ook elke waardering voor dit werk uit.

Een personeelstijdschrift zoals het onze kan nu dergelijke leemten aanvullen, omdat het :

- bijdraagt tot bekendmaking van de leiding en de verschillende personeelsgroepen en de aard der werkzaamheden van elke groep ;
- de banden tussen leiding en personeel, tussen personeel onderling en tussen personeel en reizend publiek nauwer aanhaalt ;
- de echtgenoten, kinderen en familieleden van de leden van het T.A.O.-personeel op de hoogte houdt van hetgeen er in de onderneming zoal omgaat ;
- contact houdt met de gepensioneerden die aldus op de hoogte blijven van het bedrijf waar ze jaren werkzaam zijn geweest ;
- bijdraagt tot verheffing van het intellectueel peil van het ganse personeel, en
- tenslotte de « persoonlijke betrekkingen » tussen het personeel onderling en de « publieke betrekkingen » tussen de onderneming en het reizend publiek, officiële besturen en gelijkaardige vervoersondernemingen, bevordert.

HOE KUNNEN NU DEZE DOELSTELLINGEN VERWEZENLIJKT WORDEN ?

- Hierna volgen enkele mogelijkheden, o.a. :
1. Het regelmatig verschaffen van inlichtingen over de onderneming zelf : trajectveranderingen van tram- en autobuslijnen, wijzigingen aan het rollend materieel, tariefwijzigingen, halten, vervoerscijfers, dienstroosters, veranderingen aan de T.A.O.-installaties.
 2. Het opnemen van artikelen niet alleen over hetgeen bij binnen- en buitenlandse gelijkaardige ondernemingen werd verwezenlijkt, maar ook omtrent hetgeen op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid wordt gepresteerd.

3. Mededelingen omtrent bepaalde verkeersmoeilijkheden op het T.A.O.-net met voorstellen tot verbetering van deze verkeers-toestanden, teneinde het openbaar vervoer te vergemakkelijken.
4. Artikelen over de verantwoordelijkheid, beleefdheid en hulpvaardigheid van rijdend- en administratief personeel.
5. Mededelingen omtrent wijzigingen aan de wegcode en herinnering aan bepaalde voorschriften met het oog op de verkeersveiligheid op het T.A.O.-net; bovendien ook omtrent veiligheid in de werkplaatsen.
6. Het in herinnering brengen van bepaalde dienstorders en berichten over de dienstuitoefening op het net.
7. Bekendmaking van gezondheidsvoorschriften bij het werk en thuis, alsmede nuttige wenken omtrent de in acht te nemen geneeskundige voorzorgen op het werk en in familiekring.
8. Het voorbehouden van een rubriek « Personalia » waarin worden opgenomen (zo mogelijk met foto) de jubilerende, gepensioneerde en overleden personeelsleden.
9. Mededelingen omtrent de bedrijvigheid der sport- en ontspanningskringen.
10. Het bekend maken van bijzondere gevallen, waarbij een personeelslid zich in zijn dienstuitoefening of daarbuiten bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt.

WELKE ARTIKELEN KUNNEN IN T.A.O.-BAND WORDEN OPGENOMEN ?

Het is vanzelfsprekend dat de verschillende artikelen welke in het blad verschijnen in een behoorlijke taal moeten worden opgesteld en liefst geïllustreerd met de daarbij behorende foto's; bovendien moeten deze artikelen voor iedereen zo bevattelijk mogelijk worden opgemaakt.

Dat is een taak welke voor de Directie T.A.O. is weggelegd, omdat zij de behoeften voor de opleiding van het personeel kent en behoorlijk gedocumenteerd is over alles wat verband houdt met de bedrijvigheid van T.A.O. en al hetgeen in binnen- en buitenland op het gebied van verkeer, vervoer en veiligheid werd verwezenlijkt.

Dat belet echter niet dat al diegenen onder de personeelsleden welke over voldoende schrijverstalenten beschikken hun artikelen mogen inzenden welke met veel waardering en belangstelling zullen worden opgenomen.

Aldus wordt T.A.O.-band van nu af in de vorm hernieuwd: het tijdschrift wordt naar de eisen van de moderne tijd een bedrijfspublicatie, d.i. een personeelstijdschrift VOOR het personeel, ons bedrijf ter ere!

Hier is Amerika !

BOUW, AANLEG EN ONDERHOUD DER AMERKAANSE AUTOSTRADES

Door **William A. Luke.**

Correspondent T.A.O.-Band

In mijn vorig artikel vermeldde ik de tol-autostrades en hoe zij het *intersteden* verkeer ten goede kwamen. Thans wil ik enkele toelichtingen verstrekken over deze Amerikaanse tolwegen en het *interstaten* autostrades systeem.

Ondanks de snelle aangroei van autosnelwegen, kon de aanleg hiervan geen gelijke tred houden met het steeds toenemend aantal auto's.

Met de jaren, vooral sinds 1945, werd niet alleen de behoefte aan betere lokale wegen groter, maar steeg ook de vraag naar meer lange-afstandsautobanen.

Ingevolge de hoge kosten bij de bouw van autostrades, lag de verantwoordelijkheid hiervoor, in de eerste plaats bij het bestuur der verschillende staten. Fondsen werden gevormd door de heffing van taks op de brandstof, de banden en de motorvoertuigen. Dit had voor gevolg dat echter eerst lokale belangen werden gediend en dat hierdoor slechts goede banen ontstonden in of nabij steden en dorpen. De zo noodzakelijke en begeerde lange-afstandsbanen waren eerder schaars.

Ongeveer twintig jaar terug, kwam een nieuw project voor de wegeaanleg tot stand in Pennsylvania. Het werd de beroemde « Pennsylvania Turnpike » (tolweg). De tolwegidee en de privaat-aanleg van banen was niet gans nieuw en gaat terug tot de 18e eeuw. In die tijd, werden de geïnde tolgelden reeds aangewend voor de aanleg en het onderhoud der wegen. De « Pennsylvania Turnpike » der 20e eeuw werd dan ook een tol-autosnelweg.

Vóór 1 oktober 1940, datum waarom deze moderne tolweg werd geopend, geschiedde het verkeer doorheen Pennsylvania over verouderde wegen, welke doorheen het Allegheny Gebergte kronkelden en de hoofdstraten van ontelbare steden en dorpen. De nieuwe weg schonk de automobilist 160 mijn (ca. 240 km) baan, zonder oponthouden, met gemakkelijke hellingen, ruime bochten en een 24 voet (ca 8 m) brede rijweg in beide richtingen.

Op het einde van de veertiger jaren, wanneer alle oorlogs- en naoorlogse beperkingen vervielen, werden talrijke plannen voor de aanleg van nieuwe autostrades naar voren gebracht. Men voelde aan dat met het succes van de « Pennsylvania Turnpike » en de snelheid waarmee deze wegen konden worden aangelegd, er meer nodig waren. Uitbreidingen van de « Pennsylvania Turnpike » naar de banen van westelijke en oostelijke staten werden in 1950 en 1951 voltooid. De « New Jersey Turpike » werd afgewerkt in 1952 en verschafte één lange-afstands auto-



«The Suffern Interchange» (wegenverbinding) op «The New York Thruway», verbindt deze autosnelweg met de nationale baan 17, welke men links op foto bemerkt, terwijl ze voorbij «The Mahwah» loopt en de New Jersey afdeling van Ford Motor Co. (in linker benedenhoek). De «Thruway» buigt rechtsaf aan de wegenverbinding en brengt de weggebruiker tot in het hart van New York, een 30-tal mijlen verder.

snelweg, dwars doorheen Pennsylvania tot New York City. In 1955 werd de «Ohio Turnpike» in een record tempo geopend en het volgend jaar was het de beurt aan de «Indiana Turnpike». Hieruit volgde dat er een autosnelweg met dubbele rijbaan ontstond van 841 mijl (bijna 1350 km) vrij van enig oponthoud, behalve aan de tolstations, van Chicago naar New York. Tijdens de afgelopen jaren werden nog in veel andere staten: Kansas, New York, Maine, Oklahoma, Massachusetts, Connecticut, West Virginia, Florida, Kentucky, e.a., gelijkaardige banen geopend. De te betalen wegentaks is vrij laag: gemiddeld 2 U.S. cents (= 1,— Bfr.) per mijl (1,6093 km) voor personenwagens en van 3 tot 5 U.S. cents (1,50 fr. tot 2,50 fr.) per mijl voor autobussen.

Vier jaar geleden, bracht een comité onder het voorzitterschap van generaal Lucius Clay, verslag uit bij de Federale Regering, betreffende de noodzakelijkheid van meer en betere auto-snelwegen. Dit rapport zette de regering van de V.S. er toe aan in 1956 uit te pakken met een grootscheeps programma. Een eerste krediet van 33 miljard dollar werd beschikbaar gesteld. Wanneer voltooid zal het interstaten-autostrades systeem in totaal 41.000 mijl (ca. 65.000 km) omvatten. In principe

tolvrij, zullen bijkomende taksen geheven worden, om de onkosten te dekken.

Enkele van deze interstaten autosnelwegen zullen over bestaande tolwegen lopen en vereisen bijgevolg weinig nieuwbouw. De huidige tolwegen worden momenteel uitgebaat door «*tolcommissies*». De overheid der verschillende staten geven deze commissies toelating obligaties uit te geven om de wegen te bouwen, te onderhouden en de tolgelden te innen. Wanneer de obligaties ingelost zijn, wordt voorzien dat deze banen aan de overheid zullen overgedragen worden.

De Amerikaanse autobusnijverheid trekt veel voordelen uit deze tolwegen en interstaten- autostrades, welke tevens een schitterende toekomst voor de interstedendiensten aankondigen. Busexploitanten moeten weliswaar tol betalen op deze wegen, maar lagere exploitatiekosten voorkomen de noodzakelijkheid de vervoertarieven te verhogen.

De tijdsbesparingen verwezenlijkt op deze banen hebben bv. de afstand Chicago-New York van meer dan dertig uur, teruggebracht op nauwelijks achttien uur rijden. Gelijkaardige tijdsbesparingen werden zowat overal verwezenlijkt. Tevens dient er rekening meegehouden, dat ook de verhoogde veiligheid op deze nieuwe autostrades een factor is waarvan niet alleen de busnijverheid de vruchten plukt, maar alle Amerikanen.

Vertaling F. Vyt.

Bell

LAMPEN

- verlichten beter
- verbruiken minder
- leven langer

Vraag ze aan Uw elektriker !

Een produkt van :

N.V. Bell Telephone Mfg. Co.

ANTWERPEN

De Nieuwe Gabardines

Het dienstbericht van 4 november jl. deelde aan het rijdend personeel mede dat in de kledingcommissie een akkoord bereikt werd, waarbij in de toekomst de reglementaire dienstkleding met een gabardine uitgebreid werd.

Er waren inderdaad gewichtige redenen welke in het voordeel van deze uitbreiding pleitten, o.m. :

— het verschuiven der seizoenen waardoor de noodzakelijkheid zich deed gevoelen van een lichtere overmantel die tevens een zekere beschutting bood tegen de regen ;

— de verwarming van de rijtuigen, waardoor vele agenten het dragen van een zware, hinderlijke kapoot zolang mogelijk uitstellen.

Waar anderzijds vastgesteld werd dat vele agenten in de praktijk gebruik maakten van eigen kledingstukken van elke snit en kleur, oordeelde de kledingcommissie dat het alleszins beter was een eenvormig kledingstuk toe te laten dat, zowel wat kwaliteit als uitzicht betreft, aan alle eisen voldeed.

Het is logisch dat het dragen van de gabardine volkomen facultatief is en de gabardine zeker niet de plaats van de kapoot inneemt. Vanzelfsprekend zal echter, nadat alle belanghebbers de gelegenheid gehad hebben een gabardine aan te kopen, het dra-



Het laatste snufje op het gebied van heren-mode : de T.A.O.-gabardine !

gen van eigen lichte mantels verboden worden.

Tenslotte mag er nogmaals op gewezen dat de dienstkleding van ons rijdend personeel de naam heeft een van de schoonste, zo niet de schoonste te zijn van gans het land. Ook nu weer, voor wat de gabardine betreft, heeft de kledingcommissie bewezen dat zij zeer begaan is met de keurigheid en degelijkheid van de dienstkleding.

Zij vertrouwt er dan ook op dat het rijdend personeel de meeste zorg zal dragen voor zijn uniform en er zal op waken steeds onberispelijk en zindelijk gekleed te gaan.

De P.C.C.-Wagen

In 1960 zullen wij, TAO.-mensen, het beleven dat ook op ons net de moderne P.C.C.-wagens in dienst komen.

Wij zijn thans in de gelegenheid nadere bijzonderheden over deze nieuwe P.C.C.-wagen te brengen wat door het ganse TAO-personeel zeker naar waarde zal worden geschat.

De trouwe lezers van « TAO-band » zullen zich herinneren dat in ons n° 4 - 1^e jaargang (nov. '56) reeds een uitgebreid artikel over de P.C.C.-wagen verscheen. De toen gepubliceerde bijzonderheden komen ook voor in onderhavig artikel. Wij hebben nochtans gemeend deze bijzonderheden opnieuw te moeten publiceren, daar onze lezerskring inmiddels aanzienlijk is uitgebreid.

DE REDACTIE

De P.C.C.-wagen werd speciaal ontworpen om de afkeer van het publiek ten opzichte van de tram en de mededinging van autobus en auto te onderwerpen. Het probleem van het gemeenschappelijk vervoer houdt sedert verscheidene jaren de gans bijzondere aandacht van het publiek gaande. Niet ten onrechte verwijt men aan de tram dat hij traag is en comfort mist en dat hij bovendien het verkeer hindert. Deze opvatting is niet eigen aan België! Het is aldus reeds 25 jaar geleden dat de exploitanten van de Amerikaanse trams zich in een moeilijke toestand bevinden, hetgeen hen aanzette een organisme in het leven te roepen dat « **Presidents Conference Committee** » genoemd werd met als opdracht een rijtuig te ontwerpen dat het publiek kan aantrekken door zijn comfort en zijn snelheid en door alle exploitanten kan worden aangewend, en waarbij nog diende te komen dat het in serie moest kunnen worden gebouwd tegen de meest concurrerende prijzen. Aan het rijtuig dat als resultaat van de werkzaamheden van dat comité tot stand kwam, werd de naam gegeven van « **P.C.C.-wagen** ».

De systematische onderzoeken en

proeven duurden zeven jaar. De eerste P.C.C.-wagens in grote reeks, werden gebouwd tegen einde 1936. Het publiek onthaalde ze met enthousiasme en in vele steden van Amerika werd de tram alzo gered.

Het is dat type van rijtuig dat thans in België gebouwd wordt door de N.V. « La Brugeoise et Nivelles », wat de wagen zelf betreft en door de « Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi » (A.C.E.C.) wat de elektrische uitrusting betreft.

*
**

BESCHRIJVING VAN HET P.C.C.-TYPE

Het standaard P.C.C.-rijtuig is in principie een « éénmanswagen ». Zoals men weet kunnen door de aanwending van dit type de exploitatiekosten aanzienlijk worden vermindert. Het zijn juist die exploitatiekosten welke vooral als argument tegen de tram worden aangevoerd, vooral zo zij worden vergeleken met die van de autobussen.

Ten einde zich een gedacht te vormen omtrent de terugslag van de personeelskosten op de algemene huishouding van een trambedrijf, volstaat het eraan te herinneren dat bij onze maatschappij de lonen meer dan 75 % van de exploitatiekosten bedragen.

Zulks volstaat om het voordeel aan te tonen van een P.C.C.-rijtuig, uitgerust als « éénmanswagen ». De Tram-maatschappij van Den Haag heeft dezelfde exploitatiemethode ingevoerd door bij de aanschaffing van hun P.C.C.-rijtuigen de éénmansbediening toe te passen, een stelsel dat op de autobussen algemeen is.

Niettemin kunnen de constructeurs ook rijtuigen bezorgen welke voorzien zijn van een zetel met loket voor de ontvanger die zich vooraan of achteraan in het rijtuig bevindt, naargelang de plaats waar zich de toegangsdeur bevindt.

De hoofdkenmerken van de P.C.C.-rijtuigen welke in Antwerpen zullen rijden zijn de volgende :

Spoorbreedte : 1 m.

Totale lengte buitenkant buffer :

14,171 m.

Afstand van as tot as van het draaistel : 6,700 m.

Totale hoogte vanaf de rail tot boven op het dak : 3,121 m.

Totale breedte : 2,20 m.

Vervoercapaciteit : \pm 100 plaatsen.

De binneninrichting wordt door de constructeurs aangepast naargelang de eis of de verlangens van de cliënt. Doch het principieel zelf van het P.C.C.-rijtuig werd als dusdanig niet veranderd en de belangrijkste voordelen van het P.C.C.-rijtuig werden in het merendeel van de gevallen gevrijwaard.

HET EIGENLIJKE RIJTUIG

De constructie van het rijtuig is van het « stalen type ». De voornaamste bestanddelen van het geraamte zijn vervaardigd uit staal met groot weerstandsvermogen en hoge elasticiteitsgrens en is gans gelast.

De aanwending van staal biedt, zoals men weet, grote voordelen uit het oogpunt van constructie, veiligheid, duurzaamheid, onderhoud en prijs.

De binneninrichting van het rijtuig werd derwijze bestudeerd dat zij aan de reizigers een maximum veiligheid en comfort verzekert.

De treeplanken hebben een geschikte hoogte om het instappen gemakkelijk te maken. 's Avonds zijn deze tijdens de stilstand verlicht.

De vloer werd over de ganse oppervlakte op eenzelfde hoogte opgesteld, zodat men zich binnenin het rijtuig gemakkelijk kan verplaatsen.

De deuren zijn dubbel en scharnierend, waardoor de reizigers gemakkelijk en snel kunnen in- en uitstappen. De deurbediening geschiedt elektrisch. Mocht het gebeuren dat de arm van een reiziger gekneld geraakt tussen de deurvleugels, dan opent zich de deur en wordt de trambestuurder die de deuren controleert door een belsysteem gewaarschuwd.

De vensters bestaan uit 2 delen ; onderaan een vast raam met daarboven kleine schuiframen.

De zetels, opgesteld in de rijrichting, zijn derwijze bestudeerd dat zij zeer comfortabel zijn en elk verlies van plaats voorkomen. De staande reizigers beschikken over een zeker aantal staven, waaraan zij zich kunnen vasthouden en die zijn aangebracht bovenop de rugleuningen van de zitbanken.

Het rijtuig is uitgerust met een **geforceerde luchtverversing** die steeds werkt en met een automatische verwarming die geregeld door thermostaten tussen de 13° en de 20° C wordt gehouden. Voor die verwarming wordt de ventilatielucht aangewend, die verwarmd wordt bij het passeren over de elektrische weerstanden van de tractieuitrusting en bijgevolg voortdurend vernieuwd wordt.

De plaats van de bestuurder wordt speciaal verwarmd door een bijkomende weerstand met ventilator. Die warme lucht wordt ook gedeeltelijk naar de voorruit geleid om aandamping en aanvriezen te voorkomen. Door middel van een schakelaar kan de bestuurder de verwarming naar goeddunken regelen.

De verlichting van het rijtuig geschiedt door T.L.-lampen.

In het rijtuig zijn verschillende bedrukknoppen aangebracht voor het aanvragen van de halten, die tevens een lichtsignaal in werking stellen, dat uitdooft zodra de deuren zich sluiten.

HET DRAAISTEL

De draaistellen van het P.C.C.-rijtuig zijn eenvoudig en licht. Zij bezitten belangrijke rij-eigenschappen. Zij zijn voorzien van elastische wielen en hun ophanging geschiedt door een combinatie van ronde veren en schokdempers in rubber die de schokken, trillingen en geluiden opheffen. Het geruisloos rijden van het P.C.C.-rijtuig wordt gewaardeerd niet alleen door de reizigers maar eveneens door de voorbijgangers en de bewoners van de straten waarvoor zij rijden.

ELEKTRISCHE KRACHTUITRUSTING

Het rijtuig is uitgerust met 4 motoren met geforceerde koeling met een uurvermogen van 55 PK elk. Deze mo-

toren zijn elastisch opgehangen in het chassis van het draaistel en drijven de assen aan door middel van cardanassen en van een hypoidtandradstelsel, gemonteerd op lagers en ondergebracht in een geïsoleerd carter.

De controle-uitrusting bestaat uit een aanzetinrichting met een groot aantal schakelstanden (79 voor het aanzetten en 99 voor het remmen). Door deze schikking is het mogelijk verschillende versnellingswaarden tussen 0,7 en 2,1 m/sec² te bereiken zonder het comfort van de reizigers te schaden.

DE REMMEN

Het P.C.C.-rijtuig is uitgerust met drie soorten remmen :

- 1° **De elektrische rem** die gewone dienstrem is.
- 2° **De trommelrem** op de motoras, die automatisch ingeschakeld wordt zodra de snelheid van het rijtuig tot 1,5 km/u. is gedaald of wanneer er geen controlestroom meer is.
- 3° **De electro-magnetische railrem** die de noodrem is.

Om veiligheidsredenen worden de bekrachtigingsspoelen van de trommelrem en de railrem gevoed door de batterij, zodat zij nog kunnen werken wanneer er een onderbreking is van de spanning op het net.

Er zij aangestipt dat al de remmen elektrisch zijn waardoor het gebruik van perslucht uitgesloten wordt en derhalve ook van een lawaaiërg compressor.

Anderzijds wordt door het ontbreken van remblokken op de wielen de slijtage van de wielbanden verminderd. Bij normaal remmen bedraagt de maximum vertraging 2,1 m/sec². Bij noodremming kan de vertraging 3 m/sec² te boven gaan.

BESTUREN EN WERKING

De normale besturing van het rijtuig door de zittende voerder geschiedt met behulp van drie pedalen.

- 1) Een **veiligheidspedaal**, ook « **dode manspedaal** » genoemd, hetwelk de bestuurder met de linkervoet moet indrukken om te kunnen aanzetten en rijden.

Wordt het pedaal losgelaten terwijl het rijtuig nog rijdt, dan wordt de stroom onderbroken, treden al de remmen in werking terwijl zand wordt gestrooid, kunnen de deuren met de hand worden geopend en komt er een alarmsysteem in werking.

- 2) een **rempedaal** ;
- 3) een **rijpedaal**.

De twee laatstgenoemde pedalen worden bediend met de rechervoet. Het diep of minder diep indrukken van de pedalen bepaalt de keuze van de aanzetversnelling of de remvertraging.

Door de grote versnellingen en vertragingen,gepaard gaande met de grote

snelheid welke het rijtuig kan bereiken (70 à 80 km/u), kunnen hoge commerciële snelheden worden verwezenlijkt.

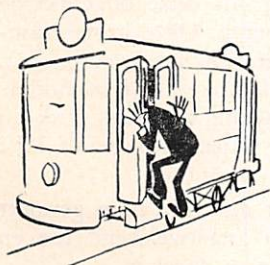
De P.C.C.-wagen rijdt zonder het verkeer der auto's te hinderen en de krachtige werking van de remmen laat een grote rijnsnelheid toe.

Op eensluitend advies van de exploitatiebedrijven, Amerikaanse zowel als Europese, leidt het indienststellen van de P.C.C.-rijtuigen tot een verhoging van het aantal reizigers die aangetrokken worden door zijn sierlijkheid, comfort en snelheid en anderzijds tot vermindering van de onderhoudskosten, niet alleen van het materieel doch ook van de sporen.

Alles laat verhopen dat het succes van het P.C.C.-rijtuig steeds zal toenemen. Al de feiten bewijzen ontegensprekelijk dat het verschijnen van de P.C.C.-wagen een nieuwe wending heeft gegeven aan het dispuut dat aan gang is omtrent de vervanging van de tram door de autobus of de trolleybus en dat het laatste woord nog niet is uitgesproken.

N.v.d.R.

In ons volgend nummer worden nadere bijzonderheden omtrent de elektrische uitrusting van de P.C.C.-wagen gepubliceerd. Tevens zullen dan enkele afbeeldingen verschijnen.



TRAMBESTUURDERS !

Kijkt in uw spioenspiegel alvorens uw rijtuig in beweging te zetten...

VERTREKT NOOIT MET GEOPENDE DEUREN !

Zó alleen vermijdt U ongelukken !

ZO IS HET TRAMLEVEN

Waar woorden niet meer helpen...

— *A la gare, s.v.p.?*

— *Zum Bannhoff, bitte?*

— *Central Station, please?*

Verschillende malen per dag, in even veel verscheidene talen, wordt deze vraag aan ons, ontvangers, gesteld. Zowat alle gangbare talen kan men op de Antwerpse tram te horen krijgen. Dat het dus voor ons, ontvangers en bestuurders, niet altijd even gemakkelijk is deze vreemdelingen te woord staan, hoeft niet nader toegelicht. Enkele woorden Engels, een paar zinnen Duits en een mondjevol Frans, leiden meestal wel tot een bevredigend resultaat, doch gebeurt het wel eens dat reiziger en agent elkaar niet begrijpen of... mis verstaan.

Even voor het vertreksein aan het eindpunt Suikerrui zou worden gegeven, stapt een fijn afgeborstelde kleurling op het rijtuig. Donker pak, lakschoenen, hagelwit hemd, kleurige das, een lichte gleufhoed, waaronder een paar tintelende ogen in een pikzwart gelaat. « Central Station, please? » vraagt hij. « Yes, sir », antwoordt onze « internationaal ». Tevreden treedt de man nader en legt een geldstukje op de betaaltafel. De ontvanger die reeds een reiskaartje had afgescheurd en het aan de reiziger wou overhandigen, trekt dit terug omdat hij bemerkt dat het geldstuk dat voor hem ligt, niet gangbaar is in België. Hij neemt het vreemde muntstuk van de betaaltafel en overhandigt het aan de vreemde reiziger met de woorden: « Sorry, sir, no good ». Even betreft het gelaat van de kleurling, doch even vlug breekt een schitterende-witte-tandenglimlach door. En fier klinkt het: « A la gare, s.v.p. ? » en met een zwaar afgemeten gebaar komt hetzelfde geldstukje terug op de betaaltafel. Met een: « Pardonnez, Monsieur, c'est pas bon » en op het betwiste geldstuk wijzend, geeft onze ontvanger dit laatste weer terug.

Totaal uit zijn lood geslagen, kijkt de man onze ontvanger aan en herhaalt met een verdrietige klank in zijn stem: « Central Station — A la gare ». Terwijl de ontvanger steeds op het geldstukje wijzend, al naar het geval herhaalt: « No good - pas bon ». Maar nu is het ook werkelijk gedaan met het geduld van de vreemdeling. Een hele reeks vreemde klanken weerklinken weldra door het tramrijtuig, als onze ongelukkige reiziger het dan maar in zijn moedertaal wil proberen. Onze arme tramman behoudt echter zijn glimlach, schuift zijn pet wat naar achter en... ja hij heeft het gevonden. Naast het vreemde geldstukje, dat inmiddels weer op de betaaltafel beland is, legt hij een blinkend vijf frank stuk en beurtelings naar dit laatste en het vreemde munt wijzend, herhaalt hij: « Bon — pas bon — bon — pas bon — good — no good ! »

Er helpt echter geen « lieve moederen » meer aan. De man geraakt steeds meer opgewonden, zijn stemvolume neemt angstwekkend toe en ook zijn ledematen beginnen in het dispuut mede te spreken.

Ten einde raad, steekt onze ontvanger zijn hand op in het universeel gebaar van « wacht-stop », neemt het vreemde geldstuk in de hand, toont het aan de in spanning wachtende kleurling, brengt het geldstuk daarop in een plechtig gebaar naar zijn mond en maakt de beweging alsof hij het middendoor wil bijten en zegt dan statig : « No good — pas bon » en stopt het stukje in de hand van de verbaasd toekijkende neger.

De uitwerking van dit klein ritueel op de ongelukkige reiziger is... verbluffend. Zoals de zon na een onweer door de wolken breekt, klaart zijn gezicht op, zijn mond ontspant zich in een aller charmantste glimlach, verbreedt en toont weldra zijn gans bezit aan eetgerief. Om in de stijl te blijven, gaat hij even plechtig in zijn zak en... legt een glimmend, blinkend en onvervalst stuk van vijf frank op de betaaltafel.

Terwijl hij zijn reiskaartje in ontvangst neemt, grijpt hij de hand van onze ontvanger en mompelt zoiets dat klinkt als : « Sorry, old boy » en wandelt dan triomfantelijk het rijtuig in.

Onze brave ontvanger zet zijn pet even goed, wist zich het zweet van het voorhoofd, en zegt dan zoals alleen onze T.A.O.-ontvangers dat kunnen, langs zijn neus weg : « De volgende, a.u.b. »

D.D. 1958

Schoenwinkel HANSEN

TURNHOUTSEBAAN 215, BORGERHOUT

(Hoek Jaak de Braeckeleeërstraat)

GROTE KEUS IN ITALIAANSE EN DUITSE SCHOENEN

ALLE HERSTELLINGEN VAN KOUSEN EN SCHOENEN

VRAAG « TUNIT » ZOLEN, 4 MAAL STERKER DAN LEDER !

Manszolen

Vrouweuzolen

Kinderzolen

56,— F

50,— F

40,— F

10 % vermindering voor T.A.O.-personeel en gezinsleden !!!

1959, het jaar der „Wereldvluchtelingen“

Het jaar, dat onze aandacht vraagt voor al diegenen die ontworteld worden van hun haardstede, een grens overschrijden, en om bescherming en bijstand vragen bij een gouvernement of autoriteit dat anders is dan hun vroegere.

Indien we deze definitie aanvaardden, dan telt de wereld sinds 1945 minstens 40 miljoen vluchtelingen, waarvan :

In AFRIKA : ong. 200.000, vooral Algerijnen ;

In AZIE : ong. 22 MILJOEN, waarvan het grootste gedeelte Arabieren ;

In EUROPA : ong. 18 MILJOEN, waarvan de overgrote meerderheid uit de Oost-Zone van Duitsland en ong. 200.000 uit Hongarije.

Het vraagstuk der vluchtelingen dateert eigenlijk van 1918, toen duizenden Assyriërs naar Irak en Syrië trokken ; gevolgd in 1922-23 met een verplaatsing van ong. 30.000 bewoners van Klein-Azië naar Griekenland.

Toch heeft Wereldoorlog II het vluchtelingenprobleem sterk beïnvloed, als we denken aan

- de ca. 25.000 personen die gemiddeld per maand, sinds 1949 uit Oostnaar West-Duitsland trekken ;
- de 200.000 Hongaren die tijdens de oktoberrevolutie van 1956 de Oostenrijkse en Yougoslavische grenzen overschreden ;
- de 20.000.000 Joden die uit Egypte naar Israël verhuisden in 1957 ;
- de 160.000 Algerijnen die in 1958 Tunesië en Marocco om asiel vroegen ;
- de miljoenen anderen in het Midden Oosten.

Het *vraagstuk* der vluchtelingen is van *internationale* betekenis en kan alléén door samenwerking over de ganse wereld opgelost worden. Opdat eenieders interesse kan opgewekt worden, werd besloten

1959 ALS HET JAAR DER VLUCHTELINGEN TE SITUEREN.

Gans dit jaar hebben de sociale organisaties van de gehele wereld een oproep gericht tot de bevolking voor hulp aan de vluchtelingen ; voor mensen zoals U en wij die om in « *vrijheid* » te leven, uit hun land moesten vluchten en sinds jaar en dag in allergrootste nood wachten op een toekomst.

Is het dan verwonderlijk dat de Sociale Dienst U enkele flitsen wil brengen van de studie der moeilijkheden bij een oplossing van dit vraagstuk ?

MATERIEEL verkeert elke vluchteling in moeilijkheden. Hij heeft zijn land verlaten en brengt alléén met zich mede :

- *zijn bekwaamheid* ;
- *zijn ondervinding* ;
- *zijn eigen leven*.

Zijn bekwaamheid beantwoordt meestal niet aan datgene wat economisch in het nieuwe land gevraagd wordt en de vluchteling zelve is meestal te oud om een nieuw beroep te leren.

PSYCHOLOGISCH verloor de vluchteling elke steunpilaar van een eigen leven. Hij kent niet meer de rust van een *eigen huis*, zijn spiritueel leven werd verbroken, zijn clubs, feesten en feestdagen hervindt hij niet in de plaats van asiel.

Hij leeft geïsoleerd, zonder wederzijds vertrouwen, niet werkelijk opgenomen in de nieuwe gemeenschap.

ECONOMISCH stellen zich in de verlaten landen negatieve gevolgen van algemene aard :

- braakliggende gronden ;
 - gebrek aan vaklieden ;
 - gebrek aan intellectuelen ;
- wat leidt tot...
- tekort aan voedingswaren ;
 - technologische afwijkingen ;
 - te kort aan gezondheidszorgen ;
 - gebrek aan opvoeding.

Voor de landen van asiel brengt het vraagstuk enorme kosten met zich, als we denken aan :

- het inrichten van kampen ;
- het bouwen van huizen ;
- het oprichten van nieuwe industriën ;
- het bewerken van nieuwe grondstroken.

SOCIAAL gezien brengt de wisselwerking der verschillende gewoonten, gebruiken en geloof van de beide groepen der gemeenschap een reeks ernstige vraagstukken mede. Om dan nog te zwijgen van alle sociale wantoestanden die de miljoenen onopgeloste gevallen eigenlijk vormen.

POLITIEK is het vluchtelingenprobleem, zoniét het gevolg, dan toch zeker de oorzaak van politieke drukkingen.

Zoals we reeds zegden beperken we ons slechts tot de opsomming van enkele algemeen gedachten, geldend bij de oplossing van het vraagstuk. We zwijgen angstvallig over de nood en de miserie die de huidige toestand van wachten in kampen en dergelijke met zich brengt !

3 OPLOSSINGEN WORDEN VOORGESTELD :

REPATRIËREN : Wordt weinig gedaan. Alleen diegenen die de depressie van het kampleven niet meer kunnen dragen of zij die de

verschillende moeilijkheden verstaan, worden soms overtuigd van een mogelijke repatriëring.

EMIGREREN : Is het eigenlijke doel van de vluchteling. Meer dan 1 miljoen werden reeds in de U.S.A. opgenomen en trachten aldaar een nieuw leven te beginnen. Sinds 1952 hebben 34 landen toestemming gegeven tot emigratie. Sommige landen zagen hierbij wel een hulp in hun economische toestand, maar landen als België, Frankrijk, Nederland, Noorwegen, Zweden en Zwitserland worden door de emigratie voor grote sociale problemen gesteld.

INTEGREREN : Is onmogelijk voor het geheel der vluchtelingen. Immers, hoe zouden bv. Oostenrijk en Yougoslavië alléén de 200.000 integranten een oplossing kunnen aanbieden ?

Gouvernementen en Hoge Raden kampen sinds jaren met het vluchtelingenvraagstuk. Zij lukken, mislukken, vallen weg, veranderen... Maar over de ganse wereld werken sinds evenveel jaren de vrijwillige organisatie's als konstante factoren van hulpverlening. Hoe verschillend hun motivering en methoden ook mogen zijn, hun doel is één : HELPEN. HULP bij :

- voorbereiding der emigratie ;
- verstrekken van voedsel en kleding ;
- verschaffen van werk en opvoeding ;
- verzorging van kinderen, ouden van dagen, zieken.

Welk ook hun werk is of hoe ook hun naam zij, laten we allen op een diskrete manier antwoorden aan hun oproep ; laten we allen hun organisatie steunen die deze uitgebreide miserie wil verminderen ; laten we ieder van ons een deeltje bijdragen tot meer begrip ; tot meer gewetensvol handelen over de ganse wereld. Wij zullen hierdoor het vraagstuk niet adequaat oplossen, maar we zullen menselijk gehandeld hebben van individu tot individu.

1959 vroeg onze aandacht voor « *wereldvluchtelingen* », 1960 daden...

De Sociale Dienst brengt de T.A.O.- agenten op de hoogte van de gedachtengang en het ritme van deze sociale internationale evolutie.

HOGE BENOEMING

Dhr. Segers, minister van Verkeerswezen, heeft op 28.12.1959 als zijn kabinetschef aangeduid : Dhr. Gordts, directeur bij de Administratie van het Verkeerswezen.

Dhr. Gordts maakt tevens deel uit van het Beheerscomité der T.A.O. en wij veroorloven ons, hem langs deze weg, onze hartelijkste gelukwensen toe te sturen bij deze hoge benoeming.

Gebeurtenissen om en rond het Net

(Periode september - november 1959)

WINTERDIENSTREGELING

In de loop der maand september werd over het ganse net de winterdienstregeling ingevoerd.

WEGENISWERKEN OP DE JAN VAN RIJSWIJKLAAN

Op 4 september jl. werden de tramsporen der lijn 2 op de Jan Van Rijswijcklaan, richting Hoboken, tussen de Driehoek en de Desguinlei op eigen baanvak geplaatst en in gebruik genomen. Dit betekent wederom een stap verder naar de normalisering van de toestand aldaar.

EXTRA-TRAM- EN AUTOBUSVERVOER

Ingevolge de sportfeesten op het Beerschotstadion, ingericht op 8 september jl. door « Kindervreugd » in samenwerking met N.I.L.O., en waarop de leerlingen van de Antwerpse scholen aanwezig waren, werd een groot aantal extra-tram en busdiensten ingezet ten einde de aan- en afvoer van deze leerlingen te verzekeren.

WIJZIGING AUTOBUSHALTE LIJN 31

Op verzoek van de verkeerspolitie, werd de halte van de autobuslijn 31 (richting Centraal Station) op de Noorderlaan, ter hoogte van de IJzerlaan, verplaatst tot voorbij het kruispunt aldaar. Dit teneinde op voornoemd verkeerspunt een vlottere verkeersregeling te verzekeren.

VOORLOPIGE TRAJECTWIJZIGING AUTOBUSLIJN 33

Van 22 september tot 2 oktober jl. werd de reisweg der buslijn 33, ingevolge bestratingswerken in de Cruyslei te Deurne, voorlopig omgeleid over de J. Robijnslei (heen- en terugrit).

NOS STEEDS OMLEIDINGEN OP DE BUSLIJNEN 5 - 17 - 25 EN 27 :

Ingevolge de afgang zijnde bestratingswerken in de J. Van Rijswijcklaan, Lange Lozanastraat, de Driehoek en omgeving, werden op de autobuslijnen 5 - 17 - 25 en 27, tijdens de voorbije maanden nog steeds opeenvolgende omleidingen uitgevoerd. Dank zij een voortdurende inspanning van de betrokken diensten, werd al het mogelijke gedaan om de hieruit voortspruitende ongemakken, zowel voor de reizigers als voor het personeel, tot een minimum te herleiden.

AFBRAAKWERKEN IN DE ST. KATHELIJNEVEST

Ter voorkoming van ongelukken aan voorbijgangers, werd ingevolge de afbraakwerken aan de woningen in de St. Kathelijnest en Sudermanstraat, de tramlijn 7 van 29 september af tot 10 oktober jl. afgeleid vanaf de Meirbrug over de Schoenmarkt tot Suikerrui i.p.v. naar het Tolhuis en dit van 9.00 u tot ca. 18.000 u.

In vervanging van de tramrijtuigen werd gedurende deze periode een autobuspendeldienst ingericht tussen de Comedieplaats en het Tolhuis.

WEGENISWERKEN OP DE VLAAMSE KAAI

Van 6 oktober tot 27 november jl. werd op de Vlaamse Kaai het wegendek vernieuwd en een asfaltbedekking aangebracht.

Ondanks de moeilijke verkeersomstandigheden, kon ingevolge een voorbeel-

dige samenwerking tussen de betrokken diensten, de reisweg van de trolleybuslijn 6 ongewijzigd behouden blijven.

RIOLERINGSWERKEN IN DE GENERAAL LEGRELLELAAN

Ingevolge bovenvermelde werken, werden de autobuslijnen 5 en 17 van 15 tot 31 oktober, vanaf de « Dikke Mee » omgeleid over aarden hulpwegen op het Oefeningplein (Wilrijkse Plein).

Door overvloedige regens werden deze hulpwegen op 31-10-59 buiten gebruik gesteld en dienden de lijnen 5 en 17 omgeleid over de J. Van Rijswijcklaan tot 10 november (einde der werken op de Generaal Legrellelaan).

ENRICHTINGSVERKEER IN DE BREDERODESTRAAT

Sinds 19 oktober werd in de Brederodestraat, richting stadcentrum, het éénrichtingsverkeer, met uitzondering voor de tramrijtuigen, in toepassing gebracht.

Dit gelukkige initiatief vanwege de Stadsdiensten, dat alleszins een vlotte verkeersafwikkeling op het kruispunt « Zwemdok » en in de Brederodestraat zelf bevordert, stellen wij, trammensen, ten zeerste op prijs.

VERPLAATSING HALTE DER TRAMLIJNEN 4 - 12 EN 24 IN DE KOLONEL SIEVERTOPSTRAAT

Teneinde het vlot verkeer op het kruispunt « Zwemdok » niet te hinderen, werd ons door de verkeerspolitie verzocht de tramhalte der lijnen 4 - 12 en 24 in de Kol. Silveropstraat, ter hoogte van de Volhardingsstraat, te verplaatsen tot voorbij de Boomse Steenweg (richting Kie!).

Deze haltwijziging werd doorgevoerd op 20 oktober jl.

WIJZIGING AAN BOOG — EINDPUNT EKSTERLAAR — TRAMLIJNEN 8 EN 11

De wijziging in de spooraanleg aan de boog van het eindpunt der tramlijnen 8 en 11 op het Eksterlaar, had voor gevolg dat ook de aldaar gelegen halte diende aangepast. De eindpunthalte werd verplaatst naar de hoek van de Waterbaan.

ALLERHEILIGEN

1 en 2 november zijn hoogtepunten van massavervoer naar de begraafplaatsen « Schoonselhof » en « Silsburg » voor ons, trammensen. Om aan deze massale stroom van reizigers het hoofd te bieden, werd dit jaar de tramlijn 24 op voorreemde data met 14 extra-treinen (motorwagen en bijwagen) versterkt.

De reisweg 12 werd tijdens de week van Allerheiligen verlengd van het eindpunt « Grens Kiel » tot aan het « Schoonselhof ».

BLIJDE INTREDE VAN H.K.H. PRINS ALBERT EN PRINSES PAOLA.

Met het oog op de plechtige ontvangst van het Prinsenaar te Antwerpen, op 8 november jl., werden verschillende tram- en busdiensten van 14.00 u af onderbroken of omgeleid, tot de voorbijtocht van de officiële stoet.

Talrijke extra tram- en busdiensten werden ingelegd voor het vervoer van de schoolkinderen, ter begroeting opgesteld langsheen de reisweg van het Prinsenaar.

AANPASSING DER HALTEN OP DE J. VAN RIJSWIJCKLAAN AAN DE NIEUWE TOESTAND

De halten van de tramlijn 2 op de J. Van Rijswijcklaan werden op 10 november definitief aangepast aan de aldaar nieuw geschapen toestand, door het verleggen van de sporen op eigen baanvak.

NIEUW WACHTHUISJE OP DE GROENENDAALLAAN

Sinds 17 november werd het nieuwe wachthuisje op de Groenendaallaan, nabij de Noorderlaan, in gebruik genomen. Dit wachthuisje voor reizigers, werd geplaatst in vervanging van het oude, dat ingevolge de nieuwe wegeaanleg diende te verdwijnen. De halte der autobuslijn 23 werd eveneens tot voor het nieuwe schuilhuisje gebracht.

STAKING DER AUTOBESTUURDERS

De door de automobilistenbonden en -clubs georganiseerde staking van 21 november jl. (tot ca. 18 u), bracht de verwezenlijking van « de droom » van menig tram- en autobusbestuurder. Eindelijk beschikten onze mensen nu eens vrijelijk over de rijbaan. Naar ons werd medegedeeld, hebben die dag, sommige mensen hun uurwerk geregeld naar de regelmatigheid waarmede onze diensten verliepen. Ondanks de sterk toegenomen toeloop van reizigers, werden geen moeilijkheden gemeld. Wie nog mocht twifelen waar de bron van alle trammisserie ontspringt, heeft bij deze gelegenheid een klinkend bewijs gekregen.

Wij waren er zelfs getuigen van hoe de medewerking van St. Niklaas werd ingeroepen, om nog veel van dergelijke auto-loze dagen te organiseren ! Of echter de automobilisten hiermede akkoord zullen gaan, betwijfelen we sterk !

ST. NIKLAASFEEST « KINDERVREUGD » IN HET SPORTPALEIS

Dank zij een zeer degelijke planning, boekten wij op 28 en 29 november jl. een groot succes. Inderdaad gingen op vermelde data in het « Sportpaleis » grootse St. Niklaasfeesten door voor de Antwerpse schooljeugd. Zaterdagmorgen 28-11, feest uitsluitend bestemd voor de jeugd, werden niet minder dan 14 extra motorwagens en 28 bijwagens in lijn gebracht om de kinderen van de school naar het feest en terug naar school te vervoeren. Daarbij komen nog 22 extra-autobussen, bijeengebracht in samenwerking met andere autobusexploitanten. 's Namiddags was het een vloot van 10 extra-motorwagens en 20 bijwagens die voor het vervoer van de kleuters met hun ouders zorgden.

Zondagmorgen 30-11, was er nog een derde editie van hetzelfde feest en daarvoor werden 9 extra-motorwagens en 14 bijwagens ingezet.

Wie enigszins vertrouwd is met het trambedrijf, weet wat het organiseren van een dergelijk transport betekent en wij zijn dan ook zeer fier te kunnen melden dat de inrichters van deze feestelijkheden hun lof niet gespaard hebben voor deze zeer gewaardeerde vorm van medewerking vanwege de T.A.O.-diensten.

Houthandel E. Quaeyhaege

p.v.b.a.

DAMBRUGGESTRAAT 193, ANTWERPEN

Tel. 32.24.78

TRIPLEX — MULTIPLEX — MENUISERITE

Viering der oprustgaande Tramagenten van Loods 1

Op zaterdag 24 oktober ging in de feestzaal « Rubens » weer het jaarlijks feest door voor de oprustgaande tramagenten van loods I, met eraan verbonden een geslaagde cabaretavond. Volgende collega's werden gevierd : HH. Smets Nr. 1, Michielsen Nr. 851, De Letter Nr. 1137, Sels Nr. 1295, PauXels Nr. 1319, D'Heur Nr. 1347, Van de Sande Nr. 1372, Torfs Nr. 1712, en Loots.

Om 17.30 u gingen de feestelingen aan tafel. De Heren GEERTS, HENKENS en SIMONS, 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. De Heer Geerts hield eveneens een korte toespraak, die zeer gewaardeerd werd door de aanwezigen. Hij betrok ook de dames in zijn rede en dankte hen voor hun trouwe, levenslange medewerking. Na de heildronk werden de spijzen opgediend en werd er feestelijk gesmuld.

In de feestzaal werden rond 19.30 u de deuren geopend voor de cabaretavond, gevolgd van tombola en bal. Wanneer de zaal bijna volledig bezet was deden de feestelingen hun intrede in de zaal. De Heer Bogaerts opende de algemene feestelijkheden, voor een bomvolle zaal en wenste de oprustgestelden nogmaals een welverdiende rust en nog lange jaren genot van hun pensioen. Hij bedankte tevens alle aanwezigen voor hun financiële medewerking aan de tombola's in de loop van het jaar en die moeten dienen om dit feestmaal en « Bonte Avond » aan de oprustgestelden collega's aan te kunnen bieden. Hij richtte ook een speciaal woord van dank aan de verschillende neringdoeners van de wijk « Groenenhoek », die hun steun hebben bijgedragen en waardoor op deze zeer geslaagde avond zulk een reuzentombola kon worden gehouden.

Onder de aanwezigen waren ook verschillende reeds vroeger oprustgestelde collega's, evenals de Heer Beaujean, ex-Diensthoofd met zijn dame. De cabaretavond, die volledig geslaagd is en waar de aanwezigen veel genoegen aan beleefden, werd opgeluisterd door Leonard Van Deyck en zijn « Lustige Notenkrakers ». Na het cabaretgedeelte en de tombola werd het midden der zaal ontruimd en werd er nog lustig gedanst tot 3 u 's morgens, afgewisseld met nog verschillende spelen tijdens de danspartij.

Het bestuur dankt nogmaals alle collega's van « Loods I » voor hun medewerking aan het feest van de oprustgestelden van « Loods I ».

SCHNEIDER M.

Ken uw Stad

TRAMLIJN 7

MORTSEL — BERCHEM — TOLHUIS

Deze lijn heeft als basis een in 1871 ingehuldigd traject dat toen liep van aan de Boomgaardstraat (grens Berchem), over de Mechelse steenweg en de Gasthuisstraat tot aan de Meir. In april 1873 werd de verlenging tot aan de St. Paulusplaats, langs de St. Kathelijnevest toegestaan; 1887 enerzijds verlenging te Berchem tot aan de vestingen en anderzijds te Antwerpen tot Van Metterenkaai.

Op 30-9-1903 verdwijnen de paar-dentrams, want dan is de elektrificatie van de lijn tussen Berchem Kerk en het Tolhuis klaar. Op 1-8-1905 wordt deze lijn nogmaals verlengd tot de spoor-overweg « Luythagen » — Oude-God, om bij de bouw van de spoorbrug in 1922, op 22-10-1923 haar huidige reisweg tussen het Gemeentehuis van Mortsel en het Tolhuis te Antwerpen te verkrijgen.

Plein en Gemeentehuis te Mortsel.

Het Gemeenteplein, eindpunt der tramlijnen 7 en 15, vormt de splitsing van enerzijds de baan naar Lier en anderzijds de baan naar Mechelen. Dit plein is omgeven door enkele mooie gebouwen, die goed harmoniseren bij het in Vlaamse Renaissance opgetrokken Gemeentehuis. Ongericht in 1894 naar de plannen van architect K. Janssens, werd het plechtig ingehuldigd op 7-7-1895. Het ontwerp voor het Gemeentehuis kwam als eerste uit een prijskamp uitgeschreven ter aanmoediging der « schone kunsten » op initiatief van de toenmalige burgemeester Pieter

Rypens. Zwaar gehavend tijdens het bombardement van 5-4-1943, werd het enigszins hersteld. Plannen bestaan om het huidige gebouw af te breken, daar ingevolge de gestadige bevolkingsgroei der gemeente Mortsel, de administratieve diensten te kampen hebben met plaatsgebrek en aandringen op een ruimere en meer moderne behuizing.

Bij het vertrek aldaar, zijn wij trambestuurders, steeds zeer behoedzaam in de bochten, daar we drukke verkeerswegen moeten kruisen.

Op het grondgebied van deze gemeente, ontmoeten wij bij onze rit naar Berchem, nog twee gebouwen, die wel even onze aandacht vergen.

Antwerpse Steenweg 258. Pompstation der Antwerpse Waterwerken.

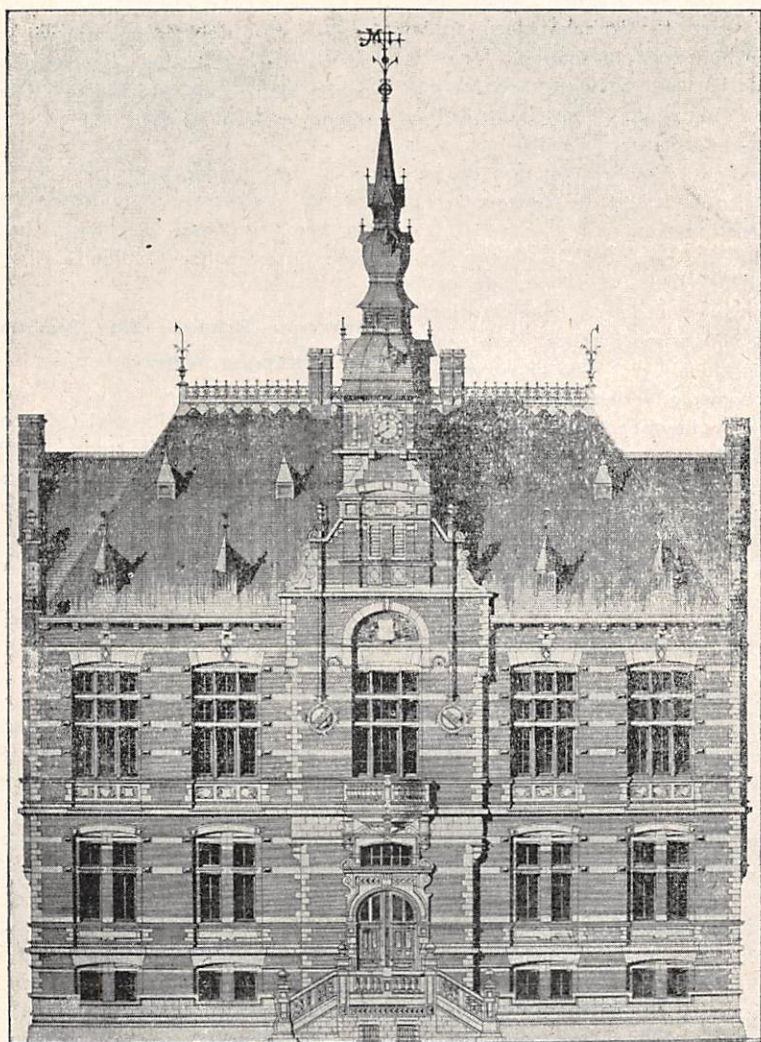
In 1904 opgericht voorziet dit pompstation nog steeds de stad Antwerpen van het nodige drinkwater. De pompen worden momenteel nog steeds aangedreven door stoomkracht, maar de vervanging door Dieselmotoren wordt voorzien.

De Gevaert fabrieken.

Dit fabriekscomplex voorziet niet alleen de binnenlandse markt van films en ander lichtgevoelig materieel, maar exporteert over de ganse wereld. Een woordje geschiedenis. Deze onderneming werd gesticht door een man die « zijn volk leerde fotograferen », nl. LIEVEN GEVAERT, geboren te Antwerpen op 28-5-1868, overleden op 2-2-1935. In 1891 vestigde hij zich als fotograaf in de Montignystraat. Hij legde zich toe op de vervaardiging van fotopapier en deed dit met zoveel succes dat daaruit een wereldindustrie ge-

boren is. Ter vergelijking : aanvangskapitaal F 20.000, huidig kapitaal F 600.000.000. De Gevaert fabrieken te Mortsel en te Heultje (Westerlo) beslaan samen een oppervlakte van 400.000 m² en verschaffen werk aan ruim 6.800 ingenieurs, technici, bedien-

den en werklieden. De hoofdfabriek te Mortsel levert de eindproducten, terwijl te Heultje de grondstoffen voor de onderlaag van de film bewerkt worden. Enkele cijfers : circa 13.500 artikelen worden vervaardigd. In 1957 verbruikte de fabriek : 41.400.000 kWh elek-



Het Gemeentehuis te Mortsel



De Gevaert fabrieken. Zicht op de zo juist voltooide vleugel

triciteit, 7.080 ton kolen, 362.700 m³ gas, 19.700 ton zware olie en 2 miljoen 400.000 m³ water.

Lieven Gevaert bewoog zich ook op sociaal economisch gebied. Onder zijn initiatief kwamen o.a. tot stand: Het Vlaams Economisch Verbond en de Katholieke Vlaamse Schoolbond. Hij beheerde ook de Vlaamse Leergangen te Leuven. Tevens was hij een baanbrekende figuur op het gebied van de sociale bedrijfshervormingen.

Met een zwaai komen we aan de grens Mortsel/Berchem op ons eigen baanvak terecht. Terecht kan men hier spreken van een model voorbeeld van spooraanleg voor de tram. Alleen voor de zware betonnen palen wensen wij enig voorbehoud te maken. Even noteren wij de **moderne kerk van de H. Tereisa** (1938) der architecten De Montignijen en Somers en ook de merk-

waardige **St. Tereisa-kapel** (1922) van arch. prof. August De Smet. De namen « Pulhof » en « Fruithof », alsmede de nog merkbare de'en van parken, herinneren er ons aan dat hier vroeger een der schoonste dreven van de provincie liep. Ter hoogte van de Pulhoflaan of de Jan Moorkensstraat, gaan de gedachten van onze trammannen-voetballiefhebbers even naar de daarachter gelegen sportterreinen van de gekende voetbalclub « **Royal Berchem Sport** » (gesticht 16-8-1906, bij de K.B.V.B. aangesloten op 16-6-1908, zetel: Campenhoutstraat 55, Berchem).

Met het voorbijrijden van de militaire gronden, bevinden wij ons aan de rand van de kern van het oorspronkelijke Berchem. Even vangen wij een glimp op van het « **Koninklijk Atheneum van Berchem** » dat een zeer goede naam heeft verworven in de onderwijsmiddens. Even verder...

Het Gemeentehuis van Berchem.

Gelegen aan n^o 150 van de Grote Steenweg, bezit het gebouw een sobere, maar mooie neo-gothieke gevel, naar de plannen van de gemeentelijke bouwmeester K. De Roeck. Het werd feestelijk ingehuldigd op 21-9-1885, onder leiding van de burgemeester Frans Van Hombeek.

Aan de Boomgaardstraat, komen we dan op het Antwerps grondgebied. Juist op de grens, bemerken we en ruiken we soms ook wel, de aanwezigheid van de **brouwerijen « De Coninck »**, met hun bij uitstek te Antwerpen zeer bekend bier van hoge gisting.

De Elektro-Building.

Postadres van dit reuzegebouw is Mechelse steenweg 271. Van dag tot dag bijna, hebben wij de gestadige groei van dit door zijn eenvoud, opvallend modern complex van 12 verdiepingen kunnen volgen. Vele specialisten werden hier aan het werk gezet, onder leiding van de meest beroemde architecten van ons land: Stijnen, Van Cuyck en T'Sas. Opgetrokken op een oppervlakte van circa 3.300 m², verheft het zich 60 meters boven de rijweg. De grote hall is zeer smaakvol ingericht door binnenhuisarchitect Piet Serneels, die tevens voor het decoratief paneel zorgde. Het gebouw herbergt de diensten der verschillende intercommunale elektriciteitsmaatschappijen van Antwerpen en omgeving: EBES, EMAG, IMEA, INTERANDA, INTERIO, INTERNETE, INTERRUPEL met informatiediensten en een grote « showfloor ». De officiële inhuldiging van dit gebouw had plaats op 21 maart 1959, dit voor de liefhebbers van data.

Eens voorbij het veel besproken kruis-

punt van de « Harmonie », waar de aanpassingswerken hun einde naderen — hoe lang nog? — bevinden we ons weldra ter hoogte van :

De kerk van de H. Geest.

Parochiekerk van de in 1909 opgerichte parochie, werd de huidige kerk slechts in 1935 ingewijd door Z.E. Kard. Van Roey. Voorheen werden de kerkelijke diensten gehouden in een op dezelfde plaats gelegen herenhuis. Deze kerk geniet een zekere vermaardheid ingevolge de prachtige huwelijken welke aldaar worden ingezegend.

Eens voorbij dit punt, hebben onze trambestuurders der lijn 7 al hun aandacht nodig om hun voertuig doorheen de aldaar steeds aanwezige stroom rijtuigen te loodsen. Eén ononderbroken stroom van auto's en camions, met daartussen over en weer dartelende moto's en scooters vergen al hun aandacht om aanrijdingen en ongelukken te voorkomen. Dat onze bestuurders in deze ware heksenketel hun flegma en goed humeur weten te behouden, pleit in hun voordeel. Meer nog ! Ondanks het feit dat lijn 7 tot een van de lastigste lijnen van ons net behoort, ingevolge de steeds toenemende verkeersdrukke in de smalle straten waardoor deze lijn loopt, zijn er bestuurders en ontvangers die reeds meer dan 30 jaar hun dienst op deze lijn uitoefenen en voor geen geld ter wereld, « **hun** » lijn zouden willen ruilen voor een andere.

Eens een weinig op adem gekomen aan de verkeerslichten der Leien, bevinden wij ons in :

De Leopoldstraat met de Kruidtuin

Deze straat in 1826 gekasseid, werd genoemd naar de eerste Koning der

Belgen. Ongeveer in het midden van de straat, links, bevindt zich de ingangspoort tot de « Kruidtuin ». Op een oppervlakte van 8.355 m², werden daar de meest vreemdsoortige planten bijeen gebracht en wie zich aan de botanica interesseert vindt daar zeker zijn gading. Ook is het een ware oase van rust, practisch in het centrum van de stad. Sinds 1825 heeft de aanleg geen noemenswaardige wijzigingen ondergaan. De broeikassen bevatten de tropische en tengere planten. De ach-

tergrond wordt in beslag genomen door een gebouw, waarin voorheen het « Plantkundig Museum » was ondergebracht maar waarin thans ambtenaren van de C.O.O. zetelen. Op de voor-gevel worden de namen bewaard van vijf beroemde botanisten, waaronder Van Sterbeeck en Coudenbergh, beiden te Antwerpen geboren.

Rechts, over de Kruidtuin, het doodlopende Willem Tellstraatje, waar zich de « Entrée des Artistes » bevindt van



De « Elektro - Building »

Het Koninklijk Kunstverbond.

Deze schouwburg werd op 5-9-1873 ingehuldigd door niemand minder dan Koning Leopold II. Ondertussen werd zij verbouwd tot een moderne schouwburg, maar heeft toch haar vroegere allures van grootheid behouden. Het bekende « Antwerpse Jeugdtheater » werd er momenteel in ondergebracht, tot een beslissing genomen is omtrent het gebouw aan de Kipdorpbrug. De hoofdingang van deze zaal is gelegen in de Arenbergstraat 28.

In de volgende brede bocht, bevinden wij ons in de schaduw van

De Koninklijke Nederlandse Schouwburg.

Deze schouwburg verrijst op de sinds 1843 zo genoemde Comedieplaats. Voorheen bevond zich op dezelfde plaats ook een schouwburg, doch deze werd in 1829 tot op de grond afgebroken om plaats te maken voor het huidige gebouw, dat in 1834 voltooid was. Dit naar het ontwerp van de Franse bouwmeester Bourla. Deze was leraar aan onze Koninklijke Akademie en werd later tot stadsbouwmeester benoemd. Hij bestuurde talrijke werken in onze stad, o.a. de bouw van het Kattendijkdok en overleed in 1866. Aanvankelijk diende de schouwburg hoofdzakelijk voor de opvoering van Franse opera's en toneelwerken en men noemde het « Théâtre Royal ».

Het gebouw opgetrokken in grote zandsteen, met zijn vooruitspringende vestibule, bekroond met de standbeelden der negen muzen en in de nissen de borstbeelden van beroemde toneelschrijvers, bezit stellig een zeker allure en gold destijds als een van de schoon-

ste schouwburgen van het land. Op 9-7-1842 werd de toneelzaal met gasverlichting verrijkt ! Waar is de tijd ! In de loop der jaren onderging het gebouw nog enkele wijzigingen, o.a. in 1903 toen onder leiding van stadsbouwmeester Van Mechelen de zijvleugels werden verbreed. Tot aan de dertiger jaren kende de « Royal » een roemrijk bestaan, maar een steeds slinkende belangstelling verplichte de directie van in 1932 haar deuren te sluiten.

Kort nadien werd de zaal overgenomen door de instelling « Het Nationaal Toneel van België » en kreeg het gebouw zijn huidige benaming : « Koninklijke Nederlandse Schouwburg » (K.N.S.), die er in 1952 haar honderste speeljaar vierde. Een uitgelezen en bestendige troep, verzorgt er een zeer uiteenlopend programma met stukken zowel uit het klassieke als uit het moderne repertoire. De vertoningen hebben plaats, alle dagen behalve dinsdag- en vrijdagavond, van half september af tot juni. Prijzen der plaatsen van 10 tot 60 F. Op al deze plaatsen hoort en ziet men best !

Inmiddels bevinden wij ons reeds in de Huidevettersstraat, waar wij aan huisnummer 43, het **consulaat van India** noteren. De Meir over en wij vervolgen onze weg in de St. Kathelijnevest, met op de hoek het kantoorgebouw van de « **Agence Maritime Internationale** » (A.M.I.) Dit gebouw dat op 9-12-1944 rond 14.55 u zo zwaar door een vliegende bom geteisterd werd. In dezelfde straat, aan nr. 53 bemerkten we nog een **folkloristisch uithangbord « De Gaper »**. En nu komen wij aan een van de meest recente aanwinsten wat betreft musea in het Antwerpse, nl.

« Het Museum voor het Vlaams Kultuurleven ».

Hier worden samengebracht alles wat van waarde is als bewijsmateriaal voor het Vlaamse kultuurleven. Herinneringen aan Vlaamse figuren, brieven, handschriften van litteraire werken, foto's alsook documenten uit de muziek en de toneelwereld en de Vlaamse Beweging in het algemeen, worden hier bewaard, zo nodig in een twee verdiepingen diepe, bomvrije kelder op microfilm. Tevens bezit het een merkwaardige voordrachtzaal, zeer modern van opvatting. Officieel op 24-10-1959 ingehuldigd is het sinds 16 november jl. voor het publiek toegankelijk.

Bij het overrijden der St. Paulusplaats, weten wij dat er onder deze plaats, zich een grote onderaardse ruimte bevindt, waarin verschillende ruïen samenvloeien. Het wegdek wordt er geschraagd door machtige pijlers, vandaar de benaming voor deze **onderaardse ruimte « De Kapel »**. Nu nog enkele tientallen meters en wij bevinde ons aan het eindpunt van de lijn op de St. Pietersvliet. Onder het uitblazen kunnen we eens rustig het groot gebouw opnemen dat daar werd neergezet, nl.

Het Tolhuis.

Al wie al eens met de douane- of toldiensten te maken had zal zeker wel bekend zijn met de gebeurtenissen die zich afspeelden in het « Tolhuis » en hoe men daar in een minimum van tijd aan een maximum van stempels kan geraken.

Het « rechthoekig « monument », 75 m lang en 25 m breed, werd in 1896 opgetrokken naar de tekening van architect Jos Schadde. De voor-gevel ervan verdient wel even onze aandacht. De puntgevel werd bekroond met een vergulde wereldbol. Zeer toepasselijk! Op de beide hoeken een obelisk met daaronder, aan de linkerzijde, de grijze figuur van « Scaldis » en rechts de vrouwenfiguur « Handel ». Naar verluidt zou het ook de Schelde en de Maas kunnen zijn!? Op een rijtje daaronder, de zeer aanschouwelijk voorgestelde koppen van de vier windstreken. Dit gebouw zou alleszins aan prestige winnen, indien het stond opgesteld op een ruim plein, wat oorspronkelijk ook de bedoeling was. Inmiddels lijkt het ons ook een van die gebouwen die hun tijd ontgroeit zijn.

Met dat al is het echter weeral de hoogste tijd om te vertrekken, maar met de beschrijving hiervan, wachten we nog even.

VAN PUYVELDE F.

HAAR INTERIEUR

**aangenaam inrichten met beperkte middelen,
is de wens van elke huisvrouw.**

De Sociale Dienst T.A.O. leert U RIET bewerken tot allerlei leuke versieringen en nuttige gebruiksvoorwerpen.

Bijna 20 dames van T.A.O.-agenten werken elke donderdag onder leiding, in de lokalen van de sociale dienst van 14 tot 17 u.

Komt U ook even kijken of U iets kan maken dat U bevalt?

Onze Gepensioneerden



Volgende collega's gingen op rust :

Per 1-10-1959

- 421 — **Dierick, Remi**
Geb. te Lebbeke op 7-9-1894 — In dienst : 1-1-1920.

Vervroegd op rust per 1-10-1959

- 1716 — **Crève, Kamiel**
Geb. te Wachtebeke op 7-7-1877 — In dienst : 30-4-1923.
- 5029 — **De Cort, Amedé**
Geb. te Melsele op 14-11-1897 — In dienst : 14-1-1925.
- 809 — **Suy, Georges**
Geb. te Zele op 2-8-1896 — In dienst : 1-1-1924.

Per 1-11-1959

- 1 — **Smets, Alfons**
Geb. te Oevel op 25-10-1894 — In dienst : 24-6-1914.
Benoemingen : toezichter op 1-7-1926 ;
Afdelingshoofd op 1-8-1946 ;
Sectorhoofd op 1-6-1948.
- 847 — **Bourdiahuy, René**
Geb. te Beveren (Waes) op 7-10-1894 — In dienst : 16-3-1926.
- 6796 — **Somers, Jules**
Geb. te Antwerpen op 30-10-1894 — In dienst : 1-12-1918.
- 1372 — **Van de Sande, Frans**
Geb. te Deftingen op 12-10-1894 — In dienst : 27-9-1919.

Per 1-12-1959

- 9012 — **Ost, Renatus**
Geb. te Antwerpen 17-11-1894 — In dienst : 1-8-1912.
Bureeloverste « Dienst Reiskaartjes en Abonnementen » : 1-11-1931.
- 6722 — **De Haes, Petrus**
Geb. te Antwerpen op 5-11-1894 — In dienst : 1-4-1926.
- 1295 — **Sels, Frans**
Geb. te Kessel op 18-11-1894 — In dienst : 4-8-1925.
- 1978 — **Van Staeyen, Karel**
Geb. te Rijckevorsel op 24-11-1894 — In dienst : 21-6-1920.
- 368 — **Van de Velde, Eduard**
Geb. te Antwerpen op 13-11-1894 — In dienst : 26-9-1919.

Vervroegd op rust per 1-12-1959

- 322 — **Voets, Jules**
Geb. te Houppertingen op 6-11-1899 — In dienst : 1-6-1920.



Dhr. R. Ost



Onze kranige gepensioneerden !

Zittend v.l.n.r. : HH. Van Stayen, Somers, Smets en Crève

*Staaende v.l.n.r. : HH. Dierick, De Haes, Sels, Van de Velde, Suy en
Van de Sande*

Personalia

GEBOORTEN

De ouievaar bezorgde tijdens de voorbije maanden :

- een zoon LIEVEN bij de fam. Smet (1650) op 22-8-59.
- een dochter GODELIEVE bij de fam. Van Mulders (1688) 12-9-59.
- een zoon RONALD bij de fam. Cuypers (976) op 19-9-59.
- een dochter ANITA bij de fam. Valckx (890) op 19-9-59.
- een dochter NICOLE bij de fam. Moorees (1136) op 3-10-59.
- een zoon JOSEPH bij de fam. Opregt (1916) op 8-10-59.
- een dochter MARIE bij de fam. Van Eynde (1466) op 14-10-59.
- een dochter RITA bij de fam. Smet (6781) op 14-10-59.
- een zoon ERIC bij de fam. Hofman (1746) op 15-10-59.
- een dochter LUCIA bij de fam. Paridaens (1203) op 22-10-59.
- een zoon MARC bij de fam. de Rijke (6787) op 26-10-59.
- een zoon PATRICK bij de fam. Pauwels (6736) op 26-10-59.
- een dochter SIMONE bij de fam. Van Gorp (723) op 27-10-59.
- een zoon LUC bij de fam. Van Mechelen (960) op 28-10-59.
- een dochter LUTGARDIS bij de fam. Verreyt (392) op 31-10-59.
- een zoon DIEDERIK bij de fam. Bruyneels (857) op 12-11-59.
- een zoon RUDI bij de fam. Huysman (1068) op 12-10-59.
- een dochter ELSJE bij de fam. Vercammen (6767) op 14-11-59.
- een dochter DIANA bij de fam. L'Eau (1794) op 21-11-59.
- een dochter MARTINE bij de fam. Verstricht (1208) 25-11-59.
- een zoon ERIC bij de fam. Petit (592) op 25-11-59.



Langs deze weg biedt « T.A.O.-band » zijn hartelijke gelukwensen aan de gelukkige moeders en « goed heil » aan de jonge spruiten.

HUWELIJKEN

Stapten welgemoed het huwelijksbootje in :



- op 5-9-59 Dhr. Dillens A. (870) en Mej. Mariën E.
- op 12-9-59 Dhr. Meys G. (6329) en Mej. Lobbestaël I.
- op 3-10-59 Dhr. Goetelen E. (1019) en Mej. Govaerts A.
- op 6-10-59 Dhr. Vanhoutte E. (1258) en Mej. Nuyts M.
- op 24-10-59 Dhr. Jacobs C. (381) en Mej. Vranckx E.
- op 31-10-59 Dhr. Verstraeten C. (1353) en Mej. Mertens E.

Wij bieden deze jonge paartjes onze beste wensen aan voor een lange en voorspoedige vaart op de levenszee !

NIEUWE AGENTEN

Kwamen de tramfamilie vergroten tijdens de voorbije trimester :

- (648) Van Kerckhoven, (729) Caudron, (741) De Becker, (756) Chauvaux, (896) Aerts, (1024) Mathijssen, (1052) De Landtsheer, (1081) Gielen, (1108) Deboel, (1110) De Witte.

Wij wensen al deze kandidaten een succesvolle loopbaan bij onze maatschappij.

BENOEMING

Met ingang van 1 december jl. werd Dhr. BROSIUS, X. benoemd tot Adjunct-Bureelhoofd.

Wij wensen hem langs deze weg van harte proficiat !

PROFICIAT

Wij zenden een hartelijk « proficiat » aan volgende eerlijke vinders :

- VAN DEN BERGH (6789) garage-arbeider, vond bij het schoonmaken van een bus, op 24-10-59, de som van ca. 1.800 F.
- DE LEEUW F. (468) ontvanger lijn 10, vond bij het uitrukken in de betaal-tafel een brieven-tas met ca. 2.000 F.

In beide gevallen was het geld afkomstig van een collega die zijn ontvangst op het rijtuig vergeten was. Dank zij de medewerking van hun werkmakkers DE LEEUW en VAN DEN BERGH, kwam deze vergetelheid hen deze maal nog niet te duur te staan !

EEN ONGEWOON DIPLOMA

Onder deze titel verscheen in een bekend Antwerps dagblad, een artikel waarin met name dhr. DE ROECK (Sectoroverste) wordt vernoemd, als de « beleefde- ste en gediensstigste trambediende ». Voorwaar een eer die zo maar niet iedereen te beurt valt !

Wij wensen dhr. De Doeck van harte geluk met deze enigszins ongewone onderscheiding en hopen met hem, dat nog vele van onze agenten een dergelijk diploma zullen mogen behalen.



EEN DIAMANTEN

BRUILOFT !

Dhr. en Mevr. Van Stichel - Ausloos

Op 28 november jl. vierden de Heer en Mevrouw VAN STICHEL-VAN AUSLOOS, J. De Boeckstraat 49, Merksem, hun 60e huwelijksverjaardag.

Sinds 1 oktober 1942 op rust, is oud-collega Constant of « De Stan » een voormalig trambestuurder der lijn 3.

Langs deze weg roepen wij aan de Stan en zijn echtgenote, een van harte « Lang leven de jubilarissen ! » toe.

IN MEMORIAM

Volgende collega's ontvielen ons sinds ons laatste verschijnen :



Op 1-10-59 :

1497 **Aerts, Louis**

Geb. te Deurne op 29-6-1899

In dienst bij TAO op 20-9-1926.

Op 20-10-59 :

892 **Jocquet, Henri**

Geb. te Antwerpen op 17-1-1900

In dienst bij TAO op 17-5-1930.



Op 1-11-59 :

1383 **Michiels, Michel**

Geb. te Merksem op 21-4-1900

In dienst bij TAO op 7-5-1926.

Op 11-10-59 :

605 **Geldof, Eduard**

Geb. te Wynckel op 9-1-1896

In dienst bij TAO op 18-5-1926.

Wij buigen diep bij zoveel leed en bieden aan de getroffen familieleden onze oprechte blijken van medegevoelen.

Men heeft ons verzacht het overlijden te willen mededelen van volgende oprustgestelde collega's :



Dhr. Prevot
gewezen hoofdbestuurder T.A.O.

- De HH. Bosschaert (ex 934) op 14-8-59
- De Smet (ex 8026) op 11-8-59
- Van Genechten op 10-8-59
- Meeus (ex 5186) op 7-9-59
- Bogaerts (ex 506) op 13-9-59
- Prevot (ex 77) op 28-9-59

Buitenlands nieuws

Griekenland.

Een ontwerp voor de bouw van een metro te Athene werd voorgelegd aan de Griekse regering. De kosten hiervan worden voorlopig geschat op 12 miljoen dollar (ca. 600 miljoen Belgische frank). Aantal inwoners van Athene en voorsteden : 1,5 miljoen.

De spoorlijn van de Gothard, de belangrijkste noord-zuid verbinding van Europa.

Lucerne (Zwitserland). — Volgens een recent bericht van de Bondsspoorwegen, kwam 2/3 van het globale vervoer (reizigers en goederen) tussen noord en zuid Europa, langs de lijnen van de Gothard- en de Simplontunnel. Slechts 1/3 van het vervoer geschiedde langs de spoorlijnen noord - zuid van Frankrijk en Oostenrijk. De Gothardlijn is veruit de belangrijkste : 4,5 mil-

joen reizigers en 4,5 miljoen ton goederen per jaar! Tijdens het volle seizoen rijden tot 216 treinen per dag met 55.000 ton goederen door de tunnel. De Bondsspoorwegen spannen zich geweldig in om aan de moeilijkheden die een dergelijk verkeer met zich brengt, op passende wijze het hoofd te bieden. De belangrijkste problemen, nl. het gebrek aan rangeerruimte aan de grensstations Bazel en Chiasso, alsook te Göschenen en Aereo, de twee stations aan de monding van de tunnel, werden opgelost of zijn het bijna.

De afschaffing der spoorlijnen in Schotland.

In verband met de afschaffing van talrijke spoorlijnen in Schotland, doet aldaar de volgende mop de ronde.

Een man met zelfmoordplannen legde zich op een spoorlijn. Hij stierf... van uitputting.

Nam je de veilige weg?

Deze rubriek, die thans regelmatig zal verschijnen, heeft niet alleen tot doel U een bondig overzicht te geven van de werkongevallen bij T.A.O., maar ook de veiligheid bij het werk te bevorderen.

We weten wel dat statistieken U misschien weinig interesseren — het is nu eenmaal droge kost — maar toch is het nuttig en zelfs noodzakelijk dat U, T.A.O. agent, er even uw aandacht aan wijdt. Overweeg dat onderstaande tabel misschien ook *uw ongeval* omvat of, dat elk ongeval dat deze cijfers in de toekomst ongunstig komt beïnvloeden het *uwe* kan zijn.

AAN U NU DE GEVOLGTREKKINGEN TE MAKEN !!!

WERKONGEVALLEN VAN 1 JANUARI TOT 30 SEPT. 1959 :

	VD	WH	LO	GAR	WW	EL	BUR	Tot.
Stoten — Struikelen	17	15	3	4	3	5	1	48
Uitglijden —								
Val van personen	40	6	3	3	3	5	2	62
Klemming — Over-								
dreven krachtinsp.	16	11	3	4	4	3	1	42
Val van voorwerpen	4	15	—	1	5	1	1	27
Projectie	5	14	—	7	7	1	—	34
Elektrische stroom	2	—	1	—	—	2	—	5
Hoge temperatuur	—	2	—	—	1	1	—	4
Gasuitwaseming	—	—	—	—	—	—	—	—
Ontploffing	—	—	—	—	—	—	—	—
Andere	3	5	1	—	1	4	—	14
TOTAAL	87	68	11	19	24	22	5	236
Aant. verlette dagen	224	286	60	53	96	42	—	761

LEGENDE :

V.D. : verkeersdienst — W.H. : werkhuizen — L.O. : loodsen
GAR. : garages — W.W. : weg en werken — EL. : elektr.
diensten — BUR. : burelen.



1 km/u

20 km/u

120 km/u

Laatste km

Ook een maat.

Ter aanduiding van de grootte van een bedrijf, gebruikt men allerlei maatstaven. Wat denkt u van deze?

Vorig jaar werden door de Londense trolley-, autobus- en metro-agenten 456.000 verloren voorwerpen ingeleverd! Stel je een grootwarenhuis voor waar 13.000 sleutelbossen, 82.000 paar handschoenen, 31.000 enkele handschoenen, 73.000 regenschermen, 700 opvouwbare kinderwagens, een stel krukken, een kunstbeen en tal van andere voorwerpen van de meest uiteenlopende aard zijn opgeslagen. Tien-duizenden handtassen, brievenassen en geldbeugels staan netjes geklasseerd te

wachten tot hun eigenaar komt opdagen of tot de dag van de openbare verkoop.

Ter vergelijking! Bij T.A.O. werden in 1956: 5.279; in 1957: 4.875 en in 1958: 4.722 verloren voorwerpen ingeleverd.

Een zaak hebben we dan toch gemeen! Zowel te Londen als te Antwerpen blijft een belangrijk deel van de gevonden voorwerpen, te vergeefs wachten op zijn vroegere eigenaar. De openbare verkoop van deze voorwerpen, welke jaarlijks doorgaat, zorgt ook hier voor het vrijkomen van de nodige ruimte.

VRIJWILLIGE ZELFCONTROLE DOOR DUITSE ILLUSTRATIES

Sedert één jaar heeft de vrijwillige censuur, die de geïllustreerde bladen in West-Duitsland zichzelf opleggen, zich zodanig uitgebreid, dat de hele atmosfeer in de illustratiepers er wel zou kunnen door gereinigd worden. Het gaat hier om een vrijwillige samenwerking van de vertegenwoordigers der illustraties, bijgestaan door afgevaardigden van de kerken, van familiale bonden en van het Duits Comité voor Opvoeding en Ontwikkeling. Een afgevaardigde van de bondsregering woont als gast de vergadering bij.

Volgens de voorstanders zou men nu moeten overeenkomen, dat in ernstige gevallen de aandacht van het publiek zou worden gevestigd op illustraties die aanstotelijk zijn voor de welvoeglijkheid. Zij die kritiek uitoefenen op illustraties zouden immers dezelfde vrijheid moeten genieten als die bladen zelf. Het staat vast dat door veel uitgevers de illustraties beschouwd worden als een koopwaar, die ze zo goed mogelijk moeten verkopen om de zucht van het publiek naar verstrooiing te bevredigen. Nochtans begint de gedachte ingang te vinden, dat in het belang van de jeugd een zekere beperking noodzakelijk is.

Op een van de laatste bijeenkomsten van de groepering waren de deelnemers het eens om te erkennen, dat een lijst zou moeten opgemaakt worden van de sancties, die gebeurlijk dienen te worden getroffen in geval van inbreuk op de erecoode welke nu in de maak is.

« *Münchener Merkur* ».

IS TV EEN GEVAAR VOOR DE JONGEREN ?

Een zeker aantal plaatselijke overheden alsmede de hoofden van secundaire onderwijsinrichtingen in Wales tonen zich uiterst ongerust over de invloed welke de TV heeft op het gedrag en de studiën van de kinderen.

Sommigen beklagen zich erover dat de kinderen te veel tijd besteden aan de TV en dat zij hun lectuur verwaarlozen. Anderen vrezen dat het afrollen van teveel films uitwerking heeft op de moraal en het gedrag der jongeren. In Flintshire maken de overheden zich ongerust over het feit dat sommige televisieprogramma's een ongezonde en ongunstige invloed uitoefenen. Er werd besloten over te gaan tot de vorming van een onderzoekscommissie. Drie punten vooral kwellen de ouders der leerlingen : het corruptiegevaar, de ongewenste invloed van de langs de TV uitgezonden Amerikaanse films en, ten slotte, de vrees dat de TV ertoe bijdraagt om bij de jeugd waarden aan te prijzen. Bovendien onderlijnt een schoolhoofd nog dat door de televisie heel wat tijdverlies wordt veroorzaakt en dat de kinderen al hun vrije uren naar het scherm turend doorbrengen, terwijl ze pas aan hun huiswerk beginnen als ze moesten in bed liggen.

Ook in South-Wales werd een onderzoekcommissie opgericht, terwijl een schoolhoofd te Milford Haven er bij de ouders op aandringt om hun kinderen te leren hoe ze de waardevolle van de slechte programma's moeten onderscheiden.

« Times Educational Supplement », Londen.



— Zeker... zeker, Brigadier.
Maar heb je dan niet gezegd
dat ik een masker moest dra-
gen ?

De Vrouwentongen of Sansevieria



Een mekwaardige plant van gematigde koude kas, met lange puntige bladeren, fijn gemarmerd en van een gelen rand voorzien.

Hoe lichter de standplaats, hoe mooier zal de kleur zich ontwikkelen. Bij een temperatuur van ca 15° C zal de plant zich het best vormen. Een bloemstengel ontwikkeld zich gebeurlijk in het hart der bladeren. Zij zal echter weinig opvallen tussen de mooie bladeren.

De voortkweek : gebeurt door bladstekken of deling. Voor bladstekken neemt men in het voorjaar een volgroeid blad. Dit in stukken van ongeveer 8 cm. snijden. Laten opdrogen en vervolgens inpotten in een mengsel van 1/3 bladgrond en 2/3 kleizodenaarde. In dit mengsel op de snijwonde, gedurende enkele weken laten wortelen. Deze wijze van voortplanten geeft groene planten, zonder gele randen !

De deling geschiedt eveneens in het voorjaar. De plant wordt uit de pot genomen, de aarde wordt verwijderd. Hierna deelt of snijdt men de wortels in de gewenste delen, waarna deze terug worden ingepot. Op deze wijze voortgeplant, behouden de bladeren hun originele kleuren.

De verzorging : de sanseviera heeft liever geen te grote pot en wordt graag gegoten in een onderschotel. Dit bevordert de functie van de wortels, nl. het opzuigen van het vocht. Af en toe een weinig mest en gebeurlijk om de 2 jaar verpotten.

Waar er in de zomer rijkelijk gegoten wordt, zijn wij in de winter (rustperiode) zeer voorzichtig. Voornamelijk er voor zorgen dat er geen vocht in de kelk der bladeren komt. Dit is zeer slecht en zal de plant doen verrotten door smeltziekte. Dus beter *te droog* houden gedurende de winter.

Van Hout G.

Een modern sprookje

Rio de Janeiro, hoofdstad van Brazilië zal in 1960 geen hoofdstad meer zijn ingevolge de grondwettelijke verplichtingen van 1891 een nieuwe stad te bouwen te midden der verlatenheid van de uitgestrekte Braziliaanse binnenlanden. Een termijn echter werd niet gesteld zodat het zaakje steeds opnieuw werd uitgesteld totdat de huidige president verleden jaar de knoop definitief doorhakte en besloot dat binnen de twee jaar de nieuwe stad die *Brasilia* zal heten kant en klaar moet zijn !

Het schijnt ongelooflijk dat dit fantastisch plan op zulke korte tijd zou kunnen verwezenlijkt worden temeer dat er op de voorbehouden plaats buiten een honderdtal geraamten van toekomstige gebouwen er nog maar drie bouwwerken zijn voltooid, te weten : een enorm luxueus hotel, het fabelachtige sprookjespaleis van de president en de Don Bosco-kapel die later zal vervangen worden door een kathedraal (Don Bosco wordt de beschermheilige van Brasilia). Op ongeveer vijftien kilometer van de te bouwen stad bevindt zich een miniatuurvliegveld voor het aanvoeren van materieel en levensmiddelen. Het voedsel dient voor de arbeiders die in geweldige barakken huizen (er werken zo maar eventjes plus minus 35.000 aan het geweldige project).

Het vliegtuig is op dit ogenblik de enige verbintenis tussen de bewoonde wereld en het terrein der werkzaamheden daar wegen nu nog onbekend zijn, wanneer men uren lang gevlogen heeft boven de stinkende moerassen en onmetelijke oerwouden om dan uiteindelijk boven de drie reeds bestaande gebouwen te komen die daar als een onwerkelijke oase prijken tussen de troosteloze savannen en de door bulldozers doorgeploegde rode aarde vraagt men zich terecht af of men nu droomt en dat men alle ogenblikken zal wakker worden of dat dit pure werkelijkheid is.

Waarom nu die nieuwe stad gebouwd op honderden kilometers van de beschaafde wereld ? Wel, het schijnt dat het er de eeuwig Lente heerst omdat de plaats ligt op 1200 meter hoogte en dat de nieuwe toekomstige bewoners er dan ook geen last meer zullen hebben van de ongezonde, zware tropische zomerhitte waaraan de huidige Braziliaanse steden moeten lijden. Dit moet dus een geldige en afdoende reden zijn maar wat gaat dat kosten ? Dat heeft die grondwetsbepaling van voor bijna zeventig jaar er niet bij gezegd en och arme de belastingsbetaler ! Maar enfin, de president heeft gezegd dat Brasilia er moet en zal komen want eind april '60 vestigt hij zict met de regering officieel in de stad die volgens de bestaande plannen de modernste der wereld zal zijn en met hem duizenden en duizenden landgenoten. Brasilia zal volgend jaar geen sprookje meer zijn doch de reële werkelijkheid !

G. SMITS

Autobusbestuurders

Met het oog op de heersende winterperiode, neemt volgende raadgevingen in acht !

Bij mist en sneeuw.

Regelt uw *snelheid* in verhouding tot de *zichtbaarheid*. Indien U slechts over een beperkte zichtbaarheid beschikt, moet U ook op die enkele meters, voor een plots opduikende hindernis kunnen stoppen.

In sneeuw rijden is over het algemeen niet gevaarlijk, behalve wanneer de sneeuw op de rijweg bevroren is. *Wees dus voorzichtig !*

Gladde baan.

Bij vorst en ijzel is het gevaar voor een glad wegdek zeer groot. Er bestaat hiervoor geen maximum snelheid, maar te traag rijden kan eveneens uw bus doen slippen. Vermijdt plots remmen en bruske bewegingen aan het stuurwiel.

Het starten op een glad wegdek dient zeer voorzichtig te geschieden. Wie plots start en teveel gas geeft, werpt de wagen uit zijn evenwicht. Een kalme behandeling van gaspedaal en versnelingshandle geeft de beste resultaten. Laat ook een extra grote afstand tussen uw wagen en voorop rijdende voertuigen.

Slippen.

Slipgevaar is in het huidige seizoen zeer groot : vettig wegdek, gevallen bladeren, mist en dgl. verminderen de goede berijdbaarheid van de wegen. Om slippen te vermijden dient U uw bus steeds onder controle te hebben. *Rijdt daarom nooit met uitgeschakelde versnelling !*
Denk er om :

- slechte chauffeurs zijn zij, die eerst ontkoppelen en dan pas gaan remmen.
- dat bij nat wegdek uw remwegafstand *verdubbeld*.
- een handig bestuurder niet IN de bocht remt, maar er VOOR.
- een goed bestuurder vermijdt zijn voet bestendig op het rempedaal te houden.

Op de korrel.

Verklaring opgenomen in het verslag van een politieagent die een dame aanhield wegens overdreven snelheid :

« Mijn banden zijn zo slecht, dat ik me haast om thuis te zijn vóór ze begeven » !?

Verklaring voor de rechter van een man die een auto gestolen had :

« Ik had gedronken, Edelachtbare, en te beschonken om mijn wagen te besturen. Daarom nam ik een andere. »

Zijn voorzorg kostte onze drinkebroer een jaar gevang !

Juist ?

Wat boeit U het meest ? Geld ? Gezondheid ? Uw positie ? Denk er eens over na en tracht eerlijk te antwoorden. Het kan U een diepere kijk op uzelf verschaffen ! Inderdaad. Vorsers hebben ontdekt, dat hetgene waar je het meest over piekert die zaken zijn waar je niet zeker van bent. Is dat ook zo voor U ?

Alfred Nobel en de Nobel-Stichting

Ieder jaar op de 10^e december, vinden wij regelmatig het bericht in de kranten, dat een of ander illustre personage de *Nobelprijs* werd toegekend.

Wie was dan wel Nobel?

Alfred, Bernard Nobel, rijk aan geld en ideeën, maar eenzaam, zonder nageslacht, uitvinder van het dynamiet en wapenfabrikant, maar ook stichter van een idealistische instelling: de Nobelstichting. Geboren op 21 oktober 1833 overleed hij op 10 december 1896 in zijn villa te San Remo.

Van zijn vader erfde hij zijn technische begaafdheid, samen met zijn broeders Ludwig en Robert. Vader Nobel werkte in zijn eigen laboratorium aan de rand van Stockholm en het valt dus licht te begrijpen, dat zijn drie zonen spoedig dezelfde weg opgingen. Bovendien bezaten zij wat hun vader miste: een praktische geest. Met een minimum aan theoretische scholing bereikten zij in zeer korte tijd de hoogste sporten van de technische ladder. Terwijl Ludwig eigenaar werd van een grote wapenfabriek te Wiborg en Robert directeur van een petroleumonderneming in de Kaukasus, bleef Alfred geïnteresseerd in de onderzoekingen van zijn vader naar de vervaardiging van springstof. Samen richtten zij een nieuw laboratorium in te Heleneborg. Hier kwam hij na lang experimenten tot zijn uitvinding van het z.g. Gurdydynamiet. Daarna volgden in snel tempo de uitvindingen, die de praktische toepassing van nitro-glycerine als springstof bewerkstelligden en de weg baanden voor het ontstaan van de springstofindustrie.

Na de dood van zijn vader richtte hij een nitro-glycerine fabriek op, die na enkele jaren met filialen over de gehele wereld werd uitgebreid. Inmiddels had hij zich te Parijs gevestigd, waar hij in zijn woonhuis een groot laboratorium had laten inrichten. Ingevolge een geschil met de Franse regering, werd hij echter verplicht het land te verlaten. Zo vestigde hij zich te San Remo in Italië. Midden in zijn arbeid werd hij in zijn studeerkamer door een beroerte overvallen, aan de gevolgen waarvan hij op 63-jarige ouderdom overleed. Drie weken daarna publiceerde een Stockholmse krant zijn testament.

Wat bevatte dit testament?

In het kort komt de inhoud van het testament hierop neer: Met het grootste gedeelte van het erfeniskapitaal, dat meer dan 33 miljoen Zweedse kronen bedroeg, moest een fonds worden gesticht, waarvan de renten o.a. moeten worden aangewend om vijf jaarlijkse prijzen uit te reiken aan hen, «*die in het afgelopen jaar aan de mensheid het grootste nut hebben bewezen*». De eerste drie prijzen moeten worden uitgereikt aan hen die zich hebben onderscheiden op het gebied van de *natuurkunde*, de *scheikunde* en de *geneeskunde*; de vierde prijs — voor *letterkunde* — moet worden toegekend aan degene, die het voortreffelijkste en meest ideële litterair werk heeft geschreven. De vijfde is de vredesprijs.

Men zal zich afvragen hoe de uitvinder van het dynamiet tot een zo vreedzame en idealistische laatste wilbeschikking kwam. De gedachte aan het aflossen van een morele schuld ligt voor de hand. Maar toch Nobel is zijn hele leven van mening geweest, dat het dynamiet juist elke oorlog onmogelijk zou maken, omdat het een te verschrikkelijk wapen is. Bovendien wordt dynamiet voor zeer nuttige en vreedzame doeleinden gebruikt. Bovendien kan een andere reden gezocht worden in het zeer complex karakter van Alfred Nobel, die als het ware een vat vol tegenstrijdigheden was.

Wat er ook van zij. Ieder jaar op 10 december, zijn sterfdag, bij het bekronen van de winnaars, wordt zijn naam met dankbaarheid genoemd.

Het Risico

Alle menselijke activiteit houdt risico's in ; het mensdom zou maar traag of helemaal niet, evolueren moest niemand verantwoordelijkheid voor nieuwe verwezenlijkingen op zich nemen. De geleerde die proefnemingen doet neemt het risico de elementen die hij ontketent, niet meer te kunnen overheersen. De industrieel die een nieuwe fabriek opricht of de reeds bestaande instellingen uitbreidt, neemt het risico voor zijn verhoogde productie een onvoldoende afzetgebied te vinden. Beiden handelen echter met een maximum aan voorzichtigheid. De ene steunt op ondervindingen opgedaan bij vroegere proefnemingen, de andere heeft voorafgaandelijk de te plaatsen machines nauwkeurig onderzocht en een grondige studie van de markt doorgevoerd.

De toestand waarin U, T.A.O. agent, zich bevindt is niet gelijkaardig te noemen : over het algemeen zal het U opgelegde werk veel eenvoudiger zijn en voor een groot gedeelte bestaan uit een herhaling der werkzaamheden van vorige dagen. Wanneer hierin een wijziging komt is dit toe te schrijven aan een beslissing die voorafgaandelijk het voorwerp uitmaakt van een grondig onderzoek. Zo het in gebruik nemen van nieuwe machines materiële gevaren inhoudt, zullen de nodige technische voorzorgsmaatregelen worden toegepast.

Hoe komt het dat U toch nog werkongevallen oploopt ?

Zo het materiaal niet in gebreke bleef, dienen de oorzaken gezocht bij *Uzelf* of bij *uw collega's*, waar ze in de meerderheid der gevallen ook werkelijk te vinden zijn.

Toon uw goede wil om de oorzaken der ongevallen uit te schakelen en schuif niet altijd de schuld op het noodlot. De bewering als zou een ongeval onderworpen zijn aan het toeval van een loterij, *is onjuist*. Daar waar U op de trekking van een kansspel geen enkele invloed hebt, kunt U door vrijwillige zelftucht wel optreden tegen uw lotsbestemming. Overweeg dat de meeste ongevallen het gevolg zijn van nalatigheid, onverschilligheid, onoplettendheid, gemakzucht. Ook U kunt, na objectief onderzoek van geweten, tot het besluit komen vatbaar te zijn voor deze zwakheden. *Tracht ze te verhelpen : uw persoonlijke veiligheid kan er baat bij vinden.*

PIM EN HET NIEUWE JAAR

Op Nieuwjaarsdag trekt Pimmeke naar de garage om met zijn bus uit te rukken. Zodra de eerste collega's elkaar begroeten klinkt het alras : « En nie te veel blutsen dit jaar, hé ! » Met een ferme handdruk antwoordt Pim : « En dat we nog veel lieve cliëntjes mogen vervoeren ».

Terwijl hij nu, alleen in de bus, deze klaar maakt, denkt hij, vruchteloos pogend de verwarming aan te krijgen : « Zouden de reizigers, op een dag als vandaag, een vriendelijk woord van mij niet verkeerd beoordelen, en gaan denken dat ik daarmee wil trachten mijn uitgaven van deze nacht goed te maken ? Ik zal hen eerst laten spreken, besluit hij, dan kan ik nog altijd hetzelfde terugwensen. »

Pim rijdt naar de St. Michielskaai om aan de Leien de eerste reizigers te laden, die met een scheef oog en onzekere stap de bus binnestrompelen. Geen woord wordt er gesproken en ook Pim zwijgt. Rond het Station komt er meer volk. Niet allen zijn feestvierders, doch wie wenst er nu een tramman « gelukkig nieuwjaar » ?

« Amaai das hier koud » en « die is zeker te lui dat hem z'n stoof aansteekt » is alles wat Pim tot nog toe gehoord heeft, tot hem dan toch — eindelijk — een heilwens in de oren klinkt. Verrast dankt Pim de dame en weet ogenblikkelijk dat hij haar al meer gezien heeft... maar waar ? Wanneer ? Als later de dame, vriendelijk knikkend de bus verlaat schiet het Pim plots te binnen. Dat is die vrouw welke eens opstapte en slechts drie frank bijhad, de andere zou ze wel eens geven. Die frank is ze vergeten, maar een « gelukkig nieuwjaar » niet, overweegt Pim, en dat is me toch ook wel een frankske waard, terwijl hij er echter vlug bijvoegt : maar natuurlijk niet van alle cliënten, want dan wordt me dat te kostelijk.

Die dag gaat Pimmeke, na zijn dienst, enigszins bedrukt naar huis. Want oprecht, hij had een meer tegemoetkomende houding van zijn cliënten verwacht. Met één enkele heilwens kan hij het nieuwe jaar in, hij die het werkelijk goed meent met « zijn reizigers » !

Op de vluchtheuvel aan het station wacht hij op de tram. Een rijtuig van de lijn 2 stopt met vlak daarachter een van lijn 12. Terwijl de mensen naar de ingang drummen, wisselen Pim en de bestuurder een groet.. Op het ogenblik dat de tram gaat vertrekken, komt binnen in het rijtuig een vrouw naar voor gelopen :

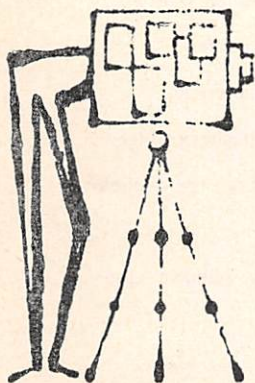
« Een ogenblikje, Mijnheer, ik zit op een verkeerde ! »

« Als U een 12 moet hebben, Dame, spoed U dan, want die staat hier vlak achter, » antwoordt de voerder, die deze vergissing van de reizigers reeds kent. De vrouw boldert het rijtuig uit, loopt in blinde haast naar achter en hup... springt op de bijwagen van lijn 2, !!!

Pim die nog wou helpen, doch te laat komt, kan met de situatie hartelijk lachen, als hij inwendig dat duivels stemmetje hoort zeggen : « Innerlijk hebt je de hele dag op jouw cliëntjes zitten vitten, en ge ziet hé, zij zijn het tenslotte die voor de lol zorgen. »

679 *Wembacher.*

In de Kijker !



— Bij het uitstappen van een rijtuig gleed L., agent van de Verkeersdienst, uit en verzeerde zich de rug. DIT KOSTTE HEM 21 DAGEN WERKVERLET !

— D., loodsarbeider, werd de vinger geplet bij het aanhaken van een rijtuig en bleef 21 DAGEN WERKONBEKWAAM !

— Op weg naar het werk struikelde C., agent van de Verkeersdienst, en verzeerde zich de pols. Resultaat : 40 DAGEN ARBEIDSVERLET !

— D., tramagent, slipte met zijn bromfiets op weg naar huis en IS NOG STEEDS WERKONBEKWAAM !

KLEINE OORZAKEN, GROTE GEVOLGEN !!!

Boets Armand

GLASHANDEL



SINT-PAULUSPLAATS 21, ANTWERPEN

Tel. 32.70.93 - 32.25.69

I N H O U D

	Blz.		
		Nam je de veilige weg ?	40
Bij het einde van '59	7	Onze kamerplanten	43
T.A.O.-band wordt een bedrijfs- publicatie	8	Een modern sprookje	44
Amerikaanse autostrades	10	Voor de autobusbestuurders	45
De nieuwe gabardines	13	Alfred Nobel en de Nobelprijs . .	46
De P.C.C.-wagen	14	Het risico	47
Waar woorden niet meer helpen	18	Pim en het Nieuwe Jaar	48
1959, het jaar der «Wereldvluch- telingen»	20	* **	
T.A.O.-varia	23		
Viering oprustg. trammannen L. 1	26	ILLUSTRATIEMATERIAAL	
Ken Uw Stad - lijn 7	27	werd bereidwillig ter reproductie afge- staan door volgende instellingen :	
Onze gepensioneerden	34	- Thomson's Havenbedrijf (voorpagina)	
Personalia	36	- Gemeentebestuur Mortsel : blz. 28	
In memoriam	38	- Gevaert Produkten : blz. 29, 43, 49.	
Buitenlands Nieuws	39	Elektriciteitsmaatschappijen : blz. 31.	

Het Beheer van de Koninklijke Maatschappij voor DIERENBESCHERMING te Antwerpen, vraagt aan de bestuurders van autobussen, trolleybussen en tramrijtuigen te willen vermijden — in de mate van het mogelijke — dat meeuwen en duiven onder de wielen van hun voertuig vermorzeld worden. Deze vogels, in dit seizoen zeer hongerig, werpen zich argeloos op het voedsel dat ze op de rijweg vinden, onbewust van het gevaar.

In naam van alle dierenvrienden : HARTELIJK DANK-!

AUTO RADIATEURS

Ets. A.G. EVRARD N.V.

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

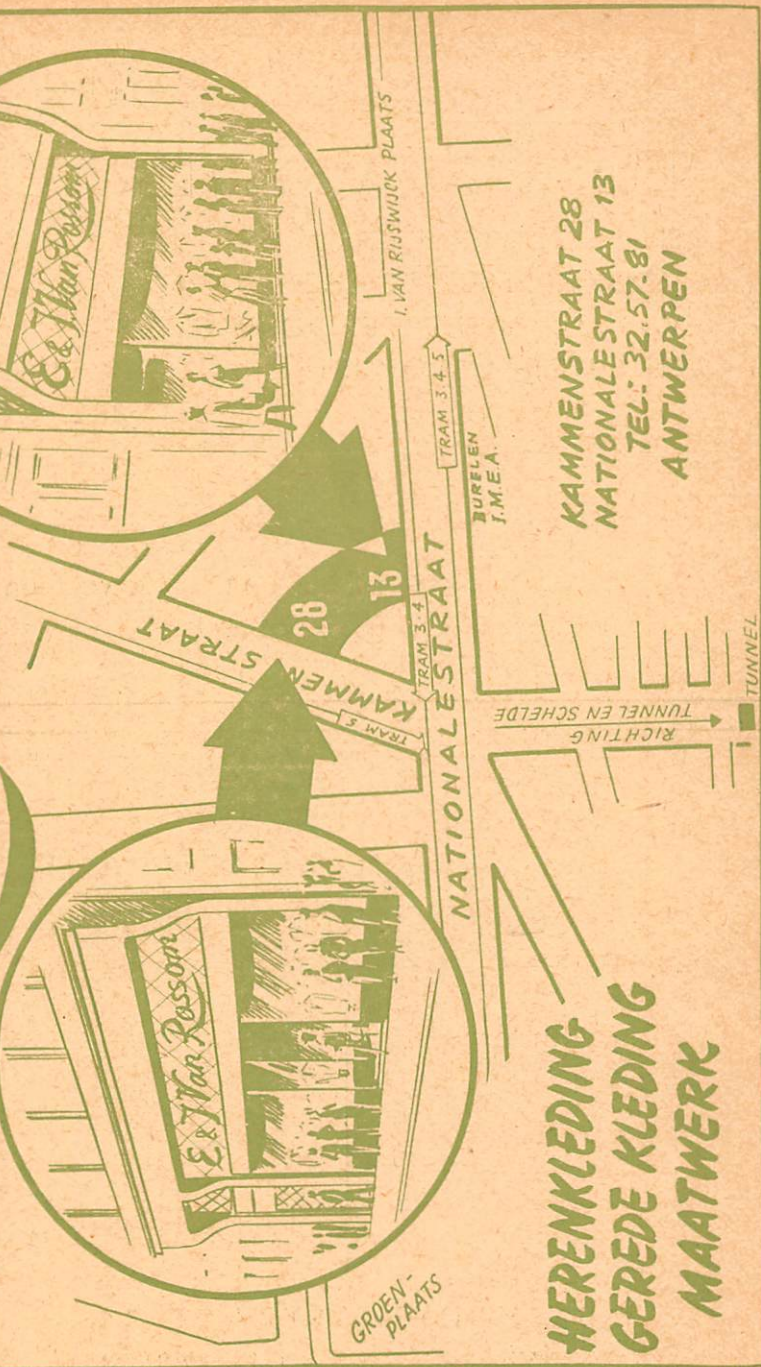


ISABELLALEI 112 - Antwerpen
TEL. ; 39.21.94

Stassano

CLEMENTINASTRAAT 24
ANTWERPEN **Tel. : 37.81.08**

Van Rossom



**HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK**

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