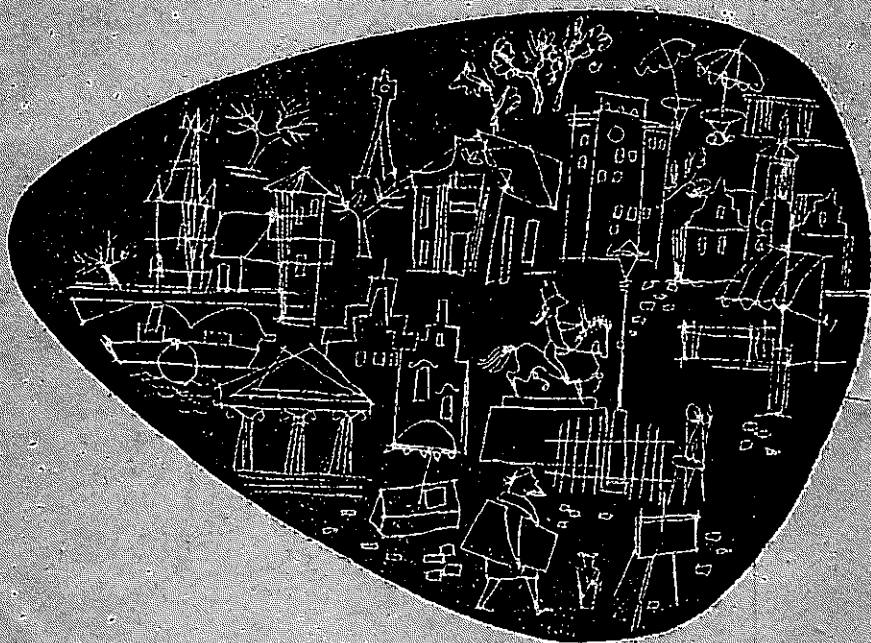


50 -

T.A.O. *band*

DECEMBER 1957 - JAN.-FEBR. 1958 - Nr 5/6/7 - 2e JAARGANG

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



PRIJS : F 5

Dit maandblad werd verzorgd door

PUBLI



Publiciteit

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

DE SPECIALISTEN DER DRUKWERKEN

INHOUD

		Onze gepensioneerden	37
	Biz.	Ik heb een huis met een tuintje...	41
Het is hoog tijd...	5	In memoriam	43
De electriciteit in het huishouden	14	Gas	45
Een actualiteit	18	De « ouden van dagen » weg van de straat?	48
Ervaringen van een automobilist	21	Kandidaat Pim	50
Personalia	24		
Beneluxverkeer	25		
Ons denkhoekje	27		
Onthaal '58	28		
Een nieuw probleem	30		
Voortbrengst en overbrenging van elektrische energie	33		
Tramvaria	36		

ILLUSTRATIEMATERIAAL

werd bereidwillig ter reproductie afge-
staan door volgende instellingen :
S.M. Mega : titelblad, 14, 17, 34, 35.
U.I.T.P. : blz. 5, 7, 8, 10.
Antwerpse Waterwerken : blz. 20.
N.V. Gevaert-Produkten : blz. 23, 29,
30, 41, 42, 44, 49, 50 en 51.

1958 !!!

1958 - ! Wij verwachten veel hiervan !

Tijdens het verlopen jaar hebben wij kans te over gehad om ons te bezinnen...

Wij staan in het midden van één grote omwenteling; alles verandert om ons heen, langzaam en nauwelijks merkbaar, maar zeker ! Wij beginnen stilaan het verband te zien tussen oorzaak en gevolg; wij krijgen een betere kijk op de werkelijkheden en begrijpen nu eerst dat wij alles ter wereld bezitten om aan iedereen een gelukkig en vol leven te verschaffen.

De aarde brengt genoeg voort of kan genoeg voortbrengen voor eenieder, niet alleen voedsel, maar alles wat de mens nodig heeft. Al onze gebruiksvorwerpen zijn trouwens uit de aarde voortgekomen...

Het moet dus mogelijk zijn de arbeid, productie, distributie en beloning voor de geleverde prestatie, zó te organiseren dat iedereen die er met ijver aan medewerkt, zijn aandeel in de voortbrengselen ontvangt volgens een volkomen rechtvaardig stelsel : volgens de verdienste !

Voor de verhoging van het welvaartspeil is echter alleen de gekwalificeerde arbeid een voldoende waarborg : deze overtuiging is nog niet genoeg tot de massa doorgedrongen.

De industriële expansie is echter slechts mogelijk door gemeenschappelijk denken en handelen : de Europese markt (Euromarkt).

Ons land, en al de Europese landen zijn te klein om alleen voor hun moeilijkheden een oplossing te vinden. Destijds waren het de gemeenten en steden die hun « vrijheden » hadden; ze werden afgeschaft omdat het noodzakelijk bleek de economie tot het **nationaal** plan uit te breiden. Thans moet de economie tot het **internationaal** plan worden uitgebreid « Benelux » (België-Nederland-Luxemburg) was reeds een eerste stap en weldra wordt de « Europese markt » (Euromarkt) een werkelijkheid : geen landgrenzen meer !

Het is ontegensprekelijk dat de uitbreiding van de markt zal toelaten meer werk te vinden door leveringen aan de andere landen en daarom loont het o.i. wel de moeite dat elk land een deel van zijn autonomie prijs geeft.

Maar, de omwenteling gaat voort... : Onze planeet, waarop het lot van de mensheid scheen vastgeankerd, lijkt voortaan zelf te eng. De moderne wetenschap welke de meest verbaasdwekkende uitvindingen mogelijk maakt, zal weldra aan de mens toelaten, buiten de aarde, het heelal te veroveren.

Ongetwijfeld zullen de laatste spectaculaire verwezenlijkingen van de moderne wetenschap en techniek ons bemoedigende vooruitzichten openen, maar dan alleen op voorwaarde dat ze allen, door de vastberaden wil der mensen, geleid worden naar dat enig doel : de welvaart der mensen nastreven, kortom de mensheid « dienen » !

Het is met deze beschouwingen dat we 1958 begroet hebben. Wat wij nodig hebben is de resultante van alle meningen en overtuigingen, wederzijds begrip en vooral van « goodwill ». Daarop alleen kunnen wij bouwen en bijgevolg « dienen » !

T. A. O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

MAANDBLAD VOOR HET T.A.O. - PERSONEEL

(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving)

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

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

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

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



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

REDACTIE T.A.O.-BAND

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

Etablissements E. Tuymans

HERENTALSEBAAN, 291

DEURNE-ZUID

Tel. : 35.43.10

**Fabriek met toonzaal van houten beeldhouwde lusters,
koperen lusters, kristal lusters en alle soorten lampadaires.**

T.A.O. leden 15% korting.

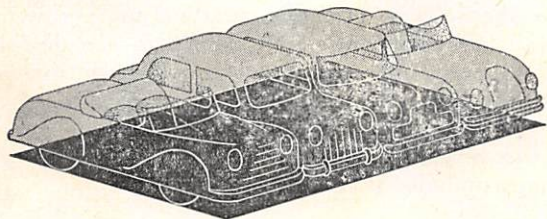
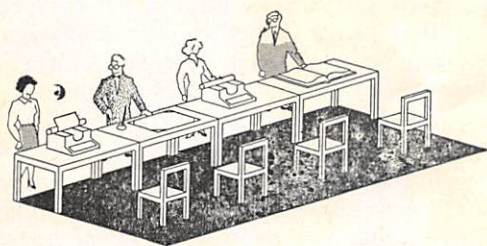


Het is hoog tijd...

EEN EINDE TE MAKEN AAN DE VERKEERSCHAOS

(vervolg)

De auto is ontworpen om een snelle rit te maken; in de steden dreigt hij echter het verkeer tot stilstand te brengen — ziedaar de bittere paradox van de auto — en niettemin wil iedereen per auto gaan om zich naar en van het werk en de vermaaksoorden te begeven. Men heeft dit op de volgende wijze tot uitdrukking gebracht : *tegenwoordig interesseert men er zich meer voor om auto's dan om mensen te vervoeren.* 75 Personen, die met een openbaar vervoermiddel vervoerd worden, nemen 26 m² straatoppervlakte in, maar als hetzelfde aantal personen met particuliere auto's vervoerd moet worden, die ieder het volgens de statistieken gemiddelde aantal van 1,7 personen meenemen, hebben zij 300 m² straatoppervlakte nodig en bovendien een zeer grote ruimte voor parkeren. Als iemand met een openbaar vervoermiddel naar zijn kantoor in het centrum van de stad gaat, neemt hij gedurende de rit een straatoppervlakte in van 0,35 m² en op zijn kantoor bezet hij een gemiddelde van 5 m² oppervlakte. Als hij per auto naar zijn kantoor gaat, bezet hij gedurende de rit een straatoppervlakte van 7 m² en dezelfde kantoorruimte als hiervoor vermeld. Als hij echter tijdens de kantooruren zijn auto op straat laat staan, bij voorkeur onmiddellijk vóór de deur, dan neemt zijn wagen voortdurend de 7 m² straatoppervlakte in beslag, d.w.z. veel meer dan de kantoorruimte.



4 personen, die op een kantoor in het centrum werken, hebben een kantooroppervlakte van ongeveer 20 m². Indien zij zich allen met hun eigen auto naar hun kantoor begeven, gebruiken zij een oppervlakte van ongeveer 28 m² voor het parkeren. De gebruikers van openbare vervoermiddelen daarentegen, hebben geen parkeerruimte nodig.

Het is duidelijk dat dit verschil in gebruik van de straat tussen de individuele reiziger en de passagier van een openbaar vervoermiddel ongerijmd is, en niet geduld kan worden in een maatschappij waar alle andere voorrechten geheel afgeschaft zijn.

Het is nodig, dat een einde gemaakt wordt aan deze uitbuiting van een van de aanvang af onvoldoende wegoppervlakte en wel daarom, omdat het economische leven van de stad verstikt als het verkeer een slakkengang aanneemt.

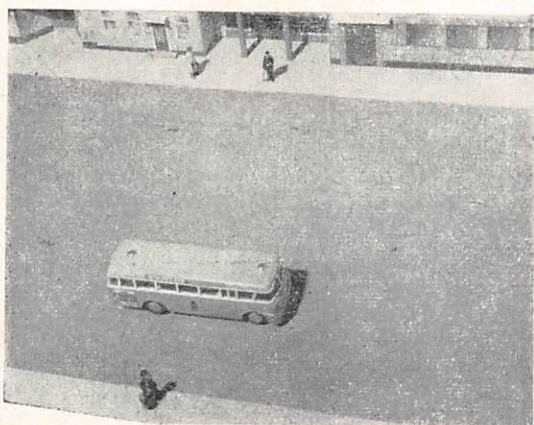
De vraag openbaar of individueel vervoer in de binnenstad wordt op uitstekende wijze geïllustreerd door de volgende voorbeelden uit Londen. Tijdens een autobusstaking in oktober 1954, gedurende welke de auto's geheel alleen over de straat konden beschikken, was de verkeerscongestie intenser dan in normale tijden en men heeft geconstateerd, dat de reisduur van een zelfde traject naar het centrum, afgelegd per privé-auto, dikwijls 80 tot 100% langer was dan anders. Omgekeerd heeft men tijdens de benzinedistributie na de Suez-crisis aan het einde van 1956 en in het begin van 1957, een aanmerkelijke verlichting van de verkeersstoestand geconstateerd tengevolge van het verminderde aantal particuliere auto's; niettegenstaande een toename van het aantal autobuspassagiers hadden de bussen in vele gevallen slechts 2/3 van de normale rijtijd nodig en de dienst kon met belangrijk grotere regelmaat uitgevoerd worden dan anders. Aan een halte in Oxford Street bijv. moeten volgens de dienstregeling 50 autobussen tussen 17.30 en 18 uur aankomen; normaal was het slechts de helft van de autobussen die er in slaagden binnen deze tijdsruimte de halte te bereiken, maar tijdens de benzine-distributie kwamen alle op tijd aan.

TWEE MOGELIJKHEDEN

Er zijn twee middelen om dit vraagstuk op te lossen — en het is nodig een keuze te maken. Men kan óf de structuur van de stad en het stratennet geschikt maken voor het verkeer, waarbij het vervoer aan de auto's wordt overgelaten, óf wel kan men het verkeer aanpassen aan de structuur van de stad en aan het stratennet. Kortweg : *Moet men de stad aan het verkeer aanpassen of het verkeer aan de stad?*

Als men de eerste mogelijkheid kiest — een stad voor auto's — is het nodig dat in de oude stadskern met het levendige handelsverkeer, de centra van administratie en cultuur, een net van brede autowegen en daarnaast uitgestrekte parkeerterreinen aangelegd worden. Een dergelijke werkwijze zou de investering van enorme kapitalen nodig maken en zou zich in het gunstigste geval, over 25 tot 30 jaar uitstrekken. Het oude centrum met zijn esthetische en culturele waarden zou verdwijnen en de stad zou geheel van karakter veranderen. Men kan een dergelijk stadsplan met recht een utopie noemen. Niemand gelooft er in, niemand heeft de tijd op de verwezenlijking te wachten. Maar wij moeten ons ervan bewust zijn, dat als er niets gedaan wordt, het centrum van de stad in de loop van de tijd vervallen zal, óf, zoals men ook kan zeggen, zal veranderen in een museumwijk of in een krottenwijk.

◀ 40 tegen 1 ▶



Een moderne autobus kan 40 personenauto's, die elk gemiddeld 1,7 persoon vervoeren, vervangen. Een modern tramrijtuig kan zelfs evenveel personen vervoeren als 65 personenauto's.





- Boven : Regentstreet in Londen vóór de rantsoenering van benzine 1956/1957.
- Beneden : dezelfde straat tijdens de benzine-distributie.

De tweede omgankelijkheid — het verkeer aan de structuur van de stad aanpassen — getuigt van meer werkelijkheidszin en maakt geen grote investeringen nodig. Het centrale deel, dat aan de stad zijn bijzonder karakter geeft, kan bewaard blijven. In plaats van grote doorbraken te maken en grote straatverbredingen, vergroot men de capaciteit van het reeds beschikbare straatoppervlak door de bottlenecks te laten verdwijnen, maar bovenal door de gehele straatoppervlakte voor het rijden te bestemmen — waarvoor zij oorspronkelijk bedoeld was — en door voorrang te geven aan de openbare vervoermiddelen, die het grootste aantal passagiers vervoeren in verhouding tot de in beslag genomen straatruimte; op deze manier gebruikt men de straatoppervlakte op de meest economische wijze. Het is deze laatste mogelijkheid die gekozen moet worden.

WAT MOETEN WIJ DOEN ?

Ten gevolge van de sterk toenemende motorisering gedurende de laatste jaren hebben overal verschillend steden maatregelen ingevoerd om het verkeer te regelen. Men heeft de bedoeling gehad de verkeers-toestanden te verbeteren, maar men heeft het niet aangedurfd het probleem grondig aan te pakken. Men heeft aan het algemeen plan niet een bepaalde gedachte ten grondslag gelegd, men heeft met een aantal verschillende — dikwijls tegenstrijdige — maatregelen de omstandigheden, zowel voor het individuele als voor het openbare verkeer, willen verbeteren, bijv. door beperkingen voor het parkeren, de instelling van éénrichting verkeersstraten, de aanleg van parkeerterreinen, enz. enz. Maatregelen van deze soort zijn op zichzelf uitstekend, maar in het algemeen is het resultaat overal teleurstellend geweest. Men constateert namelijk, dat, als maatregelen van deze aard, een verlichting voor het verkeer gegeven hebben, deze door toename van het aantal auto's onmiddellijk teniet worden gedaan. Het individuele verkeer heeft zonder twijfel meer profijt getrokken van deze maatregelen dan het openbare, maar is het dan de moeite waard de regeling van het verkeer voort te zetten ?

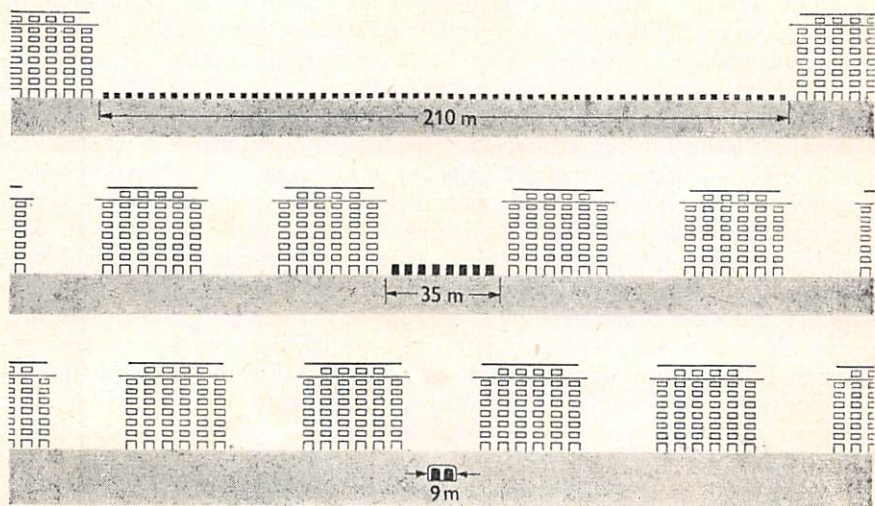
Ja, zonder twijfel, maar men moet naar een juist doel streven. In tegenstelling tot wat tot nu toe is gedaan, moet de *reglementering van het verkeer krachtig voortgezet en methodisch toegepast worden met de vaste bedoeling om betere verkeers-toestanden in het leven te roepen voor het grootste gedeelte van de mensen — en niet voor het grootste aantal auto's.*

Indien dit beginsel gehandhaafd wordt, volgt hier eenvoudig uit dat men het autoverkeer in het stadscentrum op die tijden moet trachten te verminderen waarop de autoaandrang de normale functionering van het verkeer hindert. In de meeste steden is de oppervlakte van het centrum zeer bescheiden in verhouding tot de gehele agglomeratie. In deze kleine zone — misschien 5 - 10% van de gehele stad — stapelen de moeilijkheden zich op. De hoofdstroom van het verkeer dringt er binnen, de straten zijn nauw, maar ondanks dat, wil iedereen per auto naar het centrum gaan en er zijn wagen parkeren. Deze ontwikkeling kan zo niet

voortgaan en het is nodig dat alle pogingen aangewend worden om te bereiken dat het aantal auto's naar het centrum voldoende verminderd wordt om individueel zowel als openbaar verkeer zonder hinder te verzekeren.

Men zou kunnen zeggen, dat dit een rechtmatige eis is. Niemand zal belang kunnen hebben bij een opeenhoping in het centrum van een zo groot aantal auto's, dat zij nergens meer toe dienen.

Volgens prof. Dr. Ing. K. Leibbrand te Zürich, schat men dat de hoogste graad van motorisering, die een stad van één millioen inwoners kan opnemen, zonder dat er een verkeersopstopping uit volgt, is 1 : 6 (een auto per 6 inwoners); aangenomen dat de straten alleen gebruikt worden voor het rijdend verkeer, maar slechts 1 : 24, als het parkeren naast het trottoir toegestaan is.



Vergelijking van de nodige plaatsruimte voor de verschillende vervoermiddelen. Het vervoer van 50.000 personen per uur in elke richting, vraagt voor de

PRIVE-AUTO'S : een straatbreedte van 210 m (30 stroken in elke richting, 1000 auto's per strook, 1,7 persoon per auto),

AUTOBUSSEN : een straatbreedte van 35 m (4 stroken in elke richting, 20 seconden tussenruimte, 70 reizigers per autobus),

ONDERGRONDSE SPOORWEG : een tunnel breed 9 m (1 baan in elke richting, 1½ minuut opeenvolging van de treinen, 1200 reizigers per trein),

TRAM : 3 dubbelsporige banen, waarvoor 30 m wegbreedte nodig is; 140 reizigers per tramrijtuig, 30 seconden tussenafstand.

Men moet het Centrum van de verkeersdrukte bevrijden

Waardoor kan men het aantal auto's in het centrum verminderen? In theorie is dat mogelijk door eenvoudigweg de toegang tot het centrum voor de auto's te verbieden. Een dergelijke maatregel is absurd als algemene regel en hij heeft geen enkele kans om de goedkeuring van de autoriteiten of het publiek te verkrijgen. In de praktijk zou men een overeenkomstig resultaat kunnen bereiken door het parkeren in de meeste straten, of desnoods in alle straten van het centrum te verbieden en slechts een kort oponthoud voor het laden en lossen van goederen, voor het in- en uitstappen van passagiers en voor het winkelbezoek toe te staan; dit wil zeggen: het rijden wordt toegestaan, maar het eigenlijke parkeren verboden. *Het economisch leven moet belangstelling hebben voor een dergelijke regeling, ten eerste omdat daardoor de circulatie van de bedrijfsauto's gemakkelijker en minder kostbaar wordt; vervolgens omdat de mogelijkheden per auto om te winkelen verbeterd worden.* De vermindering van het parkeren is te verwezenlijken door aan dat parkeren beperkingen op te leggen of door het heffen van voldoende hoge parkeergelden. Dank zij dergelijke maatregelen zou de aandrang van de auto op twee manieren verminderd kunnen worden, ten eerste door de straten van de geparkeerde auto's te bevrijden en ten tweede door het aantal auto's met bestemming tot het centrum te verminderen evenredig aan de beperking van de mogelijkheden tot parkeren. Met andere woorden: men nadert een toestand waarbij de *personenauto in het verkeer in het centrum dezelfde voorwaarden en dezelfde rechten heeft als de openbare vervoermiddelen*, die niet parkeren, maar die slechts stoppen om reizigers in- en uit te laten stappen. De beperkende maatregelen moeten naar dit doel streven, hoewel deze misschien niet onmiddellijk ingevoerd zullen kunnen worden. De hoofdregel moet gericht zijn op een vermindering van het aantal auto's in de verstopte zones; deze hoofdregel dient dan nog aangevuld te worden met een aantal secundaire regels, die hun reden van bestaan en werkelijke belangrijkheid zullen hebben indien de algemene regel op stelselmatige wijze wordt ingevoerd.

ALGEMEEN VERKEERSPLAN

De ordening van het verkeer in een stedelijke gemeenschap moet één geheel vormen, d.w.z. het moet het gehele verkeer omvatten, dus zowel het individuele verkeer als het openbare, het vervoer van personen en goederen, niet alleen met betrekking tot de vraagstukken van heden, maar ook tot die van de toekomst. Er staan zovele belangen op het spel, dat geen tijd verloren mag gaan en dus niet toegelaten kan worden dat verschillende groepen van het verkeer hun eigen bijzondere belangen beschermen ofwel dat zij elkaar bestrijden. Het gemeenschappelijk plan moet tot doel hebben de burgers van *de stedelijke gemeenschap en haar economisch leven de beste en de minst kostbare verkeerstoestanden te*

verschaffen. Men moet de exploitatie van trams niet daar voortzetten, waar het vervoer per auto sneller en goedkoper is en men moet zich niet per tram of auto daarheen begeven, waar men sneller en goedkoper per autobus vervoerd wordt; men moet geen bedrijfsauto's gebruiken gedurende de tijden, waarop hun gebruik grotere vervoersbelangen schaadt, om slechts enkele voorbeelden te noemen.

De verschillende vervoermiddelen moeten gebruikt worden in de periodes en op de plaatsen waar zij het grootste nut hebben voor de gehele gemeenschap — het is tijd- en geldverlies een verkeerd gebruik van vervoermiddelen te maken, zoals we het nu doen. Men moet een werkverdeling opstellen — een rationalisatie als U het zo wilt noemen — opdat de verschillende groepen gebruikers elkaar niet wederkering hinderen.

VOORNAAMSTE RICHTLIJNEN

De openbare vervoermiddelen hebben de grote stad met het centrum mogelijk gemaakt en het zijn de individuele vervoermiddelen, die nu dreigen het verkeer tot stilstand te brengen. Een voortzetting van deze gang van zaken zal het centrum doen kwijnen en het in een wijk van musea of krotten veranderen. Het centrum met zijn bedrijvigheid, dat de centrale zenuw is van het culturele en economische leven van de grote stad, moet bewaard blijven. De voorwaarde ervoor is de normale functionering van het verkeer.

Op een of andere wijze moet men dan ook komen tot een vermindering van het aantal auto's in het centrum van de stad, opdat zowel het individuele als het openbare verkeer in een bevredigend tempo afgewikkeld kan worden. Het voornaamste streven moet gericht zijn op de verwezenlijking van betere verkeers toestanden voor het grootste aantal mensen en niet voor het grootste aantal voertuigen.

Aan de andere kant moet men het openbare transportapparaat moderniseren en rationaliseren om aan het publiek een comfort te bieden dat overeenkomt met dat van de hedendaagse individuele vervoermiddelen. Men kan niet verlangen dat de individuele gebruiker, die in een voertuig van het model 1957 rondrijdt, zich op zijn gemak voelt in een autobus of een tram uit het Victoriaanse tijdperk.

In de toekomst moet men investeringen voor het verkeer tegemoet zien, die van een veel grotere orde zijn dan tot nu toe en men moet zich er rekenschap van geven, dat *de investering voor het verkeer van wezenlijke betekenis voor de economische welvaart van een stad is*; daarom moet men deze een absolute prioriteit geven.

Als het erom gaat het centrum vrij te maken door het aantal auto's te verminderen, dan volgt daar logisch uit dat men geen uitgestrekte parkeerterreinen moet aanleggen in het centrum. *Men moet bij voorkeur parkeerterreinen aanleggen buiten het stadscentrum* (voor het parkeren van korte duur) *of aan de periferie* (voor het parkeren van lange duur); tegelijkertijd moet zorg gedragen worden voor snelle en frequente open-

bare vervoermiddelen van de parkeerterreinen naar het centrum van de stad. Om dezelfde reden *moeten de stedelijke autowegen niet tot het stadscentrum doorlopen*, maar aan de periferie eindigen of als raaklijnen om de periferie heengeleid worden.

Men moet de grootste omzichtigheid in acht nemen bij het toestaan van de bouw van grote gebouwen in het centrum. Deze gebouwen scheppen verkeer en dragen er in grote mate toe bij de verkeerscongestie te vergroten.

Men moet differentiatie tussen de verschillende vervoersoorten nastreven : het openbaar van het individueel vervoer scheiden door afzonderlijke rijbanen met de intelling van voorrang op de drukke hoofdadars van het verkeer, eenrichtingsverkeerstraten, enz. Wat de grote steden betreft moet men de mogelijkheid van het overbrengen van een deel van het straatverkeer naar een ander niveau, hetzij onder de grond of er boven, bestuderen. Wat dit betreft komen in aanmerking de ondergrondse spoorwegen, tunnels voor voetgangers, waarmede men zich in het bijzonder in Duitsland en Zwitserland bezighoudt, alsook de nieuwe vormen van verkeer zoals monorails, enz. De structuur en de bijzondere verkeersverhoudingen van de betreffende stad zijn bepalend voor de keuze van het meest geschikte transportmiddel buiten het straatniveau.

Men moet een gecombineerd plan opmaken voor de gehele bebouwde stedelijke gemeenschap zonder te letten op gemeentegrenzen. *De verschillende transportmiddelen moeten in dienst gesteld worden op de tijd en de plaats, waar zij voor de gehele gemeenschap de maximale nuttigheid verzekeren.* Men moet een werkverdeling opstellen, opdat de diverse groepen weggebruikers elkaar niet beletten vooruit te komen.

Bij de overheid, publiek en pers ontmoet men dikwijls een verkeerde beoordeling der vraagstukken van het stedelijk verkeer — eenvoudig omdat men aan voertuigen denkt in plaats van aan weggebruikers. De openbare mening is weliswaar veranderd, maar het is noodzakelijk zich nog meer toe te leggen op het geven van objectieve voorlichting, als wij ons doel willen bereiken : het waarborgen van een uitstekend onderhouden dienst met de openbare vervoermiddelen. De tijd is er gunstig voor om tot een beter begrip van het probleem te komen, want van het ogenblik af dat het verkeer begint te trappelen van ongeduld zonder vooruit te komen, begint de waarheid op haar beurt zich een weg te banen.

(wordt vervolgd)

Men is zelden in staat tijdens een bespreking over het verkeer, een uitspraak te bewijzen, maar in dit geval hebben wij een duidelijk bewijs dat het openbaar vervoer in staat is het verkeersvraagstuk op te lossen op voorwaarde van « fair play ».

De electriciteit in het huishouden



Wanneer we spreken over elektrische toestellen, dan denken we onmiddellijk aan het elektrisch stroomverbruik; het ene is onafscheidbaar van het andere !

De electriciteit is de energiebron van de elektrische apparaten en beiden verhogen ons comfort.

BESCHOUWEN WE NU DE ELECTRICITEITSDISTRIBUTIE IN BELGIE.

Is ze voldoende ? Is zij in verhouding tot de standing, d.i. het welvaartspeil van onze bevolking ?

Bekijken we vooreerst de electriciteitsdistributie in het algemeen, d.w.z. de industriële- en huishoudelijke distributie :

In 1956 bedroeg de Belgische productie :

11 milliard, 847 miljoen Kwh.

hetzij : 8,2% meer t.o.v. 1955 en

118% meer t.o.v. 1939

wat neerkomt op een gemiddeld verbruik (1956) van 1.271 Kwh. per inwoner.

Vergelijken we met de andere landen :

U.S.A.	: 3.376 Kwh. per inwoner
Zwitserland	: 2.751 Kwh. per inwoner
Duitsland	: 1.466 Kwh. per inwoner
België	: 1.271 Kwh. per inwoner
Frankrijk	: 1.024 Kwh. per inwoner
Nederland	: 1.016 Kwh. per inwoner

De afwijkingen van het ene land tot het andere zijn vooral toe te schrijven aan het huishoudelijk verbruik.

Terloops dient hieraan toegevoegd dat, wat betreft het zuiver *industriel* verbruik, het aantal Kwh. telt dat ter beschikking gesteld wordt van *elke werkman* wat zeer belangrijk is, vermits de productiviteit van een industrie grotendeels afhankelijk is van het energie-volume, dat ter beschikking wordt gesteld, n.l.

In U.S.A.	: 20.268 Kwh. per jaar en per werkman
In Zweden	: 12.629 Kwh. per jaar en per werkman
In België	: 5.948 Kwh. per jaar en per werkman
In Frankrijk	: 5.766 Kwh. per jaar en per werkman
In Duitsland	: 5.325 Kwh. per jaar en per werkman
In Nederland	: 4.532 Kwh. per jaar en per werkman

Vergelijken we nu het gemiddeld *jaarlijks* verbruik per abonné in ons land met dat in enkele andere landen, dan hebben we :

Gemiddeld verbruik per abonné
(jaarlijks)

U.S.A.	2.900
Engeland	1.520
Duitsland (streek van Essen)	800
Nederland	780
Frankrijk	394
België	377

Hieruit blijkt dat het gemiddeld jaarlijks verbruik per abonné in België lager ligt dan dat in andere landen en dat het geenszins in verhouding is tot het welvaartspeel waarvan onze bevolking thans geniet.

De Electriciteitsmaatschappijen hebben nochtans een tariefstelsel ingevoerd dat zeer voordelig is, nl. het « Nationaal tarief » met schijven, waarbij de prijs per Kwh. vermindert naarmate het verbruik toeneemt. Ook het « nachttarief » is zeer voordelig en draagt ertoe bij het verbruik te doen stijgen.

In onze moderne tijd is het gebruik van electriciteit in het huishouden een eerste vereiste : het vermindert en verlicht het werk van de huisvrouw.

HOE STAAT HET MET DE VERLICHTING ?

Ook wat betreft de *verlichting* staan wij ten achter t.o.v. andere landen :

	Aantal verkochte lampen per inwoner en per jaar	Gemiddeld vermogen (watt) per lamp
België	2	45
Nederland	4	55
Engeland	8	80

Dat betekent dat wij ons over het algemeen vergenoegen met een te geringe verlichting !

Een *rationele* en *voldoende* verlichting bezorgt nochtans meer comfort in het huishouden, vergemakkelijk het werk, en beschermt vooral onze ogen en die van onze kinderen.

GEBRUIK VAN HUISHOUELIJK APPARATEN.

Het comfort in het huishouden is afhankelijk van het gebruik van huishoudelijke apparaten. Hoe meer elektrische stroom er nu verbruikt wordt hoe lager de gemiddelde Kwh.-prijs zal moeten worden.

Inderdaad, nemen wij het voorbeeld van de Verenigde Staten van Amerika (U.S.A.)

Evolutie van het verbruik en de Kwh.-prijs in de U.S.A.

Jaar	Gemiddeld verbruik Kwh.	Gemiddelde prijs
1925	398	3,6 fr.
1935	677	2,5 fr.
1945	1.229	1,7 fr.
1950	1.830	1,44 fr.

D.w.z. dat in 25 jaar de Kwh. prijs gedaald is tot op 1/3, wat een bijna 5 maal groter verbruik heeft mogelijk gemaakt.

De geleidelijke stijging van het elektrisch stroomverbruik in de U.S.A. is nu vooral toe te schrijven aan de grote verscheidenheid en het menigvuldig gebruik van huishoudelijke apparaten, waaronder vooral de radio- en televisie-apparaten.

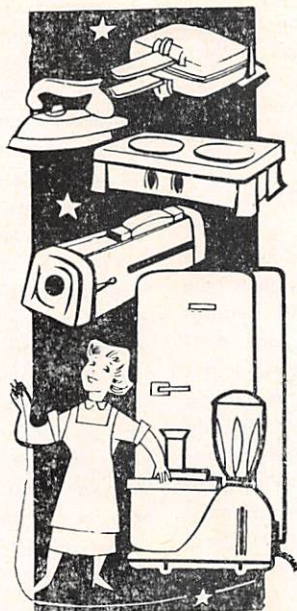
HOE IS DE TOESTAND IN ONS LAND t.o.v. DE U.S.A. ?

Ziehier enkele cijfers (groeve schatting 1956)

Toestellen	Aantal	% van de Belgische huishoudens	% van de Amerikaanse huishoudens
Koelkasten	365.000	14	96
Radio	2.220.000	90	96
Televisie	200.000	8	81
Electr. scheerapparaten	825.000	33	50
Electr. keukenvuren	125.000	5	30
Water-verwarmers (keuken - bad)	50.000	2	17

Wij zien dus dat we t.o.v. de U.S.A. nog een grote achterstand hebben in te halen. Hiervoor is echter nodig : een nauwe samenwerking tussen de Electriciteitsbedrijven, de constructeurs der apparaten en de verkopers.

Vergeten we echter niet dat in Amerika veel... op credit wordt gekocht. Is het goed, is het slecht ? Wij laten de mening aan de lezer over !



Wie doet er mee?

Van verschillende zijden werd ons gevraagd in ons orgaan een ruimte voor te behouden voor :

1. een sportrubriek
2. een knutselhoekje
3. het inrichten van een « ruilbeurs ».

Aan dit verzoek zouden wij zeer graag gevolg geven, op voorwaarde dat wij hiervoor enkele geschikte medewerkers kunnen vinden. Belangstellenden gelieven zich hieromtrent schriftelijk in verbinding te stellen met de redactie.

Dank bij voorbaat.

Een Actualiteit

Teneinde de politie in staat te stellen de bevolking tot het uiterste van dienst te zijn; om te voorkomen dat tengevolge van vergissingen bij het telefonisch verzoek om politiehulp slachtoffers zouden vallen, werd op initiatief van de heer Burgemeester van Antwerpen en met medewerking van de Regie van Telegraaf en Telefoon het alarm-telefoonnummer « 9 0 6 » gecreëerd.

HOE WERKT NU DIT SYSTEEM ?

Van uit alle telefoontoestellen, de publieke telefooncellen inbegrepen, die aangesloten zijn aan een der geautomatiseerde burelen van de zone Antwerpen zal men, door eenvoudig het nummer 906 te vormen, in verbinding komen met de politie Mobiele Brigade te Antwerpen. De geautomatiseerde burelen zijn tot op heden : Wijnegem, Brasschaat, Zwijndrecht, Lier, Hemiksem, Boom, Beveren-Waas, St. Niklaas, Stabroek, Kapellen, Kalmthout, Brasschaat-Polygoon en Schilde.

Op de dienst Mobiele Brigade werd een centrale gebouwd met vier (4) lijnen, zodat het praktisch uitgesloten is dit nummer « Bezet » te vinden.

Ieder verzoek om HULP wordt in deze centrale automatisch op band opgenomen zodat, bij twijfel, het volledig gesprek opnieuw kan beluisterd worden zo dikwijls het nodig is.

Door middel van een zeer vernuftig toestel verschijnt voor de ogen van de telefonist onmiddellijk het telefoon oproepnummer van het toestel waarlangs hulp gevraagd wordt. Hierdoor kan de politie onmiddellijk weten waar zij juist zal moeten optreden zelfs wanneer de aanvrager niet weet WAAR hij zich bevindt.

HOE ZAL DEZ POLITIEHULP GEBODEN WORDEN ?

Wanneer voor rampen en zeer ernstige gevallen alarm gegeven wordt in Antwerpen of onmiddellijk aangrenzende gemeenten, zal de Mobiele Brigade onmiddellijk zelf de eerste hulp bieden.

Voor gewone gevallen in de omliggende gemeenten zal de hulp gezonden worden langs het politiebureau van de gemeente om.

In al de andere gevallen wanneer hulp gevraagd wordt uit andere gemeenten in het gewest Antwerpen, zal door de politie Mobiele Brigade onmiddellijk aan de betrokken politie of Rijkswachtpost medegedeeld worden waar juist hun optreden vereist is.

Het spreekt vanzelf dat de bewoners van de onderscheiden gemeenten die het telefoonnummer van hun eigen Rijkswachtpost of Politiebureau kennen, beter rechtstreeks daar hulp vragen.

Het ganse systeem moet een onderdeel vormen van een plan dat, nationaal gezien, in gans België aan eenieder zou toelaten langs het nummer « 906 » politiehulp te verkrijgen.

Om dit plan te verwezenlijken dienen er in het land een 45 tal centrales als die van Antwerpen gecreëerd te worden.

Het groot nut van dit stelsel zou zijn dat iedere vreemdeling en zelfs iedere Belg die zich buiten zijn woonplaats bevindt, op deze wijze slechts het eenvoudig nr. 906 dient te kennen om geholpen te worden op de meest verlaten plaatsen van het Rijk en dit zonder dat hij zal hoeven te betalen, gezien het oproepen van het nr. 906 kosteloos zal geschieden en deze oproepen bijgevolg niet door de Regie aan de abonneuten zullen aangerekend worden.

HOGE GISTING

„De Koninck”

HET ANTWERPS BIER

DAT U IN STEMMING BRENGT

. . . . EN U GEZOND HOUDT

Brouwerij **DE KONINCK** - Mechelsesteenweg, Antwerpen

WIST U DAT :

Waarom pikken de kippen enkel bepaalde soorten graan? Waarom pikken ze eerst tarwe, dan rogge en pas daarna haver? Is dat omdat ze kiezen? Experimenten hebben bewezen dat de vorm van de korrels van overwegend belang is. Smaak of kleur hebben voor de kippen geen belang.

A. N.

EEN ACTUALITEIT (vervolg)

In de publieke telefooncellen dient er zoals voor een gewone verbinding 3,— frs. in de gleuf gestoken om de verbinding te verwezenlijken; dit geld echter zal terug uit het toestel vallen na het gesprek.

Wij wensen nogmaals te herhalen dat het nr. 906 ten dienste staat van het publiek, doch alleen voor werkelijke aanvragen om politiebijstand en in geen geval zal kunnen gebruikt wor-

den om gewone inlichtingen te vragen aan de politie.

Wij maken de bevolking er op attent dat alle vragen om inlichtingen langs het alarmsysteem nr. 906 zullen geweigerd worden. Hiertoe dient men zich, zoals in het verleden, te richten tot de lokale politie of Rijkswacht langs de gewone telefoonlijnen, te Antwerpen over het nummer 32.78.80.

Onze Stad verstikt !

ERVARINGEN VAN EEN AUTOMOBILIST

Ik beken ootmoedig dat ik geen feniks ben en dat wij allen op verkeersgebied fouten begaan, maar er is een verschil tussen onwrijwillig zondigen en opzettelijk de verkeersreglementen overtreden !...

Als ik auto rijd — en dat doe ik sinds vele jaren — dan ben ik soms in één lyrische verontwaardiging tegen sommige automobilisten, fietsers en voetgangers...

1. TEGEN SOMMIGE AUTOMOBILISTEN ? WAAROM ?

Mijn ervaring heeft me geleerd dat het verkeer in de stad heel wat vlotter zou verlopen, indien iedere autobestuurder (zowel auto- als vrachtwagenbestuurder) behoorlijk reed, hoffelijk was en de verkeersreglementen op zijn duimpje kende...

— Ik kom aan een kruispunt en tracht hoffelijk te zijn, maar dan nadert een *wildeman* die er mordicus doorheen wil met veel getoet, zodat anderen verplicht zijn manœuvres uit te voeren naar rechts en links, achteruit, vooruit, opzij, met als gevolg : een verkeersopstopping, onmogelijk te ontwarren ! Dit alles door de schuld van die éne *wildeman*.

— Ik kan uiteindelijk mijn weg voortzetten... en links wordt ik voorbijgereden door een *haastige* auto. Deze haast is niet altijd verantwoord : zekere mensen rijden niet zozeer in een auto omdat ze haastig zijn, maar ze hebben veel-er haast omdat ze in een auto rijden ! De kleinste boodschap lijkt, meestal voor hen die over zeer veel tijd beschikken, een reden tot haastig zijn; ze zouden beter doen wat vroeger te vertrekken en wat minder tijd te verspelen op de plaats van bestemming...

— De *haastige* wagen rijdt voorop en gedurig zie ik zijn *stoplichten* aangaan, wat bewijst dat deze man *op zijn remmen rijdt*, dus is hij een slechte autorijder. Bij het aanzetten wordt het een stotend geknars, zodat ik me afvraag : hoe verknoeit die man zijn wagen en is zijn auto wel afbetaald en verzekerd ?

— Aan een *oversteekplaats* staat een dame met een kinderwagen wanhopige pogingen te doen om de straat over te steken. Ze kijkt bedrukt en wacht op een *goede ziel* die haar voorrang zou verlenen, maar geen enkele van de *haastige* vóórrijdende wagens gunt haar dat genoeg... Ik nader traag (want ik mag niet plots stoppen) en houd stil, omdat ik het besef heb dat de straat van iedereen is, en de dame met de kinderwagen knikt beleefd en denkt : « dat is nu eens een heer in het verkeer ! » Maar ze is nog niet mijn wagen voorbij of ze schrikt op : een links voorbijrijdende wagen wil haar de pas afsnijden... het scheelde geen haar of ze was tegen de grond gesmakt !

Ik open het raampje en tracht deze *wildeman* te doen begrijpen dat hij toch niet erg hoffelijk is. Als enig antwoord : een grijpende hand van rechts naar links een halve cirkel beschrijvend, wat in de « autocratie-terminologie » betekent : « Gij v.... ! » Zó zijn er velen inderdaad.

Welke aanleiding bestaat er nu om in het rijdend verkeer, aan

iemand die in een personenwagen zit, voorrang te verlenen boven iemand die zich te voet verplaatst ?

— Het verkeersegoïsme van dergelijke *autocratie* komt speciaal naar voren in haar houding t.o.v. de openbare vervoermiddelen : tram- trolleybus of autobus, waaraan — in onze democratische tijd — redelijkerwijze het voorrangrecht zou moeten worden toegekend, omdat ze gemiddeld 60 - 80 à 100 personen vervoeren en de auto gemiddeld 1 1/2 persoon !

— Dergelijke *autocraten* snijden bij het afbuigen de pas af aan het openbaar vervoer, rijden op de rails of snorren bij het verlaten van de parkeerplaats (langs het voetpad) plots vóór de tram of bus uit !

Zij zijn verontwaardigd, indien hun vrijheid van rijden soms door een openbaar vervoermiddel — ja, ook de bus — wordt beperkt; ze vergeten hierbij dat, indien ze in hun jacht geremd worden — meestal door hun schuld — slechts *enkele* autorijders, maar 50 tot 100 maal meer tram- of busreizigers even moeten wachten ! Maar... die tram- of busreizigers hebben geen claxon, zijn niet georganiseerd en ook niet zo verwend...

— Wanneer het stortregent, ziet men diezelfde autorijders met onverminderde snelheid door de modderplassen rijden — ook dicht bij het voetpad, — en hierdoor voetgangers van onder tot boven bespatten ! Een voetganger zou iets dergelijks een ander niet durven aandoen, maar het verwonderlijke is, dat het niet-autorijdend publiek zo volkomen lijdzaam, zelfs *schaapachtig* blijft !

— Ik heb het aangedurfd op de spitsuren 's avonds over de De Keyserlei te rijden, niet *om me te*

laten zien, of... anderen te zien maar omdat ik over de De Keyserley moet !

Op een zó drukke verkeersader wordt het steeds meer in zwang komende *dubbel parkeren* geduld.; het is nog één van die vele uitwassen op dit gebied. De gemakzucht neemt zo'n geweldige vormen aan dat de mensen practisch in hun auto *leven* en het vertikken enkele meters te voet te gaan; maar dit alles ten nadele van het overige wegverkeer en juist op een tijdstip, dat eenieder naar huis moet.

Het eigenaardige is, dat die doenwijze zonder kritiek wordt aanvaard !

— Rijden we nu heel de binnenstad rond, het is één *straatgarage*. Sommige personenwagens — en ze zijn talrijk — staan van 's morgens vroeg tot 's avonds laat *gratis* geparkeerd in een smalle of drukke straat, vlak bij een parkeerplaats ! Komt er één uit de file, dan geschiedt dit zonder omzien ofwel vergenoegt hij zich met de richtingslampen in te schakelen als hij 't niet vergeet ! (wat hem volgens de wegcode echter niet beveiligd); ook wordt uitgestapt met wijdgeopende deur zonder acht te geven op de achteroprijdende wagens...

— Ik wil me nu snel naar Merksem begeven en kies natuurlijk de snelle middenrijbaan van de Leien. Aan het kruispunt De Keyserlei-Teniersplaats-Frankrijklei, word ik gehinderd door links afbuigende personenwagens die aldus de verkeerscapaciteit van 2 rijstroken tot slechts 1 rijstrook herleiden. Is dat links afbuigen nu verantwoord ?

Zeker niet, want het vertraagt het doorgaand verkeer; de links afbuigende automobilisten rijden b.v.

naar de Meir (waar ze op dat uur stellig geen parkeerplaats vinden) om *gezien te worden*, dus uit ontspanning en niet uit reële economische oorzaak. Het zijn voorzeker staadgenoten want een vreemdeling kan in zijn land op zo'n druk verkeerspunt niet links afbuigen.

Een leger van verkeersagenten is er nodig om die knooppunten te ontwarren en ze moeten allen stalen zenuwen hebben om die toestand meester te blijven. Mijn hoed af voor die prachtkerels!

Denkt nu niet dat sommige automobilisten medewerken om de taak van de verkeerspolitie te vergemakkelijken!

Op dergelijke kruispunten is alleen *kruisverkeer* verantwoord; men moet dan wel hele stukken omrijden om op een bepaalde plaats te komen, maar men rijdt vlotter en de gemeenschap is hiermede gediend.

Hoeveel omwegen moeten er soms niet gemaakt worden bij het naar school laten gaan van kinderen teneinde gevaarvolle punten te vermijden en *hoeveel ouders moeten niet dagelijks vier maal heen en weer* om kinderen te brengen en te halen naar en van de scholen die, zonder het roekeloos snelle verkeer vrij gevaarloos bereikbaar zouden zijn?

2. TEGEN SOMMIGE FIET- SERS EN WAAROM?

Vele fietsers steken zelden hun arm uit om hun verandering van richting aan te geven, ze kruipen overal tussendoor en rijden liefst

met z'n drieën naast elkaar omdat het moeilijk met zes kan!

— Zeer veel fietsen zijn niet voorzien van een goed werkend rood achterlicht, zodat deze fietsers bij duisternis bestendig gevaar lopen te worden aangereden.

— Fietsen worden soms zonder noodzaak tegen de boordstenen van het voetpad opgesteld en nemen aldus een gehele parkeerplaats in.

— Vele fietsers buigen uit een zijstraat met grote snelheid naar links af en aan de linkerzijde in plaats van de grote boog aan de rechterzijde?

— De *bromfietsen* maken soms misbruik van hun *macht*; het zijn de snelste voertuigen in de stad en rijden bijgevolg steeds op de middenrijbaan, dus op het snelste baanvak, terwijl ze normaal de uiterste rechterzijde zouden moeten houden.

— Zij scheren overal door, rakelings langs mijn stuur met soms op de achterzitting een persoon die dwars zit, waardoor de benodigde breedte tot op 1 m. wordt gebracht. De wijze waarop ze dan rijden kan men een *zelfmoordpoging* noemen!

3. TEGEN SOMMIGE VOET- GANGERS EN WAAROM?

— Er zijn er die dromen of suffen, niet links of rechts kijken en maar oversteken alsof ze in een park aan 't wandelen zijn.

— Anderen steken de straat over met *vertraagde gang*, (ik verlang ook niet dat ze lopen) alleen met het doel, de autorijders « *den duivel aan te doen!* » Dat is louter kwaade wil!

— Men is dan hoffelijk en geeft voorrang aan dames... natuurlijk, maar ook aan ouden van dagen en kinderen (omdat we ook zelf kinderen hebben en dagelijks angstig zijn of ze niet in een ziekenhuis zijn beland). Meent U nu, dat men altijd een dankend *knikje* krijgt om hoffelijk te zijn geweest ! Neen hoor ! 1 op 10 ! Het is geen dank waard ? Goed, maar het zou bewijzen dat er samenwerking is tussen autorijders en voetgangers.

— Dagelijks kan men zien, dat aan oversteekplaatsen sommige voetgangers nog oversteken op het ogenblik dat het groen licht reeds voor het dwars-verkeer verschijnt. Denkt nu niet dat ze dan flink

doorstappen ! Neen, ze kijken nijdig... en vertragen met opzet.

Zet nu diezelfde mensen achter een stuurwiel, ze zullen dan in dezelfde omstandigheden geneigd zijn zijn aan die *lamledige* voetgangers toch wel eens goed de waarheid te zeggen.

Hiermede eindig ik mijn betoog, gesteund op lange ervaring en zonder vooroordelen t.o.v. om het even welke weggebruiker. Ongetwijfeld zullen sommige van deze beschouwingen nog bestreden worden door hen die het verkeer van egoïstisch standpunt bekijken, maar ik ben volkomen gerust dat deze wenken wellicht over enkele jaren reeds gecengoed zullen geworden zijn.

De conclusie is :

- *De zorg voor de voetgangers, de fietsers, de tram- en busreizigers in het verkeer dient werkelijk uitgebreid te worden en*
- *Het stellen van de auto boven de mens is onaanvaardbaar en dient zoveel mogelijk tegengegaan te worden.*
- *De verkeerscrisis in onze stad, bedreigt de ganse orde in ons stedse bestaan en zonder de verkeersdiscipline van elke weggebruiker zal een volledige ineenstorting onvermijdelijk volgen...*



Personalia

Tijdens de afgelopen maanden mochten verschillende collega's zich in een blijde gebeurtenis verheugen. Wij feliciteren de trotse vaders van harte en bieden onze beste wensen voor moeder en kind.

9155 Burvenich	een zoon Erik
1428 Cleeren	een dochter Janny
957 De Meyere	een dochter Karin
632 Van Leuvenhaege	een zoon Bruno
7216 Dullaert	een zoon Martin
1136 Moorees	een zoon Marcel
9110 Wouters	een dochter Nancy
7246 De Becker	een zoon Eddy
9133 Brosius	een dochter Irène
391 Bruynseels	een dochter Greta
1310 Olsson	twee zonen Chris en Guy
1954 Hautphenne	een dochter Ariane
824 Van den Brande	een zoon Rudi
1191 Van Opdorp	een dochter Linda
403 Bruyneels	een dochter Patricia
1916 Opregt	een dochter Francine
8095 Hoogewys	een dochter Linda
679 Wembacher	een dochter Annemieke
1794 L'Eau	een zoon Eddy
826 Ryckbosch	een zoon Marc
352 Couwels	een zoon Ludo
1516 Govaerts	een zoon Frans
1460 Vervoort	een dochter Marianne



Ook van het huwelijksbootje werd druk gebruik gemaakt. Aan al onze jonggehuwden wensen wij een behouden vaart en veel geluk in hun verdere levensloop.



906 Mans, C.	en Mej. Delbaere, L.
9152 Leemans, K.	en Mej. Van de Velde, G.
1370 Dijkers, L.	en Mej. Kowijzer, L.
325 Claessens, F.	en Mej. Van Driessche, M.

Beneluxverkeer - per tram van Amsterdam naar Brussel

In het tweemaandelijks tijdschrift van het comité « Benelux », vonden wij onderhavig artikel. Dank zij de bereidwilligheid van de « Benelux »-redactie zijn wij er in gelukt dit artikel voor onze lezers te reserveren.

Zelf zouden wij er willen aan toevoegen : « En te Antwerpen ? ». Uitzettingen hierover vanwege onze lezers worden gretig ingewacht op de redactie.

Benelux zit stampvol verkeer. Ik sta iedere keer weer versteld van de knappe stukken, die professoren en doctorandussen daarover kunnen schrijven. Ze hebben het over kapitaalverkeer, er, handelsverkeer, en goederenverkeer en ze weten dat zo heerlijk te versieren met flinke statistieken, die het allemaal zo luchtig maken en zo zeldzaam duidelijk. Je ziet het zo voor je : dat is Benelux.

Ik kan het zo niet, ik wil het trouwens ook alleen maar hebben over het doodgewone huis-, tuin- en keuken-verkeer van ons doodsimpele Beneluxianen, die niet pienter genoeg zijn, om in departementale autos te rijden of in gepantserde vrachtwagens vol sufgehotste kalveren. De Beneluxianen van de Amsterdamse trèm en de Brusselse tram, van de bussen, de treinen en de autos, wier kapitaalverkeer alleen maar gaat over een overstapje of een direct.

En dan vallen je onmiddellijk overeenkomsten en verschillen op. Dat trof me al bijzonder, toen in Nederland een paar jaar geleden die slagzin werd gelanceerd : « Wees een heer in het verkeer ! »

Wanneer je in Brussel woont denk je direct : en de dames dan ? Wij horen er zeker weer niet bij ? Of zou de Nederlandse galantheid zover gaan, dat voor de dames die aansporing overbodig werd geacht ? In Brussel zouden ze

er niet mee klaar komen. Natuurlijk, alle mannen zijn het er over eens, dat vrouwen beter chaufferen. Maar ik geloof, dat we die Nederlandse weglaterij van de dames eerder moeten zoeken in het feit, dat de Nederlandse vrouw op dit gebied minder is geëmancipeerd dan de Belgische. In België zie je heel wat meer vrouwen achter het stuur dan in Nederland.

De Belgische vrouw beschikt meer over een wagen, omdat er nu eenmaal veel meer autos zijn in België, dan in Nederland, terwijl ook veel meer Belgen privé een wagen hebben, dan Nederlanders. En bovendien is de Nederlander meestal zo zuinig op zijn wagen, dat hij er vrouwlief niet mee vertrouwt ! Wanneer hij zelf eindelijk geslaagd is voor zijn rij-examen voelt hij zich zo'n held, dat het alleen zijn mannelijke superioriteitscomplex versterkt !

De rij-examenloze Belgische vrouwen hebben het daarmee ook al gemakkelijker.

Maar desondanks mogen ze ook gerust in de tram ! En een tram is hetzelfde, waar ook ter wereld, overal sardineblikjes op de spitsuren, in Amsterdam en in Brussel, en zelfs in Luxemburg. Al is de atmosfeer — ik bedoel de geestelijke, over de letterlijke praat ik liever niet — wel verschillend. En dat hangt voor een groot deel af van de potentaat, die in ieder tramve-

hikel meerijdt : de Amsterdamse conducteur en de Brusselse receveur. (Een Nederlander zal er wel nooit aan wenen, dat in Brussel een trambestuurder conducteur hee, en een conducteur receveur).

In Amsterdam zijn deze heren extroverten in Brussel introverten. De Amsterdamse tramconductor ziet in zichzelf een humorist verloren gaan, die kapitalen zou kunnen verdienen als concurrent van Toon Hermans, of Louis Davids zaliger. En de Brusselse tramconductor zit zwaarmoedig op zijn complexen te grommen, als een bendeleider met kiespijn. De Amsterdamse tramconductor is een joligaard, die elke passagier, vooral als het een dikke dame is, met uitvoerige commentaar naar binnen hijst, terwijl zijn Brusselse collega zwijgend wacht op het moment, dat hij er weer een kan uitkafferen. En als passagier zit je er tussenin.

Soms heb je geen zin in grapjes en vind je zwijgzaamheid wel zo rustig, soms is de wereld ook wel bijzonder donker in gezelschap van een Brusselse receveur.

Trouwens, niet alleen de conducteur is zwijgzamer in een Brusselse tram, ook de passagiers. Men lijdt, men zwijgt, of men praat gedempt. Maar in een Nederlandse tram lijkt het of iedereen het, op typisch Nederlandse manier « gezellig » wil maken, te beginnen met de conducteur zelf, die zich niet lekker voelt zonder aanspraak, en de passagiers, die « goeie morgen » zeggen en hard spreken, en heel gemakkelijk een praatje maken. Datzelfde vind je ook in de treinen trouwens.

Een Nederlander groet meestal als hij een treincoupé binnenkomt of verlaat en hij is dikwijls om een praatje verlegen..

Instinctief wil hij een huiskamer om

zich heen maken. De Belg blijft « op zijn eigen », behalve als werkmans of student.

Dan wordt de trein een kaartcafé, met azen op de knieën. Maar het grootste verschil vind je wel in de positie van de voetganger. Die is in België heel wat meer in ere, dan in Nederland, zeker in het stadsverkeer. Als Nederlands voetganger ben ik zo wel het laagste van het laagste. Je zit immers niets eens op een fiets, laat staan een bromfiets of scooter. Helemaal aan het onderste eindje van de verkeerspiramide loop je als Nederlands voetganger verschoppelingetje te zijn, die niks mag en niet alleen door automobilisten, maar ook nog door de horden bromfietzers en fietsers wordt uitgekafferd en over de tenen gereden.

De (brom)fiets beheerst immers het Nederlands straatbeeld, veel meer dan het Belgische. De Nederlanders slaan de Belgen verre als fietsersvolk en die trappende en brommende gemeenschap drijft een wig door het edele antagonisme tussen automobilisten en voetgangers. Een voetganger durft het in België rustig op te nemen tegen een auto, steekt statig voor het grootste gevaarte de straat over, bewust van zijn rechten.

Maar terwijl de Nederlandse automobilist nog zuchtend rekening houdt met de fietsers, raakt hij buiten zichzelf van verwondering, wanneer een voetganger niet op honderd meter afstand, bij het geringste claxongeluidje kwiekend van angst naar het trottoir vlucht.

Zo heeft ieder zijn verkeersproblemen, in Nederland, in België en in Luxemburg. Heel veel geeft het elkaar niet toe. Maar doen wij dat wel op érig ander punt van Benelux?

Henriette ZEGERS-TEN-HORN.

Wie ben ik ?

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

Gegevens.

1	2	3	4	5	
.	Beroemd gebouw en instelling te Milaan
.	Boomsort
.	De dierenwereld
.	Fijne geur
.	Bloemen- en plantenwereld
.	Auteur van wereldberoemd boek over schipbreukeling
.	Bloemensort
.	Stekelige diertjes
.	Heildronk
.	Voorname slagader
.	Laatste creatie van de Ford Motor-fabrieken
.	Bekend merk van vuurvaste schotels
.	Bekende Indische stad
.	Zeedieptemaat
.	Bekende Frans oorlogshaven

Wanneer alle woorden ingevuld zijn, verkrijgt men in kolom 2, de ingevulde letters van boven naar onder lezend, de naam van een bekend Amerikaans uitvinder, wiens naam nog altijd voortleeft als geestesvader van het eboniet en de vulkanisatie van rubber.

Oplossing in ons volgend nummer.

Firestone

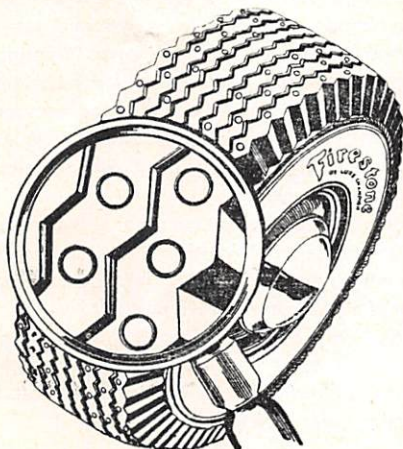
Invoerder voor België
en het
Groot Hertogdom
Luxemburg

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





1958 - Onthaal de vreemde bezoekers als blijverwachte gasten

Het lijkt geen twijfel dat duizenden buitenlanders, die de Wereldtentoonstelling zullen bezoeken, een deel van hun verblijf in ons land zullen besteden aan het bekijken van andere steden dan Brussel. En welke zal hen dan meer aantrekken dan de wijdvermaarde havenstad en kunststad Antwerpen?

Voor het trampersoneel vormen die gelegenheidsbezoekers een verse categorie reizigers. Ze kunnen niet ondergebracht worden in klassieke vakjes van lastige of luimige klanten, mannen die een pint op hebben of vrouwen die hun portemonnaie niet kunnen opdelen. Het wordt een gans nieuw cliënteel.

Maar in al hun verscheidenheid hebben ze toch iets gemeen: het zijn gelegenheidsreizigers en in onze omgang met hen mogen we dat nooit vergeten. Om te weten hoe ze aan te pakken, vragen we ons af: welke bejegening zou ik me wensen in een mij totaal vreemde stad, waar ik niets afweet van tramzeden en -gebruiken? Indien we het zo aanleggen, zal het haast immer gaan.

Allereerst, beproeven de mensen te verstaan. En geduldig blijven als er van beide kanten al eens misverstaan wordt. Misverstanden dienen uit de weg geruimd, wat niet bekomen wordt door de tegenpartij uit de weg te ruimen. Het kan moeilijk zijn maar het is de enige manier om de hoffelijkheid te bewaren, wat uiteindelijk ook in ons voordeel is: een twistgesprek vergt meer tijd dan het zoeken naar een bevredigende oplossing. Er komen vele klachten van het publiek tegen tramagenten, en er zijn vele en werkelijke grieven van de agenten tegen de mentaliteit van sommige reizigers. Maar onze bezoekers staan daarbuiten. Tegeroever hen beginnen we met een blanke lei. Zij komen niet naar Antwerpen met de vaste overtuiging dat elke wattman en elke ontvanger een « hartfr... » is; wij zien dan ook niet in elk van hen iemand die er absoluut op uit is gratis vervoerd te worden.

Een tweede punt waarop we zouden willen wijzen: het gebruik van een beschaafde omgangstaal. Wie van ons Frans of wat ook moet spreken, doet zijn best om die vreemde taal niet te verwringen tot een vreselijk dialect. Waarom een andere houding aannemen tegenover Vlamingen en Nederlanders? We moeten niet overdrijven, geen uitspraak willen nabootsen die in humoristische sketches als typerend geldt voor een bepaalde mensensoort, maar de Algemeen Beschaafde Omgangstaal ligt buiten niemands bereik. Wie onder dat oogpunt veel van school vergeten heeft, kan nog een goed deel ophalen bij het beluisteren van de gesproken radiuitzendingen bv.

Tenslotte iets dat geldt niet enkel voor de expositietijd: een flinke houding en een verzorgde kleding voor allen die een uniform dragen. Het uniform drukt een stempel op de drager. Het trekt de aandacht veel meer dan een burgerplunje, aandacht die waardeert of veroordeelt. Vooral in 1958 — nu de faam van Antwerpen die we als Sinjoren moeten hoog houden, niet alleen op het terrein van voetbal en van bier, maar ook onder het aspect « trampersoneel » — zal stijgen of dalen door de verhalen die de bezoekers bij hun thuiskomst zullen opdissen — moet hierop gelet worden.

ONZE VRIJWILLIGE TOLKEN.

Officieel is thans bekend dat alle deelnemers, T.A.O.-agenten, aan de testen voor Vrijwillige tolk in deze proef geslaagd zijn. Eerstdaags zal het bericht bekend gemaakt worden waarbij zij van onze directie de toelating zullen krijgen om hun kenteken op het T.A.O.-uniform te dragen. Wij wensen hen allen van harte proficiat met het behaalde resultaat en veel genoeg in hun nieuwe taak.

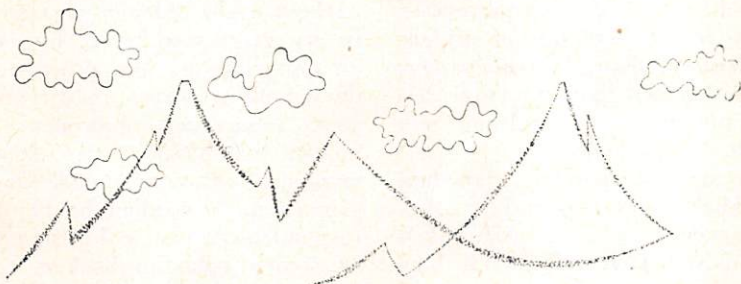


Ziehier de laureaten : Abel H., Dassen G., Casus A., De Coninck J., De Herdt F., Duprez R., Hamerlinck C., Kerstens J., Leber F., Mertens K., Van der Maeren M., Van Gossum S., Van Herck H., Van Zeebroeck J., Vyt F.

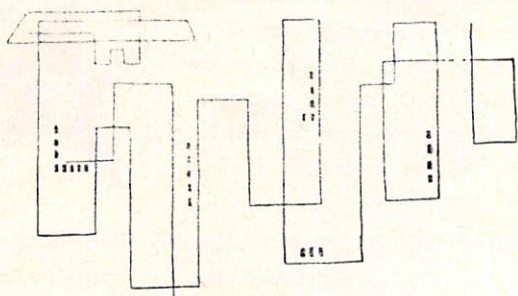
PROFICIAT !

Op 14 januari jl., bij het in orde brengen van zijn geldtas, stelde collega Cleyman vast dat hij zijn ontvangst van de vorige dag miste. Hij vermoedde dat hij deze in het rijtuig had laten liggen bij het inrukken. Bij navraag bij de inkasseerder, vernam hij met vreugde dat zijn vergetelheid reeds was goed gemaakt door collega Verreyt, die de vermiste som had gevonden bij het uitrukken en deze reeds overgemaakt aan de betrokken inkasseerder.

Collega Cleyman verzocht ons langs deze weg zijn erkentelijkheid voor dit spontaan gebaar van kameradschap bekend te maken, verzoek waaraan wij graag voldoen.



In Amerika zegt men : « Terug naar de stad »



Van 1950 tot '55 nam de bevolking van de Amerikaanse steden met 12 miljoen toe : hiervan trokken maar 2,5 miljoen naar de grote steden, de overigen gingen naar de *suburbs*, de voorsteden : de scheiding stad en platteland. Deze vooroordelen zijn gelijktijdig met de grote steden gegroeid, uit protest tegen de vlakheid en eentonigheid daarvan. In comfort doen zij niet voor de grote stad onder, zij hebben hun winkel- en vermaakcentra, bovendien heeft elke familie haar eigen tuin, garage en veranda : de zo beroemde *porch*. Het enige bezwaar van het wonen in een voorstad is de *afstand* die haar van de grote stad scheidt, waaraan zij tenslotte haar reden van bestaan ontleent. Onafzienbare files *auto's* verlaten 's avonds de metropolis, en buitenstaanders durven tijdens de spitsuren, als de *buitenbewoners* hun uur of een half uur lange reis naar huis begint, de stations niet ingaan.

Het ziet er naar uit, dat deze ontwikkeling tot stilstand is gekomen; meer en meer MENSEN WILLEN NAAR DE STAD TERUG. Het leven in de voorstad

verstikt hen, zoals het grotestadsleven hen vroeger verstikte : want ook in de voorstad in het leven gestandaardiseerd. Het ene huis lijkt er op het andere, alles is uniform, ten hoogste heeft de een wat grotere, de andere een wat kleinere auto of T.V.-toestel, maar allemaal gaan ze naar de kerk, hebben dezelfde zonnebril en eten in celofaan verpakt voedsel.

Het Amerikaans tijdschrift « Fortune » heeft, in samenwerking met « ACTION », (American Council to Improve Our Neighbourhood - de Amerikaanse raad ter verbetering van onze omgeving) een studie over de bewoners van grote steden gemaakt en daartoe 600 inwoners van Chicago, Philadelphia en New York ondervraagd over hun herkomst, de redenen waarom zij in een grote stad leven, hun werk en ontspanning. Alle groepen van de bevolking waren in dit onderzoek inbegrepen, bewoners van nieuwe luxe-blokken, van de oude woningen en omgebouwde andere gebouwen. Bovendien hebben correspondenten van « Fortune » in 54 steden belastingsboeken, registers van scholen en kadaster door-

gewerkt om na te gaan welke mensen vanuit het land weer naar de stad teruggekeerd waren.

Zij gingen ervan uit, dat een stad die 's avonds verlaten is, geen stad meer is en dat een stad allerlei soorten bewoners nodig heeft : zowel arbeiders als winkeliers, grote zakenlieden en intellectuelen, want zonder hen verliest de stad stijl, charme en cachet. Het is gebleken dat *velen het leven in de voorsteden moe zijn*, omdat zij niets meer voelen voor grassnijden en knutselen. De vrouwen van hen die in de stad werken, wensen niet meer deel uit te maken van een kleine gemeenschap. Zij krijgen hun echtgenoot niet alleen moe van zijn werk thuis, maar ook van de lange weg die hij moest afleggen. Zij *willen* de glans en opwindig van de stad, waar alles gebeurt en de theaters, musea en nachtclubs vermaak schenken. Zij willen de kinderen niet in een kleine omgeving - rijk bij rijk, arm bij arm - maar in een heterogene, grotere omgeving laten opgroeien.

Onder de alleenstaanden zijn veel groepen, *die de stad boven « buiten » verkiezen*; maar ook de welgestelden doen dat, de intellectuelen, academici, weduwen, gescheiden lieden, kinderloze echtparen, jongeren en zij houden allen van de stad en haar heterogene gestalte. houden van de naamloosheid die de stad veel meer biedt dan de voorstad met haar alleswe-

tende burenen. Zij houden ook van de grotere mogelijkheden bij het winkelen, schoolbezoeken, eten en ... uitgaan.

Tot daar, dan de stem uit Amerika ! Vermits « Uncle Sam » reeds zo dikwijls de voorloper is geweest van moderne ideeën is het niet onmogelijk dat dergelijke opvattingen ook bij ons in Europa ingang zouden kunnen vinden.. ! ?

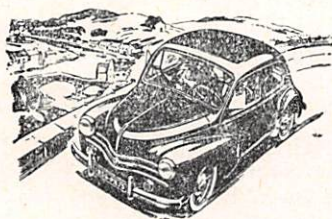
Hieronder geven wij een kleine statistiek, waaruit blijkt dat wij hier in Antwerpen ook wel een en ander hebben beleefd op het gebied van de verplaatsing der bevolking. Aan de hand van deze cijfers wordt duidelijk het succes bewezen van het leven in een voorstad, terwijl het aantal inwoners van de eigenlijke stadskern voortdurend daalde.

Voortgaande echter op de resultaten van de bouwpolitiek van het Antwerpse Stadsbestuur en de ontworpen plannen, zoals wij deze hebben in beeld gezien op de tentoonstelling « Antwerpen bouwt », mogen wij wel veronderstellen dat hierin wel enige veranderingen op til zijn. Alle krachten worden samengebundeld om nieuwe bewoners naar het stadsgebied te lokken. Wij vermelden : de oprichting van de nieuwe woonwijken van de Zaanstraat, Jan de Voslei en Luchtbal en de bouwprogramma's voor de Linker-Oever, Oorderen, Oosterweel en zelfs Lillo evenals de initiatieven genomen door grotere en kleinere bouwondernemingen bij de oprichting van de talrijke moderne flatwoningen in en rond de stadskern.

HOE EVOLUEERDE DE ANTWERPSE BEVOLKING SINDS 1900 ?

	Telling	
	31.12.1900	31.12.1956
Antwerpen-Stad	275.091	256.075
Oosterweel	1.075	—
Merksem	11.648	32.103
Deurne	8.517	62.469
Borgerhout	37.295	50.118
Berchem	19.962	47.104
Hoboken	10.202	30.683
Wilrijk	6.407	30.790
Ekeren	5.660	19.022
Mortsel	3.463	21.378
	<hr/>	<hr/>
TOTAAL	379.320	549.742

**De nieuwe 4 P.K. RENAULT
met automatische koppeling**



DEMONSTRATIE

SHOWROOM

GARAGE D'ANVERS (A. T. M.)

LEOPOLDSTRAAT, 37

ANTWERPEN

Tel. : 32.79.85

Voortbrengst en overbrenging van elektrische energie

De elektriciteit, deze wonderbare energiebron, is momenteel het onderwerp van de dag, zij het dan in termen als : elektronica, zwakstroom, televisie, radar, e.d. In haar diverse vormen heeft zij ons dagelijks leven hervormt en... vergemakkelijkt. Maar hoe komt deze bron van comfort tot onze huiskamer? Om deze vraag te kunnen beantwoorden hebben we ons gewend tot de Verenigde Energiebedrijven van het Scheldeland (EBES) N.V., welke ons onderstaand antwoord bezorgde en waarvoor wij hen van harte danken. (N.v.d.R.)

In het gewest Antwerpen wordt de voortbrengst van elektrische energie hoofdzakelijk door de Centrales van Merksem en Schelle verzekerd. Deze Centrales zijn respectievelijk gelegen langsheen het Albertkanaal en aan de samenvloeiing van de Schelde en de Rupel.

Hun ligging bij deze belangrijke waterwegen is noodzakelijk eensdeels voor de aanvoer van de gebruikte brandstoffen, en anderdeels wegens de grote hoeveelheid water nodig voor het afkoelen van de machines.

Als brandstof wordt gebruikt : kolen, schieferkool, schlamm, asfaltachtige residus van de petroleumraffinaderijen en eindelijk, maar uitsluitend door de Centrale van Merksem, de restgassen van de raffinaderijen van de Haven.

In de Centrale van Schelle zijn machines met een totaal vermogen van 250 000 kW opgesteld, waarvan 2 eenheden van 50 000 kW die na de oorlog van 40/45 geïnstalleerd werden.

In de Centrale van Merksem beschikt men over 5 eenheden van 15 000 kW, waarvan er 2 na de oorlog opgesteld werden, en over een ultra-moderne groep van 60 000 kW waarvan de proeven beëindigd zijn en die weldra zal in dienst gesteld worden.

Al deze machines volstaan gemakkelijk om het gewest Antwerpen van stroom te voorzien. Nochtans mag niet vergeten worden dat deze Centrale geïnterconnecteerd zijn met het ganse Belgisch net met voedingslijnen van 70 000 of 150 000 V, hetgeen toelaat de plaatselijke overproductie naar andere gewesten over te brengen en eventueel, in geval van defect, hulp van andere centrales van het land te ontvangen.

De elektrische energie wordt voortgebracht te Merksem en te Schelle onder vorm van wisselstroom met spanningen van 10 000 V en opgevoerd tot 70 000 V. Vandaar wordt zij overgebracht naar verschillende omvormingsstaties waar zij herleid wordt tot een spanning van 15 000 V. of van 6 600 V. In het gewest Antwerpen zijn er vijf dergelijke onderstaties, namelijk : Beerse, Zurenborg, Wilrijk, Schelle en Lier.

Van uit deze posten wordt de energie op 15 000 V of 6 600 V overgebracht tot bij de hoogspanningscliënten of naar de omvormingsposten waar deze herleid wordt tot de door de laagspanningscliënten gebruikte spanning, t.t.z. ofwel 115/200 V, ofwel 220/380 V.

Er dient aangestipt dat een uiterst klein aantal abonnees op het nog bestaande gelijkstroomnet in Antwerpen, Berchem en Borgerhout, aangesloten is. Om deze cliënten van stroom te voorzien herleiden speciale omvormers de wisselstroom in gelijkstroom 110/220 V. Dit gelijkstroomnet verdwijnt geleidelijk daar de meeste moderne toepassingen wisselstroom vergen.

Nochtans hebben bepaalde verbruikers gelijkstroom nodig met spanningen die verschillen van deze normaal beedeeld, zoals b.v. voor het benutten van elektrische energie voor tractietoestellen. In deze gevallen wordt de omvorming door de gebruiker zelf gedaan.

BEDELING

De bedeling van elektrische energie in het gewest Antwerpen wordt tegenwoordig verzekerd onder het regime van de gemengde Intercommunale, uitgezonderd de gemeente Hoboken, die de uitbating doet onder Gemeente-regie.

De uitbating van de Stad Antwerpen geschiedt door I.M.E.A. evenals de gemeenten Lillo, Burcht en Zwijndrecht.

INTERANDA omvat de randgemeenten Borgerhout, Merksem, Berchem, Ekeren, Brasschaat, Mortsel en Duffel.

INTERRUPEL omvat de zes gemeenten langsheen de Schelde en de Rupel van Hemiksem tot Rumst.

INTERLO omvat 10 gemeenten van de Linker-Oever gegroepeerd rond Beveren-Waas.

INTERNETE baat 30 gemeenten uit gelegen in de omstreken van Antwerpen, van Kapellen ten Noorden, tot Lier ten Zuiden en die zich uitstrekken tot Beerse ten Oosten. Ten slotte ver-

zekert EMAG de uitbating van Deurne, Wilrijk en Berendrecht.

Onder het regime van de gemengde Intercommunale, worden de openbare besturen geassocieerd met de elektrische privaatamaatschappij, in dit geval EBES, die de uitbating verzekert zowel voor de Laag- als voor de Hoogspanningscliënten, tot 1000 kW. Het aantal abonnees beheerd door EBES in het kader van de gemengde Intercommunales, belooft meer dan 260 000.

De diensten van EBES regelen dus, overeenkomstig de beslissingen getroffen door de verschillende Raden van Beheer waarin de openbare besturen evenredig vertegenwoordigd zijn : de tarieven, de aansluitingen, de facturatie, de inkasseringen, enz... Zij zijn ter beschikking van het publiek hetzij in de burelen van de Nationalestraat voor de cliëntele van de Stad, hetzij in de lokale burelen van de rand- of buitengemeenten.



TARIEVEN

De tarieven voor particulieren zijn gelijkgeschakeld op nationaal plan en deze tarificatie wordt nu in al de Intercommunales van het gewest toegepast.

Deze tarificatie, afnemend naar verhouding van het verbruik, omvat vier maandelijkse schijven met een eerste van 15 à 17 kWh volgens het geval, aan de normale prijs voor verlichting; de prijzen van de tweede en derde schijf bedragen op dit ogenblik, **2,62 F**

en 1,89 F het kWh om met ± 90 kWh per maand de vierde schijf te bereiken van 1,17 F.

Derwijze is het mogelijk voor de cliënten die een verbruik van zeker belang hebben, de elektrische energie te benutten aan uiterst voordelige voorwaarden.

Wanneer de meterstanden per drie maand opgenomen worden in plaats van maandelijks, dient het aantal kWh hiervoor vermeld met drie vermenigvuldigd. Dit tarief heeft de eigenschap met elke kwijting te herbeginnen en niet meer elk jaar zoals het vroeger het geval was.

Voor speciale, uitsluitend nachtelijke toepassingen, zoals het heetwaterreservoir en de verwarming van lokalen door accumulatie, wordt een afzonderlijke

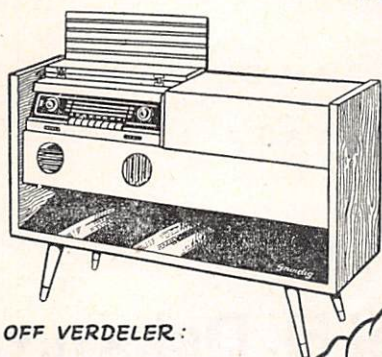
meter voor speciaal tarief toegestaan, hetwelk op dit ogenblik 82 centiem per kWh bedraagt.

Maandelijks tarieven, afnemend naar verhouding van het verbruik, zijn eveneens van toepassing voor handelaars en werkhuizen; in deze gevallen hangt de belangrijkheid van de schijven af van het vermogen van de opgestelde meter.



de moderne lijn

GRUNDIG

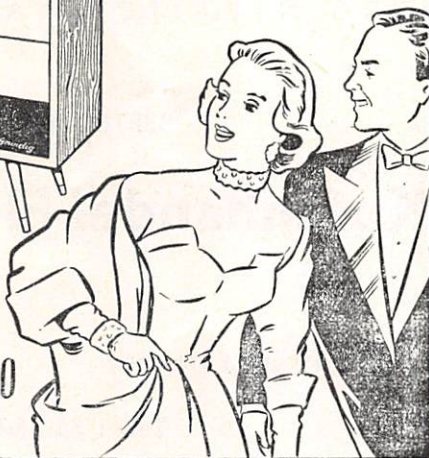


OFF VERDELER:

J. DEHING

DIEPESTRAAT, 136-140

ANTWERPEN



Tramvaria

HALTEWIJZIGING OMGEVING MEIR.

Sinds 10 februari jl. werden door T.A.O., in overleg met de Politie, haltewijzigingen voorzien in de omgeving van de Meir.

Inderdaad, werd de halte in de Huidvettersstraat, hoek Meir (richting stad) voor de lijnen 7 en 8 afgeschaft met het oog op de geweldige verkeersdrukte in deze smalle verkeersader.

Wij zijn ervan overtuigd dat het reizend publiek van die lijnen deze maatregel — welke getroffen diende te worden voor de goede gang van het openbaar vervoer en het wegverkeer in 't algemeen — wel zal willen begrijpen.

SAMENSMELTING TRAMLIJNEN 4 EN 8.

Teneinde de — uit oogpunt van verkeer — zeer lastige en tijdrovende rondrit van de Groenplaats met de tramlijn 4 en 8 te vermijden werden sinds enige tijd deze tramlijnen versmolten tot één traject (Hoboken - Groenplaats

- Eksterlaar), met dien verstande nochtans dat zij gans afzonderlijk van elkaar gescheiden blijven als tramlijn. De trambestuurders veranderen inderdaad de tekst van de film of kopbord alvorens aan de Groenplaats (Postkantoor) toe te komen.

Door dit feit wordt de — uit oogpunt van verkeer — zo drukke Groenplaats volledig ontlast van de « rondrijdende trams » der lijnen 4 en 8.

TRAMHALTE LIJN 2 - Kon. Elisabethlaan - TER HOOGTE DRIEHOEK (richting Hoboken).

Deze tramhalte werd, gelet op het drukke verkeer in de Kon. Elisabethlaan, verplaatst naar de J. Van Rijswijklaan (huisnr 28), dit is ongeveer 100 meter naar de Lange Lozanastraat toe. Deze maatregel werd getroffen om het verkeer in de Kon. Elisabethlaan niet onnodig op te houden door onze stilstaande wagens aan de vroegere halte.

E E N G O U D E N R A A D ,
Z O R G N I E T T E L A A T !

BESTEL NU BIJ

Kolenhandel H. Dokx n.v.

TURNHOUTSEBAAN, 397

BORGERHOUT

Tel. : 35.28.08

Onze Gepensioneerden

Aan al de collega's welke tijdens de voorbije maanden op rust gingen, wensen wij voor hen en hun naastbestaanden nog vele, vele jaren toe van ongestoorde rust na de volbrachte taak. Wij drukken de hoop uit dat zij nog lang zullen kunnen genieten van een welverdiende pensioenperiode in vrede en goede gezondheid.
GINGEN OP RUST PER 1.12.1957.

VAN BELLE, Frans, kraagnummer 1341. Geboren te Anderlecht op 5 november 1892. In 1924 kwam hij als trambestuurder bij ons in dienst, functie die hij steeds is blijven uitoefenen. Wij hebben hem steeds gewaardeerd als een ernstig agent die plichtsgetroou de hem opgedragen taken vervulde. Verder wist hij naam te maken als een zeer handig houtbewerker en wij konden ons er persoonlijk van overtuigen tot welke prestaties hij in staat is. Het is zijn voornemen zich tijdens zijn pensioenperiode volledig aan dit hobby te wijden, waarbij wij hem veel succes en menig aangenaam uurtje toewensen.



JOCHMANS, Jozef, kraagnummer 1261. Geboren te Opvelp op 24 november 1892, kwam hij op 22 december 1919 bij onze maatschappij in dienst. Van bij de aanvang van zijn loopbaan verkoos hij het ambt van trambestuurder. Deze functie heeft hij gedurende gans zijn verdere loopbaan uitgeoefend tot grote voldoening en van de reizigers en van zijn oversten. Hij kan terugblikken op een zeer goede diensttijd met een minimum van aanrjdningen. In 1954 werd onze vriend Jozef door een langdurige ziekte getroffen die hem verschillende maanden van ons weghield. Na zijn herstel bekwam hij een aangepaste dienst en werd hij belast met het onderhoud van de rijtuigen in de Garage Busselstraat.



JANSSENS, Jozef, kraagnummer 1103. Geboren te Broechem op 10.11.1898. Het is eerst op 30-jarige ouderdom, nl. op 21.2.1929 dat hij bij onze maatschappij in dienst komt. Opgeleid als ontvanger, beoefende hij deze functie gedurende zijn ganse verdere loopbaan. Dat hierbij wel eens een potje gebroken werd, kan de beste overkomen. Over 't algemeen echter kan onze vriend Jozef op een zeer gunstige dienststaat terugblikken. Intussen echter had hij met een wankele gezondheidstoestand af te rekenen en alhoewel in een aangepaste dienst geplaatst als bijgevoegd reserve-agent in Loods IV, moest hij toch op 29.11.1953 zijn werkzaamheden stopzetten, zodat hij thans vervroegd op rust gaat. Wij wensen onze vriend Janssens, veel moed en sterkte toe en nog veel jaren.





FLOSSIE, Jules, kraagnummer 1880. Geboren op 28. 12.1892 te Kortenaeken (Prov. Brabant), kwam hij op 8 april 1920 bij onze maatschappij in dienst. Van bij de aanvang van zijn loopbaan verkoos hij het ambt van ontvanger. Dit beviel hem zo goed dat hij in deze functie gebleven is tot de dag van zijn op rust gaan. Collega Jules, stond algemeen bekend als een man met een zachtaardig karakter, waardoor hij de waardering genoot van al zijn werkmakers, oversten en reizigers, bijzonder deze van lijn 8, waar hij vele jaren dienst deed. Verder mag hij er fier op gaan een blanco strafregisten achter te laten, waarvoor wij hem van harte feliciteren.



LIEKENS, Felix, kraagnummer 370. Geboren op 3. 10.1896 te Antwerpen was hij op 11 november 1923 in dienst getreden bij de S.A. Autobus Belge, om op 7 januari 1926 bij onze maatschappij over te komen. Gedurende de vele jaren dienst op onze tramlijnen, voornamelijk die lijnen welke thuishoren bij loods III, oefende hij steeds de functie van ontvanger uit. Oud-strijder 1914-1918 werd hij vereerd met verscheidene eervolle hoge onderscheidingen, alsook verschillende burgerlijke eretekens. Spijtig voor vriend Felix, ging het met zijn gezondheid niet al te best en verscheen hij veelvuldig op het ziekenrapport, zoda-

danig zelfs dat hij op aanraden van zijn behandelende geneesheer zijn vervroegde opruststelling aanvraag, welke hij op 1.1.1958 bekwam.



DIERCKX, Theophiel, kraagnummer 577. Geboren te 's Gravenwezel op 3 december 1897, trad hij op 21 maart 1932 bij onze maatschappij in dienst. Van bij de aanvang van zijn dienst werd hij opgeleid tot trambestuurder en het is dan ook in deze functie dat wij hem steeds gekend hebben. Het grootste deel van zijn loopbaan behoorde hij tot het personeel van loods « Groenenhoek » waar hij zeer vele vrienden telt. De laatste jaren kwam ook hij nogal eens voor op de lijst der zieke agenten, wat hem er toe aanzet heeft zijn vervroegde opruststelling aan te vragen die op 1.1.1958 van kracht werd.

DE CLERCQ, Amedeüs, kraagnummer 773. Geboren te Hamme op 6 december 1894, trad hij op 1 mei 1913 bij onze maatschappij in dienst. Na een maand opleiding werd hij aangesteld als trambestuurder, in welke functie hij zijn ganse loopbaan heeft volbracht. Vele jaren maakte hij deel uit van het personeel van loods « Driehoek » waar hij zeer gezien is door zijn collega's. Het is daar ook dat hij de omvorming van tramlijn 5 in autobuslijn beleefde, waardoor hij overgeplaatst werd naar lijn 2. Wegens een wankele gezondheidstoestand werd hem op zijn verzoek een vervroegde opruststelling verleend op 1.1.1958.



ACKE, Arthur, kraagnummer 1022. Op 20 september 1897 te Moerbeke-Waas geboren, kwam hij op 18 november 1928 bij onze maatschappij in dienst. Het grootste deel van zijn loopbaan vervulde hij de functie van ontvanger op de lijn 3, waar hij zeer gewaardeerd werd zowel van zijn werkmakers, oversten als reizigers. Ook de jongere collega's bewaren een prettige herinnering aan hem, daar hij velen van hen opleidde als ontvanger. Op zijn eigen verzoek werd ook aan deze collega een vroegtijdige opruststelling verleend per 1.1.1958.



VERHAERT, Petrus, stamnummer 8021. Geboren te Oevel op 6 december 1893, kwam hij op 25 maart 1920 bij onze maatschappij in dienst. Van bij de aanvang van zijn loopbaan werd hij aangesteld als naaldenkuiser. Dag in dag uit was hij dan ook op alle punten van het net te vinden, vergezeld van de wel bekende spuitwagen, zodat wel vele agenten hem zullen kennen. Vele van onze collega's zullen zijn welbekende figuur dan ook missen aan de wissels waar zij gewoon waren hem te ontmoeten.



MERTENS, Philip, stamnummer 8094. Geboren te Antwerpen op 23 december 1892. Op 1 mei 1919 kwam hij in dienst bij onze maatschappij bij de « Verkeersdienst ». Na enkele jaren dienst ging hij over naar de dienst « Gebouwen » als schilder, om daarna aangesteld te worden als naaldenkuiser. Evenals collega Verhaert, genoot hij dezelfde bekendheid en ook hem zullen wij missen tijdens onze dagelijkse tochten over het net.

GINGEN OP RUST PER 1.2.1958



DE VRIES, Corneel, kraagnummer 729. Geboren te Lier op 9 januari 1893 en in dienst gekomen bij onze maatschappij op 7 juli 1925. Als zovele andere en zoals het toen gebruikelijk was heeft ook vriend Corneel slechts één functie uitgeoefend, nl. trambestuurder. Voor het grootste deel van zijn diensttijd behoorde hij tot het personeel van de loods Merksem. Wij hebben hem steeds gekend als een agent die plichtsgetrouw zijn taak vervulde. De laatste jaren zagen wij hem zo nu en dan al eens op het ziekenrapport, zelfs eens voor verscheidene maanden maar wij hopen dat dit ten goede zal keren

nu hij van een welverdiende rust kan gaan genieten.



HEYLEN, Karel, kraagnummer 1263. Geboren te Antwerpen op 10 januari 1893. Voor hij op 22 december 1919 bij onze maatschappij in dienst kwam, werkte hij eerst in een ijsfabriek. Bij het uitbreken van de oorlog 1914-1918 gaf hij zich aan als vrijwilliger en deed gedurende de ganse campagne frontdienst. Verschillende eretekens werden hem toegekend voor opgelopen kwetsuren. Collega Karel hebben wij steeds gekend als een gewetensvol agent die plichtsgetrouw zijn taak volbracht. De laatste jaren bezorgde een wankele gezondheidstoestand hem heel wat last en wij hopen dat, nu hij van een welver-

diende rust kan genieten dit hem zal helpen de moeilijkheden te boven te komen.



CLAESSENS, Karel, kraagnummer 90. Op 6 februari jl. werd door de « Kring van het Toezichtspersoneel T.A.O. » het op rust gaan gevierd van hun collega en vriend Karel. Ook bij het rijdend personeel is Dhr. Claessens geen onbekende, daar hij vele jaren werkzaam was als Controleur Binnendienst in de loods « Groenenhoek ». Tevens maakte hij daar deel uit van het bestuur dat het jaarlijks feest voor de gepensioneerden van deze loods verzorgt. Geboren te Wortel op 8 januari 1894, was hij op 12 juli 1920 bij onze maatschappij in dienst getreden. Voor zijn dienstname bij de tramwegen was hij eerst

melkboer geweest en daarna diamantbewerker. Door zijn kalme manier van optreden wist hij zich spoedig bij het personeel een goede reputatie te verwerven. Zijn eigenschappen bleven niet onopgemerkt en op 1 april 1942 werd hij benoemd tot controleur binnendienst. Daar hij te kampen heeft met een wankele gezondheidstoestand, vroeg hij zijn vervroegde opruststelling aan, welke hem verleend werd. De rust waarvan hij nu zal kunnen genieten zal hem zeker ten goede komen.

Bij het technisch personeel van de loods te Hoboken, werd het op rust gaan gevierd van hun vriend en collega, **MEUL, Frans**, stamnummer 6327. Geboren op 31 januari 1896, kwam hij bij onze maatschappij in dienst op 16 juli 1920 als trambestuurder. Op 6 juni 1921 ging hij over naar het technisch loodspersoneel waar hij belast werd met het groot nazicht van het elektrisch gedeelte van de tramrijtuigen. Bij zijn oversten stond hij aangeschreven als een zeer werkzame kracht waaraan men in volle vertrouwen een opdracht kon geven. Eveneens wegens moeilijkheden met de gezondheidstoestand, zag collega Frans zich verplicht een vervroegde opruststelling aan te vragen.

DANKBETUIGING

Dhr. Claessens, gepensioneerd Controleur Binnendienst van Loods 1 (Groenenhoek), zendt langs deze weg zijn hartelijke en beste dank aan alle Collega's en Leden van de « Kring van het Toezichtspersoneel T.A.O. », voor de genegenheid betoond bij zijn op rust gaan op 1 februari jl. De wederzijdse vriendschap waarin hij zich steeds heeft mogen verheugen, zal hij trouw bewaren als een van de mooiste herinneringen uit zijn ganse loopbaan.

IK HEB EEN HUIS MET EEN TUINTJE...

Klokjes of Bellekens



De *Fuchsia* is een heester van de koude kas, met half houtachtige twijgen, zwierige hangende bloemen tijdens de zomer, soms ook tijdens de winter. Gemiddelde hoogte 60 cm. op 40 cm. doormeter.

In deze soort bloem vindt de liefhebber een grote variatie van enkele, dubbele bloemen, afhanginge en staande planten en ook met mooi gevarieerde bladeren.

Fuchsia's zijn populaire plantjes die veel gekweekt worden. Lage variëteiten worden in struik ge-

teeld, de rankende opgeleid tegen laddertjes of waaivormen, om bv. voor een venster geplaatst te worden.

Het zijn tevens goede planten voor zomerperken, vooral voor frisse, vochtige, half belommerde plaatsen. Hiervoor kiest men best de laagstruikende soorten.

Op stam geteeld, vormen de *Fuchsia's* zeer lieve bloempjes, waarvan de bloemen onder de kroon hangen. Zij kunnen benutigd worden in zomerperken, in banden of langs hofwegen.

Een verzameling, hoe klein ook, staat zeer lief in de tuin, de veranda of de overdekte koepel.

De vermenigvuldiging geschiedt door middel van stekken of scheuten. Hiervoor neemt men scheuten of koppen zonder bloemen. Het stekken wordt in 2 tijdstippen gedaan : 1^o van augustus tot oktober in de volle grond of tuin. Men steekt de stek of scheut in een bloempotje met lichte bladgrond. Eenmaal goed geworteld worden zij ingenepen voor lage struiken : voor het vormen van boompjes worden de zijscheuten weggenomen. Het

tweede tijdstip voor het stekken is gelegen in maart. Dit voor de bijna droog overwinterde planten. Deze dienen in januari-februari warm geplaatst om te schieten. Deze stekken leveren kleinere planten, en bloeien ook later dan de andere.

De Fuchsia's houden van lichte humusrijke grond : 2/3 bladgrond en 1/3 mestaaarde voor jonge planten in potten. Voor oude planten is het goed een weinig graszoden-aarde bij te voegen.

Tijdens de groei wordt er met vloeimest gegoten.

« Zoals het klokje thuis bloeit, bloeit het nergens ».

V. H.



VELO S

Komplete Toerist fiets vanaf Fr 1785 Komptant
Krediet vanaf Fr 133 per maand — Onmiddellijke aflevering

Alle Modellen en Prijzen

BROMFIETSEN

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

JUPITER

37 Quellinstraat, Antwerpen. Tel. 32.47.90. Open van 8 tot 20 uur.
Eigen Werkplaats — Alle onderdelen — Occasies



In Memoriam

Op 27 december jl. ontvingen wij de treurige mededeeling dat de heer **NIJS, Henri** van ons was heengegaan in de ouderdom van 62 jaar. Hierdoor werd het controleurskorps wederom in rouw gedompeld. Op 30.1.1924 in dienst gekomen bij onze maatschappij werd hij op 1.1.1949 bevorderd tot hoofdbestuurder. Op 11.6.1951 ging hij over naar het korps van de controleurs. Zijn gehele loopbaan werd gekenmerkt door een kalme en rustige plichtsbetrachting, welke hem zeer geliefd maakte bij het rijdend personeel.



Aan de naastbestaanden en familieleden van onze betreunde collega, bieden wij onze oprechte blijken aan van innige deelneming. Rust zacht, waarde collega.

DE NIJS, Joannes, kraagnummer 1431. Geboren te Lillo op 12 mei 1894, overleden te Berchem op 14 januari 1958. Was bij onze maatschappij in dienst getreden op 12 juli 1922 als loodsarbeider. Op 16 januari 1928 kwam hij over naar het personeel van de Verkeersdienst als trambestuurder. Gedurende vele jaren maakte hij deel uit van het personeel van de loods « Driehoek ». Op 5 september 1956 werd hij ziek gemeld. Niemand kon toen vermoeden dat hij nooit meer in ons midden zou terugkeren. Zijn heengaan wordt door allen die hem kenden ten zeerste betreurd. Aan zijn naastbestaanden en familieleden blieden wij onze getuigenis van innige deelneming in het zwaar verlies dat hen komt te treffen.



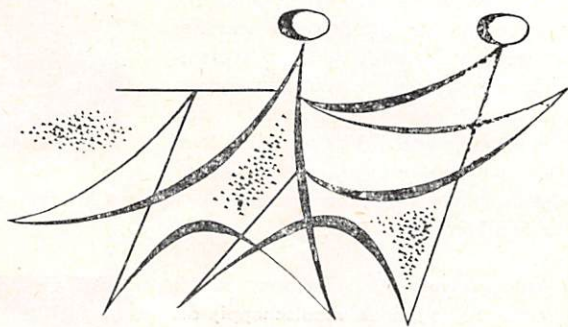
NUYTS, Frans, kraagnummer 231. Geboren op 12 februari 1904, kwam hij bij onze maatschappij als ontvanger in dienst op 24 februari 1923. Zijn toewijding bij de uitvoering van de hem opgedragen taken vond haar beloning toen hij op 17 juni 1936 werd aangesteld als kandidaat-inkasseerder. In deze functie werd hij op 1.1.1945 vast benoemd. Vele jaren verzorgde hij de dienst in de garage « Pot-hoek ». Zijn nauwgezetheid en boven alle twijfel verheven eerlijkheid, maakten dat hij onder het rijdend personeel vele vrienden telde. Veel te vroeg is deze sympathieke collega van ons heengegaan en wij buigen dan ook zeer diep voor de familie en naastbestaanden in de zware rouw die hen komt te treffen. Rust zacht, vriend Frans.





DE RIDDER, Josephus, kraagnummer 1264. Geboren te Borgerhout op 16 oktober 1902, aldaar overleden op 28 januari 1958. Zijn heengaan, dat ons trof als een donderslag bij heldere hemel, maakt weer een leemte in de rangen van onze trouwe collega's, die met inzet van al hun krachten hun dagelijkse taak vervullen. Het trof ons des te meer daar wij vriend Jos, na zijn ziekte van het begin van vorig jaar volkomen genezen achtten. Een voorbeeldig ontvanger, was hij sinds 30 november 1932 bij deze maatschappij in dienst getreden. Zijn overlijden zal ongetwijfeld door allen die hem gekend hebben diep

betreurd worden. Aan zijn naastbestaanden en familieleden bieden wij onze oprechte blijken van innige deelneming aan. Vaarwel, vriend Jos, Uw gedachtenis zullen wij trouw bewaren.



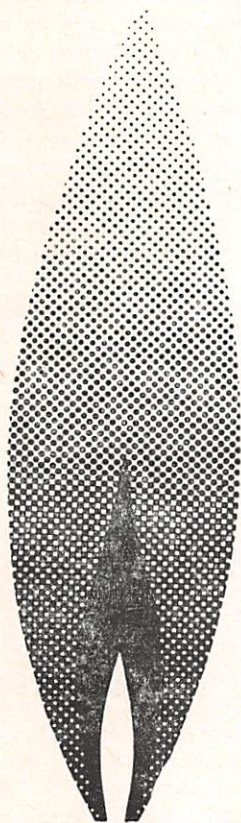
Collega's,

Voor Uw aankopen, raadpleegt de advertenties in Uw blad « T.A.O.-band ».

Op vertoon van Uw vrijvervoerkart verlenen verschillende van deze firma's interessante prijsverminderingen.

Gas - een onuitputbare bron van goedkope energie

Toen bij de aanvang van de 20e eeuw de elektriciteit definitief haar in-trede deed meenden vele dat dit het einde betekende van de onmiddels zo populair geworden aanwending van gas. Ontegensprekelijk werd het acti-viteitsgebied van de aanwending van gas als warmtebron enigszins ver-legd, maar dan op een terrein dat onafzienbare mogelijkheden biedt. Hierdoor ontstond een ware gasnijverheid. Hoe deze werkt wordt ons verteld in onderstaand artikel, ons welwillend verstrekt door de Ant-werpse Gasmaatschappij N.V. en door ons danbaar aanvaard. (N.v.d.R.)



Iedereen heeft op school de proef gezien waarbij een hoopje fijn gestamp-te kool in de kop van een pijp gestopt werd, de kop met klei omgeven en boven een brander gehouden. Weldra stroomde uit de steel van de pijp een gas, dat kon aangestoken worden en brandde.

Die proef deed ons als kinderen het principe van de gasbereiding begrijpen.

In retorten inderdaad wordt gaskool verhit : het gas ontsnapt, de coke blijft over.

Op het einde van de 18e eeuw was Minkeliers, de uitvinder van het gas, op dezelfde wijze te werk gegaan, maar had zijn fijn gestampte kool verhit in een geweerloop.

Gas, industrieel voortgebracht, werd in de eerste jaren van de 19e eeuw gebruikt voor de verlichting, om, on-middellijk daarna, zich het enorme ge-bied van de warmtevoorziening in keu-ken en nijverheid toe te eigenen. Gas is, inderdaad, de goedkoopste brandstof voor het koken, de warmwatervoorzie-ning, de koelkast en de verwarming, om niet te spreken van de miljoenen kubieke meter gas, die jaarlijks in de nijverheid gebruikt worden, eveneens als warmtebron.

Het principe van de gaswinning is bij dit alles niet hetzelfde gebleven :

voorzeker wordt in de cokesfabrieken nog steeds gas voortgebracht, maar naast die cokesfabrieken zijn er tegenwoordig talrijke andere bronnen voor gaswinning ontstaan, bronnen, die we in de verdere loop van dit artikel meer gedetailleerd zullen bespreken.

De eenmaal talrijke lokale gasfabrieken, die plaatselijk gas bereidde met, als doel op zichzelf, de gasbereiding zelf, zijn verdwenen. Voorzeker worden er nog enorme hoeveelheden gas uit steenkool gewonnen, maar de bereiding van gas is niet langer doel op zichzelf. De cokesfabrieken, zoals de naam zelf het zegt, fabriceren cokes, voor de metaalnijverheid of voor andere behoeften, en bij die cokesfabrieken ontstaat gas als een der talrijke andere bijproducten, die tezelfdertijd voortgebracht worden; het is vanzelfsprekend dat dit gas opgevangen wordt en gebruikt als overal gegeerd huishoudgas.

Het gas dat in de cokesfabrieken geproduceerd wordt, wordt via een hogedrukverbinding net gevoerd naar de steden en gemeenten waar het in speciale inrichtingen ontspannen wordt, om aan de verbruikers geleverd te worden onder de voorgeschreven druk. Dit hogedrukverbinding net bedient niet alleen het ganse land, maar is tevens aangesloten met buitenlandse netten in Nederland, Frankrijk en Duitsland zodat gas naar die landen kan geleverd worden of van die landen betrokken, indien toevallig onze eigen productie buiten werking zou vallen. Er wordt trouwens ook gas uitgevoerd, geëxporteerd, net als andere koopwaar.

Er zijn in België 24 cokesfabrieken met 1.472 cokesovens. In 1956 werden in België 2.500.000.000 m³ gas voortgebracht. Daarvan gingen rechtstreeks 1.800.000.000 m³ naar de nijverheid en de overige 700.000.000 gingen naar de openbare gasbedeling; op haar beurt

nam de kleinnijverheid nog een groot gedeelte van deze laatste hoeveelheid voor eigen rekening.

Naast het gas dat in de cokesovens uit steenkool getrokken wordt, betreft de gasnijverheid een aanzienlijke hoeveelheid gas uit de mijnen, het zogenoemde mijngas, al te zeer gekend door zijn gevaar voor de mijnwerkers. Met het wel afgetekend doel de veiligheid der mijnwerkers in de mijnen te verzekeren, wordt dit mijngas in de mijnen opgezogen en naar de oppervlakte gebracht. Na een kleine omvorming kan het zeer doelmatig gebruikt worden om aan het steenkoolgas toegevoegd te worden. Het zou inderdaad oneconomisch zijn dit zo rijke gas onbenut in de atmosfeer te zenden.

Hoger deden we reeds uitschijnen dat de gasbereiding niet langer het hoofddoel der cokesfabrieken is. De gasnijverheid maakt gebruik van een bijproduct der cokesfabrieken. Zo ook maakt de gasnijverheid, door aanwending van het mijngas, gebruik van een product dat zó maar te hare beschikking gesteld wordt, met andere woorden een product dat vanzelf ontstaat en niet opzettelijk gefabriceerd moet worden.

Het mijngas wordt door speciale leidingen van de mijnen naar verzamelstations gevoerd, waar het aan het gas uit de cokesfabrieken toegevoegd wordt. In het hennegouwse zijn thans 26 kolnmijnen uitgerust voor het opvangen van mijngas en rechtstreeks aangesloten bij het nationaal gastransportnet. Het mijngas, dat in 1956 opgevangen werd, vertegenwoordigde de tegenwaarde van 184.000.000 m³ huishoudgas.

Dit mijngas wordt ofwel in zijn oorspronkelijke vorm aan de nijverheid geleverd, ofwel omgevormd vooraleer aan het huishoudgas toegevoegd te worden. Inderdaad zijn onze gastaetsellen, keukenfornuizen, badverwarmers,

gasradiatoren, gaskoelkasten, enz. geregeld en ingesteld op een bepaald soort gas met afgetekende, streng beperkte eigenschappen : warmtevermogen, samenstelling, druk, enz. Deze toestellen zouden niet degelijk werken indien het geleverde gas een andere samenstelling, een ander warmtevermogen, of een andere druk had.

De omvorming en aanpassing van het mijngas aan het huishoudgas gebeurt in speciaal inrichtingen, waarvan één, in het bijzonder, een internationale faam verworven heeft : wij noemen het omvormingsstation te Mont Ste Aldegonde in de buurt van Binche.

In feite zijn die omvormingsstations in de eerste plaats controle-inrichtingen, die de schokken opvangen, veroorzaakt door de plotseling stijgende behoefte van het gasverbruik zekere uren van de dag, de spitsuren genoemd, en gelegen vlak vóór 12 uur 's middags, als overal alle huisvrouwen hun pot op het vuur zetten, of door de niet minder aanzienlijke plotselinge dalingen in het gasverbruik onmiddellijk na het middaguur. Wanneer door deze snelle stijgingen in de behoeften de hoeveelheid gas niet meer voldoende is in een bepaalde streek, wordt in de stations, automatisch, meer gas gestuurd naar die centra waar meer gas van doen is, en, zo nodig, wordt aan het steenkoolgas ook mijngas of gas van de petroleumraffinaderijen toegevoegd.

De bezoeker van zulk een omvormingsstation staat versteld over de verdoorgedreven automatisering. In dergelijke fabrieken treft men geen talrijk personeel, enkel een paar technici geruisloos bewegend voor meterlange controleborden met onafgebroken schommelende wijzers en zichzelf-tekenende grafieken; nu en dan drukt een techniek op een knop om, onmiddellijk, een paar honderdduizend kubieke meter gas naar de omgeving van Antwer-

pen, naar het Brusselse, of waar ook te sturen waar het vandoen is.

In zulk een station zijn geen gashouders er is enkel een net van reuze dikke buizen, waar de bezoeker niet wijs uit wordt en compressoren en pompen, die, vanzelf, door die druk op de knop aan het werk gaan, zodanig dat — in tegenstelling met hetgeen met electriciteit wel mogelijk is — er nooit onderbreking in de gaslevering bestaat. Gas kent geen « pannen ». Er is gas op ieder ogenblik van de dag of de nacht, om het even wanneer, gelijk in welk seizoen kunt U op gas koken, warmwater van uw badverwarmer tappen, of uw kamer op gas verwarmen; gelijk wanneer blijft uw koelkast op gas onafgebroken zorgen voor het fris en vers bewaren van uw voedsel. Gas staat steeds tot uw dienst.

De gasnijverheid beschikt nog over andere gasbronnen : in Amerika maar ook in Europa liggen er, diep in de aarde, onuitputtelijke hoeveelheden aardgas zo maar voor het grijpen. Dit aardgas kan ofwel aan het steenkoolgas toegevoegd worden, of op zichzelf gebruikt worden als goedkope bron van warmte-energie. In Frankrijk en Nederland wordt het aardgas doelmatig aangewend.

Tenslotte worden er in de petroleumraffinaderijen onoverzienbare hoeveelheden petroleumgas voortgebracht, niet met de bedoeling die petroleumgassen te produceren maar wel als bij-product, men zou bijna durven zeggen als afvalproduct. En het spreekt nogmaals vanzelf dat de gasnijverheid, in alle landen ter wereld, en ook bij ons, die reuze hoeveelheden petroleumgassen opvangt, om ze, via speciale leidingen, te sturen naar de omvormingsstations, waar deze petroleumgassen, net als het mijngas of het aardgas, omgevormd worden om toegevoegd te worden aan het steenkoolgas.

We mogen dus met een gerust geweten zeggen dat gas in onbeperkte hoeveelheid aanwezig is, in onbeperkte hoeveelheden voortdurend ontstaat, en nog gedurende jaren in onbeperkte hoeveelheden ter beschikking zal staan. Zoals in de bijbel staat « ... en het WAS licht ! » kunnen we zeggen : « er IS gas ! » of « gas IS er » of nog « gas ligt maar voor het grijpen ».

Dat gas goedkoop is spreekt vanzelf, dat het goedkoop is in zijn toepassingen weet iedere huisvrouw; en, dat het modern is zullen we in een volgend artikel, aan de hand van enkele typische voorbeelden nader bewijzen.

Dat de gasnijverheid op zichzelf een ver doorgedreven moderne industrie is hopen we met bovenstaande duidelijk aangetoond te hebben.

De „Ouden van Dagen”

Weg van de straat?

Onze bekommernis gaat niet alleen naar de ouden van dagen, maar ook naar de kinderen, wellicht onze kinderen, en de moeders met kinderwagens !

Op de baan en de straat ontplooit het moderne verkeer haar hoog aanzien en bevestigt het vooral haar *macht* !

Het schouwspel kan wellicht *prikkelend* genoemd worden, ja zelfs schilderachtig zijn wanneer men het kan gadeslaan vanaf de zoveelste verdieping... Van dichtbij bekeken is het schouwspel erbarmelijk te noemen. De snelheid is er stellig nodig; zij geeft comfort en vele voordelen; ook levendigheid en grote economische bedrijvigheid, we weten het allemaal maar zij heeft ook haar felle schaduwzijden.

Er zijn daar de *ouden van dagen, de kinderen, de gebrekkigen, de blinden*, waaraan het moderne verkeer meer en meer eisen stelt. De man, en ook soms de vrouw achter het stuur, geeft zich zelden rekenschap wat het snelle verkeer betekent voor al die *verschoppe-*

lingen waarvoor op de straat geen plaats meer is ! Wij hebben al eens horen spreken over het *ijzeren tijdperk*, we leven thans in het *harde en onmeedogend tijdperk* : geen ontzag meer voor hen die zich nog te voet wensen te verplaatsen.

Nochtans *ouden van dagen* is geen zeldzaamheid meer : de gemiddelde ouderdom stijgt, zodat het aantal ouden van dagen steeds toenemen zal. In de Verenigde Staten bereikt men een gemiddelde ouderdom van 70 jaar en in Europa zijn wij er niet ver meer af, zodat, meer dan wie ook, de mens die veroudert, het slachtoffer wordt van de openbare weg.

Uit Engelse statistieken van 1951 blijkt dan bijna eenzelfde aantal voetgangers gedood werd beneden de 10 jaar als van 10 tot 60; dus tijdens de eerste levensjaren wordt het risico voor de mens vijfmaal groter dan gedurende de 50 volgende jongelingsjaren en volwassen leeftijd. Boven de 60 jaar steeg het aantal gedode voetgangers $\frac{2}{3}$ hoger dan t.o.v. het totaal van dezelfde 50 jaren....

Met de ouderdom vermindert nu ook het fysisch weerstandsvermogen van de mens : de reacties zijn trager, het gehoor en het gezicht verslapt, de handelingen zijn minder snel, zodat het aantal van deze z.g. *onvoorzichtige voetgangers* geleidelijk toeneemt !

Het is zelfs voor een jonge mens praktisch onmogelijk geworden een brede straat met druk verkeer over te steken, laat staan voor ouden van dagen, kinderen en gebrekkigen.

Elke voetganger is nu afhankelijk geworden van het vooruitzicht, de voorzichtigheid en de bedaardheid van zijn medemens *achter het stuur*, evenals van zijn eigen aandacht en voorzichtigheid.

De voetgangers zijn nu wel gedeeltelijk beschermd door de *doorgang voor voetgangers* op voorwaarde nochtans dat de weggebruikers deze eerbiedigen, wat niet altijd het geval is.

Lichtsignalen geven maximum veiligheid, maar al te dikwijls komt het voor dat weggebruikers, tegen

het groen licht in, afbuigen en woest de overtocht van de voetgangers afsnijden, alhoewel deze laatsten zich voldoende veilig achten wegens het groen licht dat hen vrije doorgang geeft.

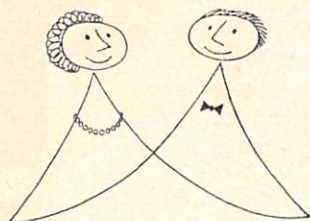
Dus, automobilisten, volgt deze **GOEDE RAAD** : *wees een heer in het verkeer* ! en waakt er op dat de *ouden van dagen*, kinderen, gebrekkigen en blinden, veilig de straat kunnen oversteken.



EEN BOTSING IS EEN AFSpraak

DIE MEN MOET VERMIJDEN !!!

Kandidaat Pim zag het Zo!



Op lijn 1, in het hoekje van zijn kleine bijwagen, staat Pim. Van een ogenblik verpozing, na een toeloop van reizigers, maakt hij gebruik om wat orde te scheppen in zijn geldtas en terwijl de briefjes en geldstukken tussen zijn vingers glijden, dwalen zijn gedachten naar zijn eigen financiës.

Er zou nog een geschenk voor 't vrouwtje moeten gekocht worden. Hetgeen ze graag ziet, kan er niet af en toch wil Pim een klein stukje materie om te offeren op het altaar der liefde. Gelukkig glimlachend betrapt hij er zich op dat hij nog steeds verliefd is op zijn eigen vrouw.

Door het stoppen van zijn rijtuig tot de werkelijkheid teruggebracht, merkte Pim op het voorbalcon een jong paartje. Een stukje liefde in moderne versie. Wel rusten hun handen in elkaar, maar... die houding! Ook wordt er niet in de ogen gekeken, geen woordjes gepreveld. Neen. Ieder kijkt zijn kant uit met een afwezige blik, alsof alle concentratie gericht is op hun voortdurend gekauw.

Pimmeke die weet dat de liefde vraagt om alleen te zijn, dwingt zich ergens anders te kijken, om daar te bestatigen, dat het gesprek van de oude-

ren die in het rijtuig zitten geïnspireerd is door ons « Paardestaartje » en « Texasbroek ».

« Och, hoort Pimmeke een van hen zeggen, ze zijn niet alleen in dat, maar in alles anders dan wij. Ons generatie was veel vriendelijker, beleefder, wij waren meer mens voor elkaar ». Tijdens het instemmend gemompel dat hier op volgt stopt de tram aan de Baeckel-mansstraat. Een jonge vrouw stapt binnen en het gesprek van de anderen verstomt. De reden? Bewuste dame ging moeder worden en... wie zou nu zijn zitplaats aanbieden?

!u begint voor Pim een stukje te neel zoals hij het later door geen enkel ander artist dan de mens zelf zou willen herspeeld zien.

Die oude heer die daarjuist zo krangig in zijn hoek zat, is nu ineengedoken, om de onderste regels van zijn krant te verslinden, met af en toe een zenuwachtige oogopslag om de situatie te overzien. De dame tegenover hem gezeten, wil met een baaschtig gezicht door het dagblad heen kijken



om hem zonder woorden « van » zijn plaats te zetten. Die dames op de derde rij zijn geen probleem voor Pim, want duidelijk ziet hij dat beiden elkaars ouderdom op een apothekersschaaltje afwegen. Wat verder zitten nog enkelen waarvan Pimmeke hun gedachten zo over het gerimpelde voorhoofd ziet dansen en van allen weet hij de innerlijke bezorgdheid voor zichzelf en de zware strijd die ze voeren tegen het schaamterood. Want beschaamd zijn ze wel, maar allen rekenen op het gebaar van hun medereiziger. Juist wil Pimmeke ingrijpen, als er dan toch eindelijk een van de reizigers opstaat, innerlijk woedend op de anderen, uiterlijk met een theatraal vertoon haar plaats anbietend.

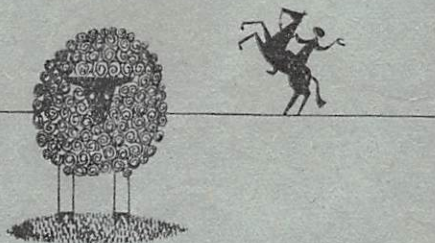
Pim in zijn hoek is weeral gerust.

Het spel is gespeeld, het slachtoffer gevallen. Maar, o wee, daar komt het slachtoffer op hem toe en mompelt Pimmeke discreet in het oor, met een blik vol zelfvoldoening : « Daar zijn toch geen beleefde mensen niet meer. »

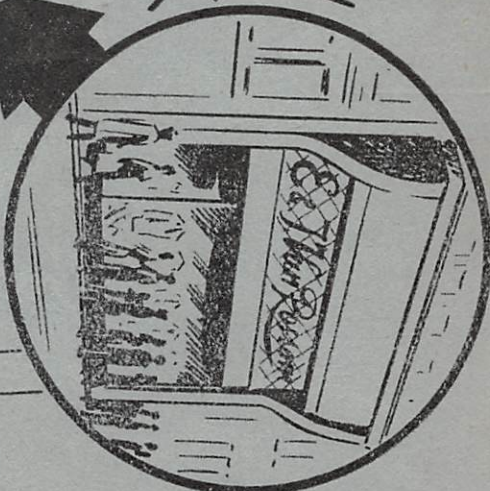
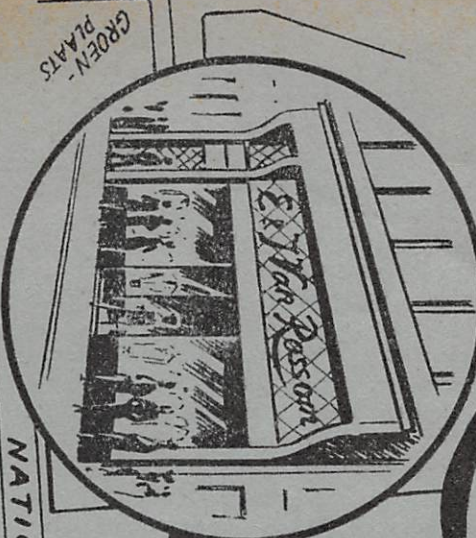
Pimmeke monkelt iets onverstaanbaars, kijkt even naar het moderne paartje, denkt terug aan de gefluisterde mededeling en met al zijn kracht en denkvermogen, tracht hij tevergeefs een toekomstbeeld te zien.

« Wat ga ik binnen 20 jaar nog op mijn rijtuig beleven? » gaat het door zijn hoofd en ergens diep in de diepste diepten van zijn brein antwoordt een klein boos duiveltje : « Waarschijnlijk hetzelfde. »

Wembacher 679.



Tan Dossom



GROEN-
PLAATS

NATIONALE STRAAT

TRAM 5
KAMMEN STRAAT

28

13

TRAM 3 & 4

TRAM 3 & 5

1. VAN RIJSTWIJK PLAATS

BURELEN
I.M.E.A.

HERENKLEDING
GEREDE KLEDING
MAATWERK

KAMMEN STRAAT 28
NATIONALE STRAAT 13
TEL.: 32.57.81
ANTWERPEN

RICHTING
TUNNEL EN SCHELDE

TUNNEL

VERMINDERING LEDEN T.A.O.