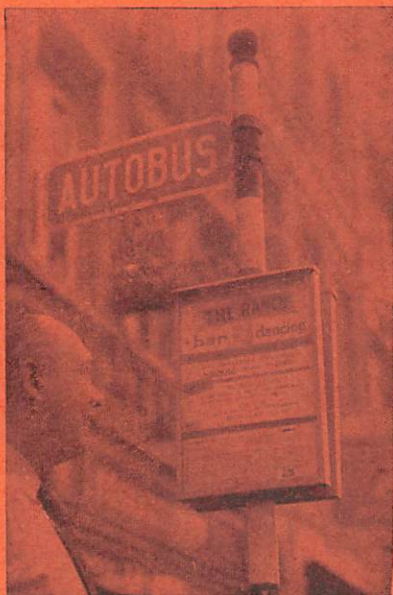


T.A.O. *band*

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



4e Trimester 1961 — 6e Jaargang
1e Trimester 1962

FRANS STEVENS

RECTIFIEER- EN HERSTELBEDRIJF
AUTO - MOTO - DIESEL
MARINE MOTOREN

EGGESTRAAT 4 - 6 - 8 - 10

VERKOOP ONDERDELEN

POTHOEKSTRAAT 6 - 8 - 10

A N T W E R P E N

H. R. A. 172 78

P. C. 42.39 33

TEL 35.00 29

T.A.O. - BAND

Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen

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

UITGEGEVEN DOOR DE DIRECTIE T.A.O.

(Tramwegen van Antwerpen en Omgeving).

Grote Hondstraat 58, Antwerpen.

Telefoon : 39.99.15

P.C. n° 928.70 (T.A.O.-Band).

Redactiesecretaris : J. SCHOUWAERTS



ILLUSTRATIEMATERIEEL werd bereidwillig ter beschikking gesteld door: Gazet van Antwerpen - Stedelijke Dienst voor Propaganda en Toerisme - « Rail et Traction ».

FOTO VOORPAGINA :

Ten behoeve van de reizigers liet T.A.O., in samenwerking met een reclamebureau, uurroosters aanbrengen aan de haltepaaltjes van de autobuslijnen.

Op de tramlijnen wordt dergelijke regeling ook in overweging genomen.



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

TEL:
32.08.12



best
gekleed

DOOR

Edders



KIPDORP 39 ANTWERPEN

ER IS NU NOG TIJD...

OM ONZE STEDEN VAN DE VERSTIKKINGSDOOD IN HET VERKEER TE REDDEN

Door de « Internationale Vereniging voor Openbare Vervoers-ondernemingen (U.I.T.P.) » werd onlangs een tweede brochure uitgegeven: « ER IS NU NOG TIJD... », met het doel opnieuw de aandacht van de overheid en het publiek te vestigen op de sociale en economische betekenis van het Openbaar Vervoer en de belangrijke rol die het speelt bij het vervoer van het werkende deel van de bevolking.

Het is inderdaad noodzakelijk dat de adviezen van vervoers- en verkeersdeskundigen ter kennis van het publiek worden gebracht, evenals van het TAO-personeel dat er het meest mede te maken heeft.

De belangrijke beschouwingen uit de voornoemde brochure werden in dit blad opgenomen en de conclusies werden vet gedrukt.

HOE IS HET NU...

Met de enorme uitbreiding van het aantal auto's is de wens van de mens om vrij te zijn, zowel wat tijd als afstand betreft, grotendeels in vervulling gegaan. Dank zij de vorderingen op technisch gebied gedurende de laatste tientallen jaren kan de automobiël-industrie door tijdstudie en automatisering tot massa-productie overgaan en aldus tegen lage prijzen leveren. De auto, die vroeger slechts het privilege was van de gegoede klasse, is langzamerhand gemeengoed bij brede lagen van de bevolking geworden. Hij beheerst heden het straatbeeld en eist steeds meer plaats op. Met de aanwezige verkeersvoorzieningen kan, vooral in het centrum van de steden, het verkeer niet meer verwerkt worden. Vele straten zijn urenlang overbelast en verstopt. Daarbij komt het nog, dat de straten niet alleen door rijdende, maar ook in belangrijke mate door parkerende auto's bezet zijn.

De straatoppervlakte is een artikel geworden, waaraan een tekort bestaat en deze oppervlakte zal, omdat deze niet aan de eisen kan worden aangepast, op een zekere dag gerantsoeneerd moeten worden.



ONTWIKKELING VAN DE MOTORISERING IN DE EUROPESE LANDEN EN DE VERENIGDE STATEN

Toeneming van 1950 tot 1957 (deze cijfers zijn thans nog merklijk hoger):

Ver. Staten van Amerika	10 t.h.
Zweden	219 t.h.
Frankrijk	144 t.h.
Groot-Brittannië	62 t.h.
Zwitserland	119 t.h.
België	88 t.h.
Denemarken	104 t.h.
Ierland	58 t.h.
Duitsland (Bondsrep.)	345 t.h.
Noorwegen	95 t.h.
Oostenrijk	371 t.h.
Nederland	114 t.h.
Italië	200 t.h.
Spanje	33 t.h.

Deze snelle groei van het verkeer die wij tot dusverre hebben meegemaakt, zal blijven voortgaan. Deze stelt niet alleen de grote steden, maar ook de kleinere voor steeds grotere moeilijkheden, welke slechts door samenwerking kunnen worden opgelost. Daarbij is het niet alleen het bewegende, doch in het bijzonder het stilstaande verkeer, dat de oorzaak van de opstoppingen is. Des te groter is daarom de betekenis van het openbare vervoer, dat praktisch nooit parkeerruimte opeist.

EN WAT STAAT ONS TE WACHTEN ?



Onze steden, die de dragers zijn van de gehele geestelijke en economische ontwikkeling van de laatste twee eeuwen, hebben voor hun voortbestaan evenzeer een goede verkeersvoorziening nodig, als water, licht en lucht.

Het voorbeeld van de Verenigde Staten toont op overtuigende wijze aan, waartoe de groei van het particuliere vervoer leidt. Ondanks enorme uitgaven voor de aanleg van autosnelwegen en hoofdwegen, van ondergrondse- en verdiepingsgarages, tweede en derde niveaus voor het verkeer, zijn de verkeerstoestanden in de stadscentra voortdurend slechter geworden. In vele plaatsen is de voetganger sneller dan ieder voertuig.

DE AUTO IS DE VIJAND VAN DE AUTO GEWORDEN.

De benodigde parkeerruimte is niet beschikbaar en deze kan ook niet in voldoende mate beschikbaar gesteld worden. Deze ontwikkeling heeft tot een waardevermindering van de stadscentra geleid. De winkels verliezen voor een groot deel hun aantrekkingskracht voor kijkers en kopers, omdat een rit door het centrum te tijdrovend en weinig aantrekkelijk geworden is. De prijzen van terreinen en gebouwen zijn in vele steden aanzienlijk gedaald. Het wordt steeds moeilijker personeel voor handel en industrie te krijgen, omdat de weg naar en van het werk zeer veel tijd en energie vraagt.

De verkeersmoeilijkheden in het centrum van de steden zijn aanleiding geweest voor vele ondernemingen om filialen in de buitenwijken en de voorsteden te openen ten einde aan de verlangens van de klanten tegemoet te komen. Zelfs de hoofdkantoren van industrieën en handelsondernemingen zijn naar de randgebieden en voorsteden verplaatst. Deze verplaatsing en de oprichting van « shoppingcenters », die in elke behoefte kunnen voorzien, hebben het proces van de economische waardevermindering van de binnenstad verhaast. Een soortgelijke ontwikkeling kunnen wij in Europa verwachten. Alle tekenen wijzen er op, dat de motorisering nog lang niet is afgelopen. Steeds komen meer voertuigen op de overbelaste straten en pleinen. Het lijdt geen twijfel dat de verkeerstoestanden in onze historisch gegroeide steden sneller ondragelijk zullen worden dan in de jonge Amerikaanse steden, waar de stedenbouw sterk beïnvloed is door de auto.

Onze steden zullen door het verkeer verstikt worden en het zakenleven in de centra zal verlamd worden als wij niets doen om dit noodlottig proces tijdig tot stilstand te brengen. Symptomen hiervan manifesteren zich nu reeds.

Als wij het initiatief om tezamen de problemen aan te pakken die het verkeer ons oplegt, voortdurend uitstellen, zal dit ongetwijfeld verstreckende gevolgen hebben en dit zal zijn invloed op het economisch welzijn van onze steden hebben.



Welke voordelen decentralisatie ook moge hebben voor de verbetering van de verkeerssituatie in onze stadscentra, wij moeten ons ervan bewust zijn dat deze decentralisatie, zoals in de Verenigde Staten is gebleken, een gevaar betekent voor deze centra, het meest waardevolle deel van onze steden.

Verleden en Heden van de openbare vervoers bedrijven

De ontwikkeling van de middeleeuwse steden tot de moderne agglomeraties zou zonder openbaar vervoer onmogelijk zijn geweest. Het openbaar vervoer heeft de stadsbevolking een grotere oppervlakte gegeven om op te leven en het was een essentiële voorwaarde voor de industrialisatie met haar scheiding van woon- en werkgelegenheid. Het openbare vervoer heeft gedurende een lange tijd alle stedelijke vervoerbehoefden kunnen bevredigen. Het bezat zelfs een monopoliepositie toen het particuliere vervoer nog nauwelijks aanwezig was. Rond de eeuwwisseling werd de auto als een nieuw vervoermiddel geïntroduceerd. Zolang het aantal auto's binnen bescheiden grenzen bleef, bestonden er in de Europese steden nog geen verkeersproblemen van de omvang, zoals wij die nu kennen. Er was voldoende plaats op de straten voor iedereen; voetgangers, fietsers, wagens, auto's en openbare vervoermiddelen konden zich ongehinderd voortbewegen. Het openbare vervoer be-

zat nog altijd zijn dominerende plaats. Zelfs hebben gedurende de tweede wereldoorlog en in vele landen ook tijdens de daarop volgende moeilijke jaren de openbare vervoerbedrijven bijna geheel alleen het stedelijk vervoer verzorgd. Zij hebben toen onder de moeilijkste omstandigheden het publiek en de economie belangrijke diensten bewezen. Na de tweede wereldoorlog bracht de toenemende motorisering een fundamentele wijziging van de verkeersstructuur.

Wij moeten ons steeds goed voor ogen houden, dat het het openbaar vervoer is, dat de ontwikkeling van de moderne steden mogelijk gemaakt heeft. Dit betekent natuurlijk niet dat het grote belang van het particuliere vervoer voor het economische leven en de maatschappij in het algemeen in de stedelijke agglomeratie onderschat moet worden. Het gaat niet om een keuze tussen particulier en openbaar vervoer, maar wel om een ideale samenwerking in het belang van de gehele samenleving. Als het ons al moeilijk valt om ons leven zonder het privé-voertuig voor te stellen, nog moeilijker is het het openbare vervoer weg te denken.

Het particuliere vervoer trad na de tweede wereldoorlog op als mededinger van het openbare vervoer, dat daardoor zijn monopoliepositie voor goed verloor. Het particuliere vervoer onttrekt sindsdien niet alleen in steeds grotere mate reizigers aan de openbare vervoermiddelen, doch het heeft het onderhouden van geregelde diensten in de stadscentra sterk belemmerd.

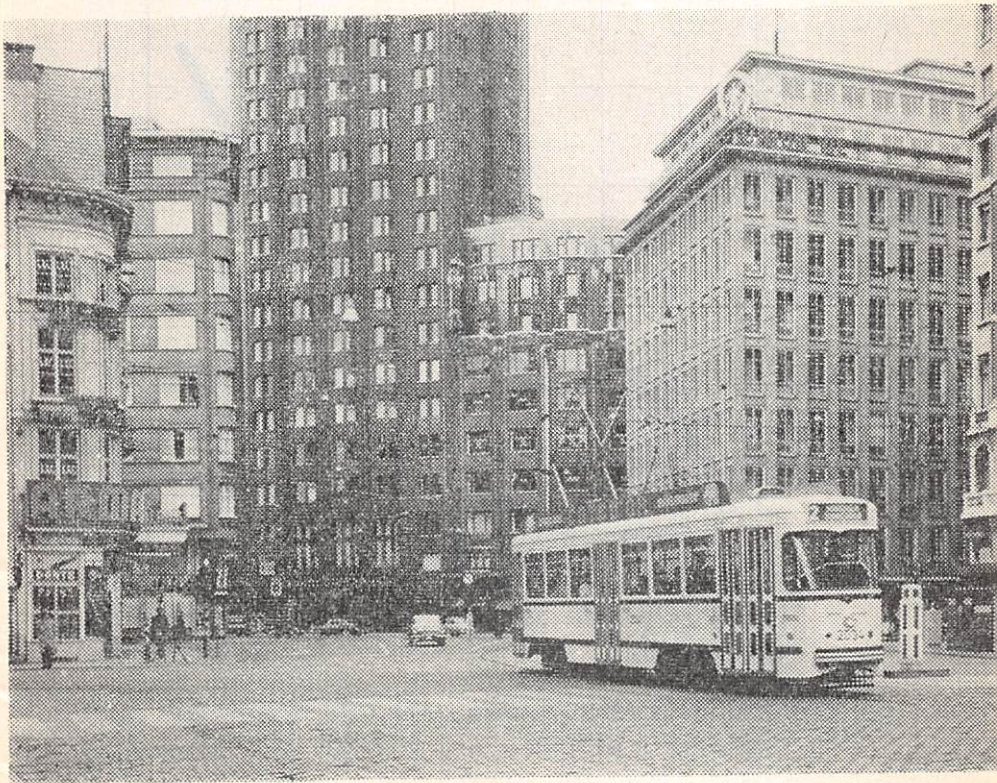
De groei van vele Europese steden, de uitbreiding van hun woonwijken en de stijging van de levensstandaard hebben een grotere vraag naar vervoer veroorzaakt, zodat het aantal reizigers dat van het openbaar vervoer naar de auto is overgegaan, niet duidelijk aanwijsbaar is.

Gemiddelde reissnelheid in zeer drukke steden

Steden	Tijdens de spitsuren	Tijdens de daluren
Kopenhagen	8 km/u	17 km/u
Rouen	7	19
Tunis	5,5	14,5 à 15
Hamburg	9	13,5
Glasgow	4 à 5	12,5 à 13
Manchester	9	18
Nottingham	9	9
Rome	3,5	17,5 à 18
Oslo	4,5	16,5
Zurich	9	19,5
Antwerpen	4,8	10,6

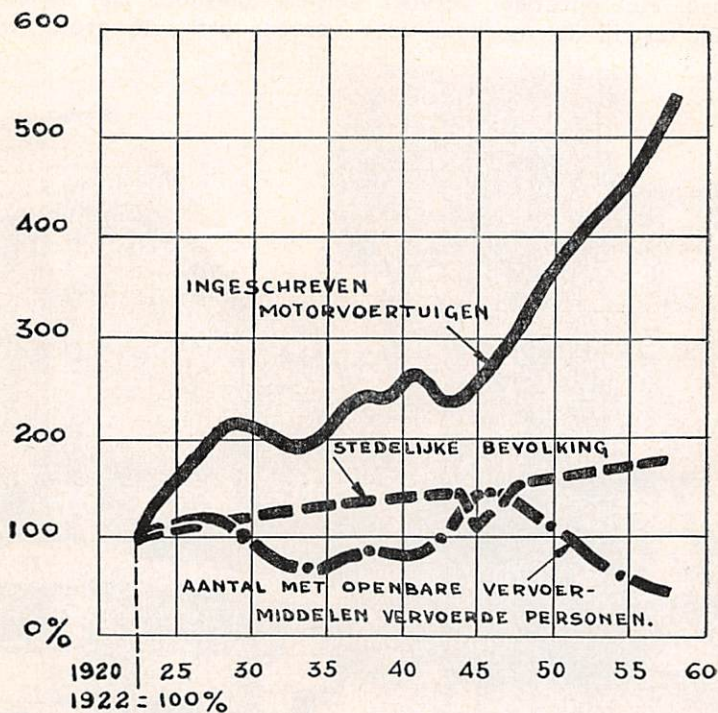
De auto is een prachtig hulpmiddel in onze moderne samenleving en de bouw van autowegen is een belangrijke overheidstaak, maar het openbare vervoer is de medespeler van de auto. Beide vervoersoorten moeten bij het vervoer van de bevolking harmonieus samenwerken. De auto moet ons dienen en niet ons leven beheersen.

Er moet op gerekend worden, dat het openbare vervoer door de voortdurende toename van het aantal auto's belangrijke verliezen zal lijden. In Amerika is deze ontwikkeling ver voortgeschreden. Het openbare vervoer heeft op het ogenblik nog ongeveer 70 t.h. van zijn omvang van 35 jaar geleden, ofschoon inmiddels de stadsbevolking met 65 t.h. vermeerderd is. Belangrijker dan de verliezen aan reizigers is in de Europese steden reeds de overlast, die het openbare vervoer van het particuliere vervoer ondervindt. De reissnelheid in de stadscentra en in het bijzonder tijdens de spitsuren, daalt voortdurend en de regelmaat van de dienst wordt sterk gestoord. Het openbaar vervoer verliest daardoor zijn aantrekkelijkheid, terwijl de voorkeur voor vervoer per auto groter wordt.



Automobilisten, die zoekende naar een parkeerplaats door de verstopte straten rijden, zouden met openbare vervoermiddelen kunnen vervoerd worden. Een aanzienlijke vermeerdering van de capaciteit van onze straten zou daar het gevolg van zijn.

Deze ontwikkeling vormt een ernstige bedreiging voor de economische basis van de vervoerbedrijven. Tengevolge van de stijging van lonen en materialen en de moeilijker exploitatie in de overbelaste stadscentra stijgen de kosten belangrijk. Opgelegde sociale verplichtingen belasten de bedrijven overmatig. Anderzijds is het om redenen van overheidsbeleid moeilijk de vervoertarieven aan de gestegen kosten aan te passen. Ondanks hun ongunstige economische toestand hebben de vervoerbedrijven zich in de afgelopen 10 jaar grote moeite getroost om het publiek te dienen.



Ontwikkeling van de stedelijke bevolking, van het aantal motorvoertuigen en van het openbaar vervoer in de V.S.A.

De taak bestaat daarin het publiek door verbetering van de openbare vervoerdiensten zo te beïnvloeden, dat de neiging tot overschakeling van openbaar vervoermiddel naar de eigen auto wordt omgekeerd of ten minste wordt beperkt.

In de door de oorlog beschadigde steden zijn de trambanen en het rollend materieel in de kortst mogelijke tijd weer in orde gebracht. Bijna alle bedrijven hebben hun wagenpark grotendeels vernieuwd, hun bedrijf gemoderniseerd, hun railnet aan de eisen van de moderne stedenbouw aangepast en met de uitbreiding van de steden dikwijls ook nieuwe taken op zich genomen. Deze rationaliserings- en moderniseringsmaatregelen zijn echter nog lang niet beëindigd. De betekenis van het openbare vervoer heeft tot nu toe bij de oplossing van de stedelijke verkeersmoeilijkheden nog niet voldoende erkenning gevonden.

DE VERKEERSPOLITIEK OP EEN DWAALSPoor

De verkeerseconomie eist in het algemeen dat de vervoerbehoefte, een van de fundamentele behoeften van de hedendaagse maatschappij, bevredigd wordt in overeenstemming met de economische wetten, d.w.z. op de meest rationele wijze. Dit elementaire principe is gedurende de omwenteling, waarin het verkeer zich bevindt, verwaarloosd. De stedelijke verkeerspolitiek heeft zich tot dusver slechts beperkt tot politie maatregelen, zonder zich met de vraag bezig te houden of de enorme vermeerdering van het verkeer met zijn buitensporige aanspraken op straatoppervlakte voordelen biedt, die in enige verhouding staan tot de uitgaven, die er aan verbonden zijn.

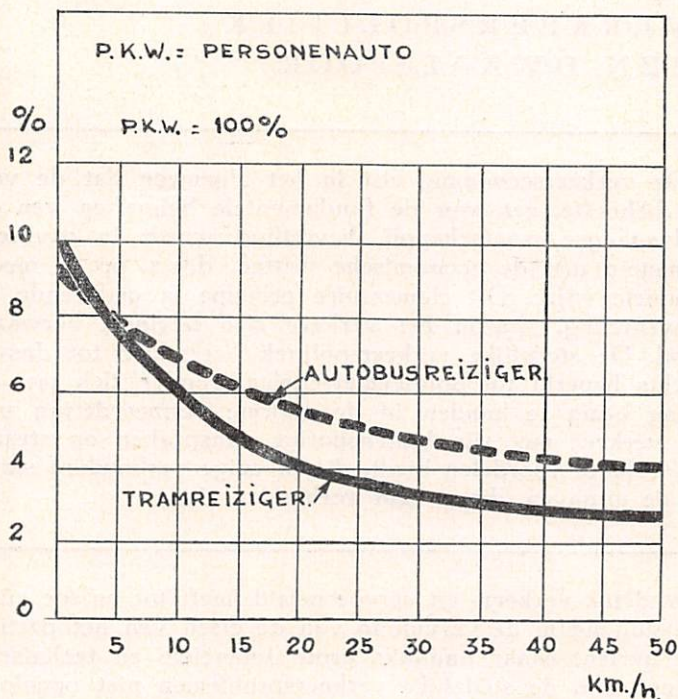
Het stedelijk verkeer- en vervoerbeleid heeft tot nu toe zijn taak bijna uitsluitend in de vervulling van de eisen van het particuliere vervoer gezien. Maar ondanks grote financiële en technische inspanningen zijn de stedelijke verkeersproblemen niet opgelost. De ervaring heeft geleerd, dat alle stedenbouwkundige- en verkeersverbeteringen door toestroming van nieuw verkeer steeds weer ongedaan gemaakt worden.

De « Deutsche Industrie- und Handelstag » zegt : Van een bepaalde grootte af is een stad op het openbare vervoer aangewezen. De openbare vervoerbedrijven moeten daarom in staat gesteld worden om te voldoen aan de hun gestelde taak.

Hoe sneller en hoe beter dit gebeurt, des te beter voor de gemeenschap.

Het straatoppervlak is nog steeds een artikel gebleken, waaraan gebrek is en het belangrijke probleem — de verkeerscongesties in de steden — blijft onopgelost.

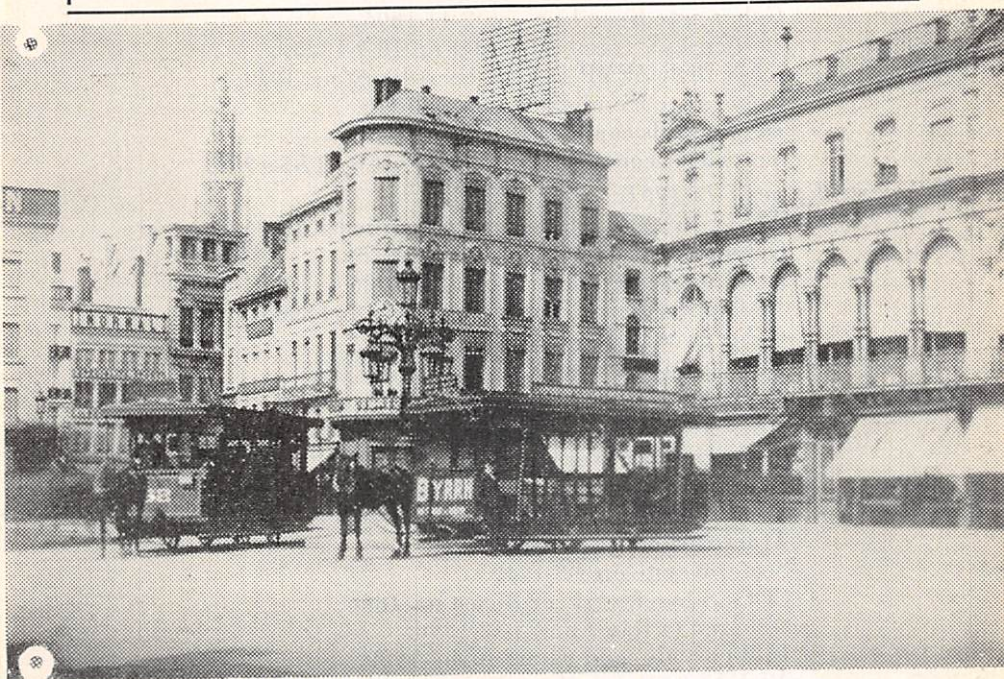
Met de tot dusver gevoerde stedelijke verkeers- en vervoerpolitiek die alles doet voor de auto, maar slechts zeer weinig voor het openbare vervoer, zal men de stremming van het verkeer niet kunnen voorkomen en als gevolg daarvan de teruggang van de welvaart van onze steden niet kunnen tegengaan.



Straatoppervlakte ingenomen door een reiziger van een autobus en van een tram in procenten van de straatoppervlakte ingenomen door een automobilist bij verschillende snelheden.

De auto's alleen zijn niet in staat om het sterk geconcentreerde vervoer naar en van het zakencentrum te verzorgen. Daarom moet aan de massatransportmiddelen de gelegenheid gegeven worden om hun taak te kunnen verrichten. In werkelijkheid is er genoeg straatoppervlakte om iedereen te kunnen vervoeren als de juiste vervoermethode maar gekozen wordt.

Verkeersdeskundigen hebben reeds vastgesteld, dat voor het vervoer van personen over korte afstand, het openbare vervoer veel meer aangewezen is dan de particuliere auto.



Meirbrug, omstreeks 1900.

Als wij er mee doorgaan degenen, die de fanatieke verdedigers zijn van het automobielverkeer, ten koste van alles te volgen, dan zullen wij niet alleen het openbare vervoer vernietigen, maar ook iedere andere vorm van massavervoer. Wij zullen de centrale delen van onze steden verwaarlozen en aldus iedere vorm van stedelijke organisatie vernietigen.

lees door blz 29



Onze Gepensioneerden

Reden binnen na een schone loopbaan:

Op rust per 1-12-1961:

- VAN HAUTE Jozef, verkeersdienst nr. 371.
Geboren te Moerzeke op 14-11-1896.
In dienst als trambestuurder op 28-7-1921.
- SCHOORS Jan, verkeersdienst nr. 1033.
Geboren te Kessel-Loo op 2-11-1896.
In dienst als trambestuurder op 18-9-1925.
- VAN DER ZEYP Jan, verkeersdienst nr. 1924.
Geboren te Hombeke op 25-11-1896.
In dienst als conducteur op 7-7-1921.
Vervanger controleur binnendienst op 17-5-1954.

Vroegtijdig per 1-12-1961:

- TIELEMANS Lodewijk, verkeersdienst nr. 962.
Geboren te Hoboken op 19-11-1897.
In dienst als conducteur op 24-4-1926.
- ENGELS Jozef, « Weg en Werken » nr. 8035.
Geboren te Kallo op 15-11-1897.
In dienst als spoorarbeider op 13-12-1918.

Op rust per 1-1-1962:

- VAN HOOFF Pierre, Sectoroverste nr. 5.
Geboren te Antwerpen op 15-12-1896.
In dienst als conducteur op 31-4-1918.
Toezichter benoemd op 1-2-1929.
Afdelingshoofd op 1-10-1947.
Sectoroverste op 1-9-1949.
- COOLS Jozef, verkeersdienst nr. 1866.
Geboren te Ranst op 28-12-1896.
In dienst als conducteur op 6-4-1920.
- NUYTS Willebrordus, centrale werkplaats nr. 5141.
Geboren te Meerhout op 28-12-1896.
In dienst als schrijnwerker op 14-9-1925.

Vroegtijdig per 1-1-1962:

- THIJS René, inkasseerder nr. 227.
Geboren te Antwerpen op 11-7-1901.
In dienst als conducteur op 11-11-1918.
- Inkasseerder benoemd op 1-6-1942.

Op rust per 1-2-1962:

- WILLEMS Joannes, verkeersdienst nr. 542.
Geboren te Tongerlo op 9-1-1897.
In dienst als conducteur op 14-4-1922.

- BORRET Oscar, verkeersdienst nr. 881.
Geboren te Coolkerke op 8-1-1897.
In dienst als trambestuurder op 19-3-1924.
- TRUYENS Ludovicus, centrale werkplaats nr. 5187.
Geboren te Borgerhout op 16-1-1897.
In dienst als bankwerker op 19-1-1919.
- DE REYT Ludovicus, burelen nr. 9103.
Geboren te Antwerpen op 14-1-1897.
In dienst als bureelbediende op 1-8-1912.

Vroegtijdig per 1-2-1962:

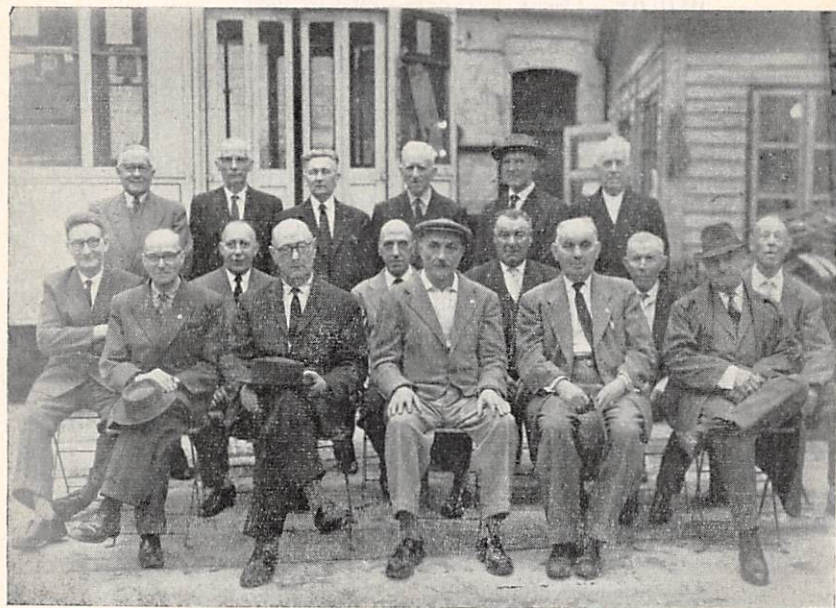
- DRIESEN Petrus, verkeersdienst nr. 832.
Geboren te Borgerhout op 21-1-1899.
In dienst als conducteur op 10-10-1925.
- DE KOCK Frans, verkeersdienst nr. 1158.
Geboren te Denderhoutem op 4-1-1899.
In dienst als conducteur op 15-3-1920.

Op rust per 1-3-1962:

- CHARLE Pierre, verkeersdienst nr. 1078.
Geboren te Borgerhout op 16-2-1897.
In dienst als conducteur op 14-3-1925.
- GERMANUS Frans, verkeersdienst nr. 1438.
Geboren te Merksem op 4-2-1897.
In dienst als conducteur op 8-6-1921.
- DUPONT Joannes, verkeersdienst nr. 1442.
Geboren te Antwerpen op 9-2-1897.
In dienst als conducteur op 22-9-1929.
- BORMS Alphonsus, Loods I nr. 6110.
Geboren te Borgerhout op 7-2-1897.
In dienst als loodsarbeider op 16-5-1918.

Vroegtijdig per 1-3-1962:

- D'HOOGHE Jozef, verkeersdienst nr. 733.
Geboren te Waasmunster op 18-2-1899.
In dienst als trambestuurder op 19-4-1922.
- DE ROOVER Jan, verkeersdienst nr. 916.
Geboren te Merksem op 20-1-1899.
In dienst als conducteur op 9-2-1930.
- CELIS Pierre, verkeersdienst nr. 1287.
Geboren te Broechem op 28-2-1900.
In dienst als trolleybestuurder op 21-4-1920.
- COPPENS Désiré, centrale werkplaats nr. 5346.
Geboren te Beveren-W. op 17-2-1900.
In dienst als schilder op 27-7-1920.
- BRIES Kamiel, « Weg en Werken » nr. 8009.
Geboren te Beveren-W. op 8-2-1902.
In dienst als spoorarbeider op 4-4-1919.
Brigadier benoemd op 1-7-1947.



Een eerste groep oprustgestelden :

staande v.l.n.r.: D'Hooghe - Tielemans - Charlé - Germanus - Demot - Hendrickx.
zittend 2de rij : Truyens - Driesen - Lodewijckx - Bries - Engels - Van Gestel.
zittend 1ste rij : Persy - Goetschalckx - Schoors - De Reyer - Van Hinderdael.

- VAN GEYSTELEN Raphaël, « Weg en Werken » nr. 8116.
Geboren te Beveren-W. op 20-2-1900.
In dienst als spoorarbeider op 8-3-1923.
- VAN SPRENGEL Gustavus, « Weg en Werken » nr. 8120.
Geboren te Merksem op 28-2-1900.
In dienst als spoorarbeider op 10-5-1920.

Op rust per 1-4-1962 :

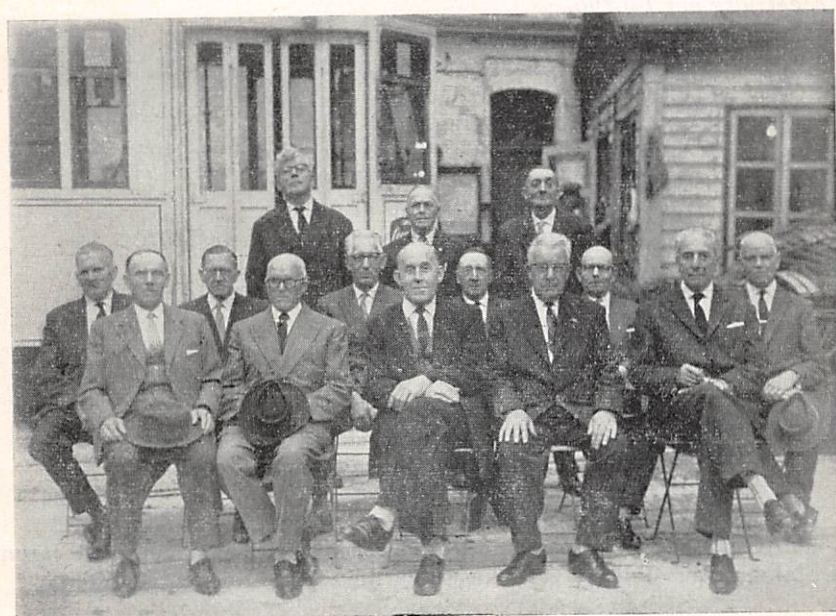
- DE HAENE Oscar, verkeersdienst nr. 1808.
Geboren te Sinaai op 16-3-1897.
In dienst als conducteur op 27-4-1922.
- DE DECKER Franciscus, Loods III nr. 6322.
Geboren te St. Niklaas op 1-3-1897.
In dienst als loodsarbeider op 15-7-1919.

Vroegtijdig per 1-4-1962 :

- BELLON Ernest, verkeersdienst nr. 1277.
Geboren te Antwerpen op 15-3-1899.
In dienst als trambestuurder op 4-8-1925.

Op rust per 1-5-1962:

- BAETENS August, hoofdbestuurder nr. 203.
Geboren te Lier op 11-4-1897.
In dienst als trambestuurder op 21-3-1922.
Hoofdbestuurder benoemd op 1-1-1942.
- LECOQ Jozef, verkeersdienst nr. 878.
Geboren te Antwerpen op 3-4-1897.
In dienst als conducteur op 6-3-1926.
- PERSY Frans, verkeersdienst nr. 1363.
Geboren te Borgerhout op 24-4-1897.
In dienst als trambestuurder op 17-1-1913.
- VAN HINDERDAEL Frans, verkeersdienst nr. 1600.
Geboren te Antwerpen op 16-4-1897.
In dienst als conducteur op 21-12-1918.
- CLAES Louis, verkeersdienst nr. 1646.
Geboren te Olen op 15-4-1897.
In dienst als conducteur op 2-3-1920.



Nog kranige gepensioneerden :

staande v.l.n.r.: De Cock - De Roover - Bellon.

zittend 2de rij : Celis - Thijs - Dupont - Van Aelst - De Neef - Baetens.

zittend 1ste rij : Willems - Claes - Daniels - Van Schil - De Reyts.

Vroegtijdig per 1-5-1962:

- DANIELS August, verkeersdienst nr. 396.
Geboren te Boechout op 21-4-1900.
In dienst als conducteur op 4-11-1924.
- VAN SCHIL Frans, verkeersdienst nr. 473.
Geboren te Antwerpen op 27-4-1898.
In dienst als trambestuurder op 1-2-1926.
- DIERCKX Henri, verkeersdienst nr. 1451.
Geboren te Neerpelt op 19-4-1902.
In dienst als trambestuurder op 1-1-1926.

Op rust per 1-6-1962:

- DE MOT Alfons, verkeersdienst nr. 531.
Geboren te Waasmunster op 14-5-1897.
In dienst als trambestuurder op 29-1-1924.
- DE REYER Jan, verkeersdienst nr. 1628.
Geboren te Herck de Stad op 4-5-1897.
In dienst als conducteur op 8-3-1920.
- VAN AELST Albertus, verkeersdienst nr. 1834.
Geboren te Antwerpen op 30-5-1897.
In dienst als conducteur op 9-2-1930.

Vroegtijdig per 1-6-1962:

- DE NEEF Alphonse, toezichter nr. 51.
Geboren te Berlaer op 20-5-1898.
In dienst als conducteur op 15-6-1920.
Toezichter benoemd op 1-10-1943.
- GOETSCHALCKX Jozef, verkeersdienst nr. 1014.
Geboren te Borgerhout op 7-5-1898.
In dienst als conducteur op 23-6-1919.
- SMITS Alphonsus, centrale werkplaats nr. 5016.
Geboren te Antwerpen op 28-5-1900.
In dienst als tramconductor op 9-2-1925.
Toezichter benoemd op 1-4-1938.
Helper-magazijnier op 1-3-1944.
- CALLAERTS Adrianus, centrale werkplaats nr. 5303.
Geboren te Deurne op 24-2-1899.
In dienst als schilder op 14-5-1917.
- VANDERHEYDEN Jan, burelen nr. 9118.
Geboren te Mol op 18-1-1899.
In dienst als bureelbediende op 1-6-1920.

« TAO-BAND » wenst aan alle oprustgestelden dat zij nog vele jaren in blakende gezondheid van hun welverdiende rust mogen genieten.

IN MEMORIAM

Volgende collega's ontvielen ons sinds het verschijnen van ons vorig nummer:

- THIJS Frans, centrale werkplaats nr. 5189.
Geboren te Gierle op 21-10-1902.
In dienst bij TAO op 12-4-1929.
Overleden op 30-11-1961.
- GODBIL Petrus, centrale werkplaats nr. 5165.
Geboren te Deurne op 27-12-1912.
In dienst bij TAO op 1-7-1947.
Overleden op 16-12-1961.
- HELLEMANS Hendrik, verkeersdienst nr. 1288.
Geboren te Antwerpen op 5-5-1897.
In dienst bij TAO op 7-1-1926.
Overleden op 24-12-1961.
- DIJKERS Hendrik, verkeersdienst nr. 591,
Geboren te Merksem op 1-6-1912.
In dienst bij TAO op 2-4-1937.
Overleden op 30-12-1961.
- DE CEULAER Frans, inkasseerder nr. 221.
Geboren te Herentals op 26-8-1898.
In dienst bij TAO op 11-5-1918.
Overleden op 18-1-1962.
- VAN SPITAEEL Karel, verkeersdienst nr. 911.
Geboren te St. Niklaas op 16-7-1897.
In dienst bij TAO op 8-5-1926.
Overleden op 11-1-1962.
- DIETVORST Florimond, verkeersdienst nr. 1526.
Geboren te Antwerpen op 3-11-1903.
In dienst bij TAO op 12-2-1928.
Overleden op 11-2-1962.
- BEELDENS François, loodsarbeider nr. 6120.
Geboren te Beveren-W. op 8-10-1900.
In dienst bij TAO op 1-6-1925.
Overleden op 12-5-1962.
- HEUGHEBAERT, Désiré, toezichter nr. 18.
Geboren te Berchem op 4-11-1904.
In dienst bij TAO op 10-5-1926.
Overleden op 13-5-1962.
- DE HERDT François, verkeersdienst nr. 1005.
Geboren te Antwerpen op 21-10-1916.
In dienst bij TAO op 18-5-1946.
Overleden op 15-5-1962.
- PEETERS Jaak, verkeersdienst nr. 1349.
Geboren te Antwerpen op 29-10-1903.
In dienst bij TAO op 4-8-1925.
Overleden op 19-5-1962.

Aan de diepgetroffen familieleden biedt « TAO-BAND » zijn innige gevoelens van medeleven aan en de herinnering van onze ontvallen collega's zal ons nog lang bijblijven. Rust zacht, dierbare overledenen.

Geboorten



Onderstaande TAO-agenten kregen het bezoek van de ooievaar :

- 1030 VAN DE WEYER, een dochtertje Martine (11-9-61).
784 VAN GULCK, een zontje Patrick (13-9-61).
1514 HANSEN, een dochtertje Carina (18-9-61).
7246 DE BECKER, een dochtertje Vera (21-9-61).
9025 MERTENS, een zontje Jan (22-9-61).
7025 NUYTS, een zontje Wim (23-9-61).
1010 VERHELST, een dochtertje Rita (23-9-61).
1307 VAN DEN BROECK, een zontje Ludo (1-10-61).
1196 HAESENDONCKX, een zontje Guy (16-10-61).
803 VAN HOOYDONCK, een dochtertje Daisy (17-10-61).
6744 VAN ROY, een dochtertje Hilde (7-11-61).
1564 DE BOCK, een zontje Frank (17-11-61).
525 ROELS, een dochtertje Marina (20-11-61).
1740 FIERS, een zontje Wilfried (5-12-61).
6785 BAETE, een zontje Guy (16-12-61).
1173 VAN REMOORTELE, een zontje Jan (19-12-61).
5066 VAN WESEMAEL, een zontje Willy (22-12-61).
1159 BOUSSEMAERE, een zontje Luc (23-12-61).
6079 VERBIEST, een zontje Jan (28-12-61).
1748 DE BRAUWER, een dochtertje Linda (30-12-61).
360 STRUYVEN, een zontje Eddy (6-1-62).
963 VAN CAMP, een zontje Marc (8-1-62).
5279 GERENE, een zontje Marc (16-1-62).
9028 BROSIUS, een dochtertje Diana (19-1-62).
1449 VAN NIMMEN, een zontje Bruno (27-1-62).
1059 VAN MECHELEN, een dochtertje Gerda (19-2-62).
909 QUACKELS, een dochtertje Alexandra (23-2-62).
1112 VAN DE VYVER, een dochtertje Brigitte (2-3-62).
587 STRUYF, een zontje Luc (13-3-62).
578 SELLESLAGHS, een zontje Fabiaan (18-3-62).
651 LIEKENS, een dochtertje Cornelia (20-3-62).
793 VAN OLMEN, een zontje Yvo (23-3-62).
1134 STRUYF, een dochtertje Danielle (24-3-62).
6788 VERHAEGEN, een dochtertje Martine (3-4-62).
6362 LAUWERS, een zontje Stany (7-4-62).
8199 DE BEER, een zontje Frank (10-4-62).

- 1327 VAN HASSEL, een dochtertje Marina (22-4-62).
 6713 FETS, een zontje Peter (8-5-62).
 352 COUWELS, een zontje Freddy (10-5-62).
 555 BROSIUS, een zontje Marc (12-5-62).
 517 DE BEL, een dochtertje Hilde (19-5-62).
 1392 WOLPUT, een dochtertje Francine (23-5-62).
 1127 DE BOIS, een dochtertje Martine (7-6-62).
 7216 DULLAERT, een dochtertje Karina (10-6-62).
 381 JACOBS, een zontje Rudi (20-6-62).
 6735 GOOSSENS, een dochtertje Nicole (25-6-62).
 6329 MEYS, een zontje Marc (24-6-62).
 1662 BERGES, een zontje Dominique (30-6-62).

TAO-BAND biedt aan de gelukkige ouders en aan de 21 dochtertjes en 27 zontjes de hartelijkste wensen aan !



Huwelijken

Volgende paartjes stapten in het huwelijksbootje :

- DARMONT J. (1077) met Mej. Hellings Yv. op 2-9-61.
- VAN DEN BOGAERT H. (740) met Mej. Schoeters E. op 26-9-61.
- BAETENS A. (203) met Mej. Tinck M. op 16-12-61.
- DE ROOVER J. (916) met Mej. De Koning E. op 16-12-61.
- DE CORT A. (1536) met Mej. Cordy M. op 27-1-62.
- VERBERCKMOES H. (583) met Mej. Lemmens M. op 3-3-62.
- DE CAUWSEMAECKER R. (9119) met Mej. Vermeulen I. op 6-3-62.
- FRANSENS Ph. (5102) met Mej. Van Acoleyen M. op 10-3-62.
- VALKENBORGH L. (998) met Mej. Van der Fels H. op 13-3-62.
- DELCOURT J. (758) met Mej. Van Goethem J. op 23-6-62.

Aan de leden van de bemanning van deze huwelijksbootjes wenst « TAO-BAND » het allerbeste toe !

Statistieken hebben uitgewezen, dat een normaal kind tussen 4 en 6 jaar, ongeveer 95 vragen per dag aan zijn ouders stelt. Laatstgenoemden zijn in staat op ... ± 15 dezer vragen met precisie te antwoorden.

De meest geijkte formule der ouders blijkt te zijn : « Ge zult dat later wel begrijpen », gevolgd door op de 2de plaats : « Moet ge soms een oorveeg hebben !? ».

Zie uw fiets goed na!!

(Uit " Doe het veilig ", 15e jaargang, juli-aug. '61.)

De ongevallen op de weg van en naar het werk nemen een belangrijk percentage in bij de ongevallen en hun ernst ligt doorgaans hoger dan de ongevallen in de werkplaatsen zelf.

Een belangrijke nijverheid, gevestigd in Vlaanderen, met ongeveer 3.500 werknemers, heeft onlangs de 1.055 gestalde fietsen door vaklieden laten keuren en ziehier de bevindingen :

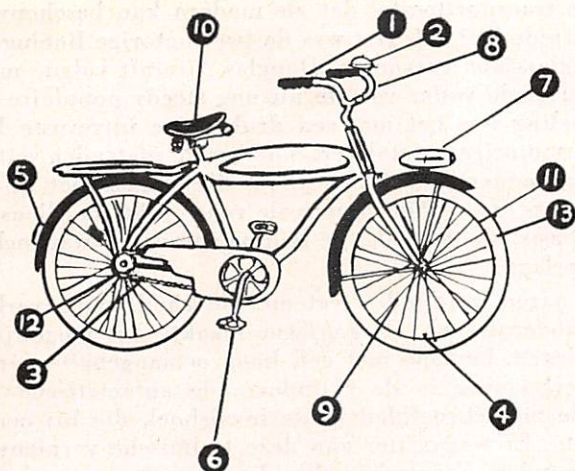
601 waren perfect in orde, hetzij 57 t.h.; bij de 545 overblijvende rijwielen vond men niet minder dan 586 tekortkomingen, d.w.z. meer dan één per fiets !

aan de stuurinrichting	40 of 8,8 t.h.
remmen	121 of 26,60 t.h.
bel	193 of 42,50 t.h.
voorlicht	16 of 3,50 t.h.
achterlicht	173 of 38,— t.h.
reflektor	13 of 2,80 t.h.
wielspaken	9 of 2,— t.h.
banden	21 of 4,60 t.h.

Niet alleen de fabrieken en kantoren met talrijk personeel, doch ook de scholen waar doorgaans zeer vele studenten die vervoermiddelen gebruiken, doen er goed aan, de eersten om de kosten van ongevallen op de weg van en naar het werk te drukken en de anderen om hun morele verantwoordelijkheid van de jongeren vrij te stellen, een ernstig onderzoek naar dit soort gevaar te richten.

Als richtlijn geven wij hierna enkele punten voor onderzoek van dit vervoermiddel :

1. Staan de handvatten stevig en vast op het stuur?
2. Werkt de bel goed en normaal?
3. Past de ketting goed ; ligt ze niet té vast of té los ; is zij geolied en gereinigd?
4. Zijn de binnenbanden lekvrij?
5. Is de reflektor zichtbaar van op 250 m?
6. Staan de pedalen vast, zijn zij geolied en zijn alle onderdelen in orde?
7. Zijn voor- en achterlicht in regel?
8. Zijn stuur- en stuurstangen gesteld naar de gestalte van de gebruiker? Zijn zij veilig bevestigd?
9. Ontbreken er geen spaken? Staan ze alle vast?
10. Staat het zadel gesteld naar de gestalte van de gebruiker en staat het veilig vast?
11. Lopen de wielen recht en zonder hapering ; zijn alle moeren goed aangetrokken en zijn alle assen geolied?
12. Werkt de rem juist en veilig?
13. Zijn de banden niet afgesleten, vertonen zij nog duidelijk de inkevingen zoals voorzien in de wegcode? Zijn zij voldoende — niet te hard of te weinig — opgeblazen?



In de schaduw van Ikarus (4e vervolg)

Na 1932 merken wij dat de kruissnelheid van het vliegtuig op verrassende wijze stijgt en dit eerst bij het luchttransport en daarna ook bij de militaire toestellen. Een van de grote oorzaken hiervan was de invoering van de vleugelkleppen, welke een verhoging van de vleugelbelasting en onrechtstreeks ook van de snelheid mogelijk maakten.

Het is voor een vliegtuig van primair belang dat de minimum en maximum snelheid zo ver mogelijk uit elkaar liggen. Men wil een grote snelheid kunnen ontwikkelen zonder echter met een relatief hoge vaart te moeten opstijgen of landen. Dit lijkt te verwezenlijken door aan de vleugel een naar willekeur te veranderen oppervlakte te geven. Een kleine vleugel verwekt minder weerstand; langs de andere kant heeft een grote vleugel meer draagvermogen. Praktisch bleek deze oplossing zeer moeilijk. Ten einde de twee zaken zoveel mogelijk te combineren ontwierp men de vleugelkleppen.

Deze vormen in hun uitgeslagen stand in het algemeen wel geen vergroting van de vleugeloppervlakte, maar wel geven zij aan een groot gedeelte van de vleugel een sterkere kromming, welke binnen bepaalde grenzen hetzelfde resultaat oplevert. Inderdaad daalt de landingsnelheid, de uitloop wordt kleiner, de landingshoek kan steiler genomen worden en men kan ook gemakkelijker over eventuele hindernissen heen.

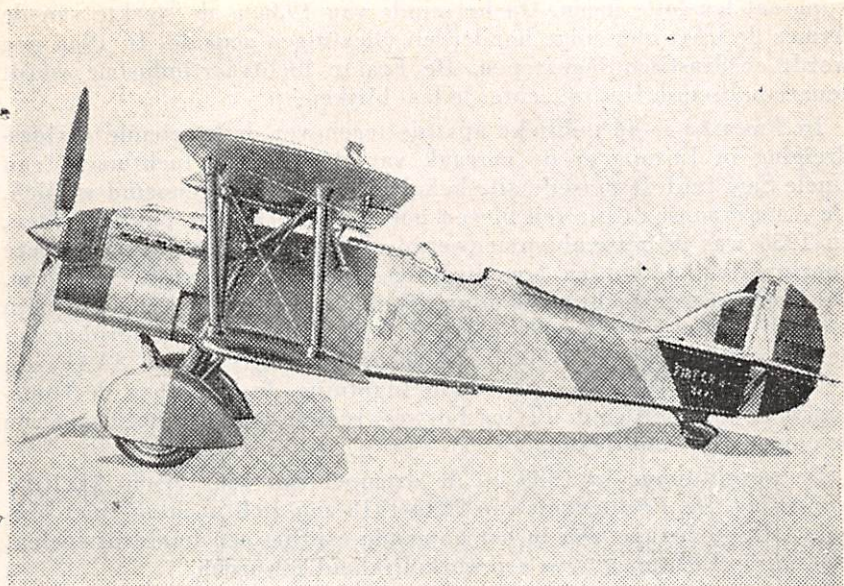
De periode 1933-39 zag ook de invoering van het evenmotorige systeem voor de toestellen die bestemd waren voor het vervoer van zware lasten. Hierdoor werd het mogelijk de romp van motorentellingen te vrijwaren. De opstelling der motoren in de vleugels vermindert ook in aanzienlijke mate het storend geronk.

Het eerste transporttoestel dat als modern kan beschouwd worden, deed zijn intrede in 1934. Het was de tweemotorige Boeing Model 247 die 10 passagiers kon vervoeren. Douglas Aircraft volgde met de DC-2 (14 passagiers), de vader van de nu nog steeds populaire DC-3. Een andere eersteling was het met een drukecabine uitgeruste Boeing-product, de viermotorige Stratoliner. Voor grote afstanden ontwierp Igor Sikorsky zijn beroemde S-42 vliegboot die samen met de Boeing en Martin Clippers door Pan American rond 1936 in dienst genomen werden. De basis, die Amerika de leiding zou geven wat luchttransport betreft, was gelegd.

In enkele jaren werd alles wat met de aandrijving verband hield gevoelig gemoderniseerd. De aanjager maakte het mogelijk op grote hoogte te vliegen, benzine met een hoog octaangehalte verhoogde de kompressieverhouding in de cylinders, de automatische reguleurschroef stelde het schroefblad in de invalshoek die bij een bepaalde snelheid paste. Er was echter aan deze technische vernieuwingen een bezwaar verbonden. Zij verhoogden de prestaties, maar maakten een voortdurend ingrijpen van de piloot noodzakelijk. De ononderbroken stroom van verbeteringen aan toestel en motor had van het vliegtuig een ingewikkeld apparaat gemaakt. De vlieger was een rekenaar geworden. Niet zijn vlieggevoel beheerste de vlucht maar wel de nauwkeurigheid waarmee hij de aanwijzingen van zijn instrumenten interpreteerde en gebruikte.

Hoe ver stond het toen met de militaire kant van de zaak? 1935 is te beschouwen als het aanvangsjaar van de grote herbewapening. Op 1 maart 1935 demonstreerden Duitse bommenwerpers openlijk boven Berlijn. Tien jaar lang hadden Duitse piloten een gekamoefleerde opleiding op Russisch grondgebied gekregen. Het Verdrag van Versailles werd nu door het Derde Rijk beschouwd als een papier zonder meer. De Luftwaffe was geboren.

Engeland bezat een goed geoefende maar te zwakke luchtmacht, terwijl Frankrijk zijn materieel op onverantwoorde wijze had laten verouderen. Donkere wolken pakten zich eens te meer samen boven het oude continent. De bewapeningswedloop was er een logisch gevolg van. De Burgeroorlog in Spanje was voor enkele landen een welgekomen gelegenheid om hun toestellen aan zeer praktische testen te onderwerpen. Beide kampen kregen versterking van Russische, Duitse en Italiaanse vliegtuigen. Vooral Duitsland (Legion Condor) toonde zich in dit opzicht zeer bedrijvig en niet zonder reden. De Heinkel He-51, Fiat CR-32, de I-16 Rata en andere Bf-109 jachtvliegtuigen kregen hier hun vuurdoop. Hoever de militaire luchtvaart en de jager in het bijzonder bij de snelle ontwikkeling van de verkeersvliegtuigen waren achtergebleven, valt wel af te leiden uit het feit dat het Heinkel He-70 postvliegtuig reeds in 1933 met een snelheid van 415 km/uur in regelmatige dienst op de Lufthansalijn Berlijn-Sevilla vloog. Tegen dergelijk snelle vliegtuigen waren de toenmalige jachtvliegtuigen niet opgewassen.



Fiat CR-32

Voor de constructeurs aan deze zijde van de Rijn was er dus wat militaire toestellen betreft heel wat werk op de plank. In Engeland ging dit tamelijk goed. In 1935 verscheen de eerste naar moderne opvattingen gebouwde jager, de Hawker Hurricane, kort daarop gevolgd door de Vickers Supermarine Spitfire. Beide toestellen waren metalen laagdekkers met een Rolls-Royce Merlin motor. De Hurricane haalde een snelheid van 530 km/u, de Spitfire was tot 580 km/u in staat. Dit waren snelheden waardoor de tweedekkers van de vroegere periode — de Furies, Gauntlets en Gladiators — plots tot fel verouderde vliegtuigen gedegradeerd werden. 1937 was het jaar der vernieuwing voor de Britse bommenwerpers. Ongeveer gelijktijdig verschenen de Fairey Battle, de Bristol Blenheim, de A.W. Whitley en de H.P. Harrow.

Intussen had de Luftwaffe onbetwistbaar de leiding in de bewapeningswedloop veroverd. Op 31-3-1939 wist Dieterle het wereldsnelheidsrekord met de Heinkel He-112 U op 747 km/u te brengen. Nauwelijks twee maanden later overtroefde Wendel zijn landgenoot door met de Messerschmitt Me-209 VI een snelheid van 755 km/u te bereiken.

In juni 1934 ontvangt de Franse luchtvaartindustrie bestellingen voor een 1000-tal modernere toestellen, die begin 1936 zouden moeten klaar zijn. Van controle, leiding of steun door de Staat valt geen spoor te bekennen. De bij de produktie ingeschakelde fabrikanten beginnen op hoop van zegen. Daar de Staat de betaling koppelt aan de levering — waarvan de termijn verkeerd berekend werd — zakt het produktie-

apparaat tenslotte ineen. Op het einde van 1936 is de sterkte van de Armée de l'Air met enige honderden vliegtuigen gedaald. In 1936 nog wordt er drastisch ingegrepen. De Franse luchtvaartindustrie wordt genationaliseerd. Het zal echter te laat blijken.

In Amerika is de publieke apathie tegenover de groeiende oorlogsdreiging in Europa er de oorzaak van dat ook de luchtmacht van Uncle Sam in deze periode allesbehalve modern kan genoemd worden. De Amerikaanse militairen bleven nochtans niet bij de pakken zitten. In 1938 was de reuzenbommenwerper Douglas B-19 vliegklaar. Deze voorloper van de huidige bomvliegtuigen had een spanwijdte van 66 m. De Amerikaanse luchtmachtautoriteiten bewezen vooruitziend te zijn toen zij op het einde van de dertiger jaren de constructie bevelen van de vliegtuigen waarop de latere offensieve kracht van de USAAF zou gebaseerd zijn. De prototypes van de Lightning, de Airacobra, de Tomahawk, de Mitchell en de Flying Fortress rolden nog voor het begin van de oorlog uit de fabrieken.

De wereld stond in 1939 op de drempel van een verschrikkelijke worsteling. De geschiedenis van 1914-1918 zou zich nochtans niet herhalen. De luchtvaart zou in het komende conflict een hoofdrol spelen. Het begrip luchtmacht was een werkelijkheid geworden.

C.M.



Vickers-Supermarine " Spitfire "

Kan het openbaar vervoer de redding brengen ?

Wij zijn ervan overtuigd dat de centra van onze steden alleen nog gered kunnen worden, als de verkeerspolitiek wordt herzien en men het openbare vervoer een grotere prioriteit geeft.

Degene, die het meest er toe bijdraagt om de verkeerscongestie te verminderen, is noch de verkeersingenieur, noch de stedenbouwer, noch de bouwer van autowegen, maar het is de reiziger, die genoeg neemt met een zitplaats in een openbaar vervoermiddel inplaats van met een zitplaats in een auto, in welk laatste geval hij 6,5 m² straatoppervlakte nodig heeft.

« Het is merkwaardig te constateren, dat in een tijd, waarin alle grondstoffen zo economisch mogelijk gebruikt worden, een steeds minder economisch gebruik van de straatoppervlakte wordt gemaakt. »

De waarheid hiervan wordt overtuigend aangetoond als wij ons voor ogen houden in welke mate de verschillende vervoermiddelen van de straatoppervlakte gebruik maken. Een moderne autobus vervoert evenveel reizigers als 40 auto's.

In het rijdend verkeer neemt de automobilist ongeveer 20 maal zoveel straatoppervlakte in dan één reiziger in een openbaar vervoermiddel. Daarbij komt, dat de auto een zeer grote oppervlakte voor het parkeren nodig heeft, terwijl de openbare vervoermiddelen geen parkeerruimte in de binnenstad nodig hebben. Onze straten en pleinen kunnen nooit zoveel vergroot worden dat in alle huidige en toekomstige behoeften voor het rijdende en het stilstaande verkeer voorzien kan worden. Waar ligt de oplossing? Deze bestaat in de bevordering van het gebruik van de transportmiddelen, die het meest efficiënte gebruik maken van de beperkte straatoppervlakte.

Het is de opvatting van velen, die dit kunnen beoordelen, dat hiervoor alleen het openbare vervoermiddel met zijn grote capaciteit in aanmerking komt. Zelfs in Amerika, het klassieke land van de auto, huldigen bekende stedenbouwkundigen deze opvatting en

Om het beeld en het karakter van onze steden te bewaren, moeten wij reeds nu — en niet pas als de chaos niet meer te vermijden is — de openbare vervoermiddelen, die een veel beter gebruik kunnen maken van de steeds kleiner wordende straatoppervlakte dan het particuliere vervoer, prioriteit geven.

FABRI-SELECTION

PVBA

**Onafhankelijke
Aankoopcentrale**

De toonzalen zijn
alle dagen open
van 9 tot 20 uur,
ook 's zaterdags

VERWARMINGS-PROBLEMEN 1962

FABRI-SELECTION lost deze problemen op
Ziehier zijn selectie verwarmingstoestellen met
gas - butagas - elektriciteit - kolen of mazout.

Slechts de kwaliteit der beste merken
**STEEDS de BIJZONDERE
VOORWAARDEN van
FABRI SELECTION**

Uw lidkaart geeft U vrije toegang tot de toonzalen
waar meer dan duizend verschillende huishoud-
apparaten te bezichtigen zijn, alsook

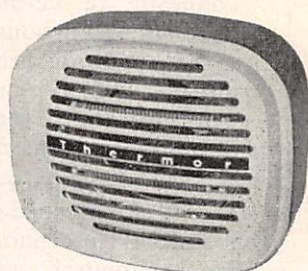
— RADIO'S —
TELEVISIETOESTELLEN
BANDOPNEMERS enz.

**ONZE TECHNIEKERS STAAN GRATIS TE
UWER BESCHIKKING OM U TE HELPEN
EN AL UW HUISHOUDTECHNISCHE
PROBLEMEN OP TE LOSSEN!**

**MAAK GEBRUIK VAN UW LIDKAART! ZIJ ZAL
U ZEKER VEEL GELD EN TIJD BESPAREN!**

GEMAK VAN BETALING VOOR ALLEN

THERMOR



VERWARMING MET ELEKTRICITEIT

STRAALKACHELS	} 500 W	
RADIATOREN		1000 W
BLAASRADIATOREN		1500 W
	2000 W	

Straalkachels speciaal uitgerust
voor badkamers en keukens.

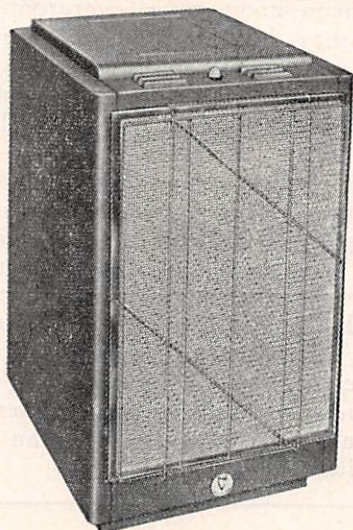
Van Cotthem

Ziehier

DE CATALOR
het laatste snufje op
gebied van verplaats-
bare huishoudelijke ver-
warming.

Het zekerste
en goedkoopste
verwarmingstoestel

Belgisch fabrikaat



zonder SCHOUW!
zonder VLAM!
zonder REUK!
zonder ZORGEN!

BUTAAN-
VERWARMING
DOOR CATALYSE

De ideale oplossing
Belgische kwaliteit

Off. verd. : FABRI-SELECTION, Lge Nieuwstraat 58, Antw, Tel. 32.56.39

FABRI-SELECTION
P.V.B.A.

Strijdt tegen het dure Leven

ONAFHANKELIJKE AANKOOPCENTRALE

FABRI-SELECTION
P.V.B.A.

ONAFHANKELIJKE AANKOOPCENTRALE
Lange Nieuwstraat 58 — ANTWERPEN
TEL. 32.56.39

onder de leiding van
deskundigen in alle huishoudapparaten.

N^o 238969

FABRI-SELECTION

kiest voor de leden van haar aankoopcentrale slechts de beste merken met alle waarborgen der fabrikanten.

Meer dan duizend verschillende huishoudapparaten te bezichtigen in onze toonzalen, alsook Radio, Pic-Up's, Televisietoestellen, Bandopnemers, Plattendraaiers, enz...

Deze lidkaart wordt U aangeboden door :

T. A. O. - band

Stempel

ANTWERPEN

als bijzondere gunst voor zijn medewerkers
en personeel.

NAAM

ADRES

PLAATS

U bent lid van de Onafhankelijke Aankoopcentrale van FABRI-SELECTION en hebt recht op :

- a) de hoogstmogelijke kortingen op alle aankopen,
 - b) de beste betalingsvoorwaarden,
 - c) onze techniekers te raadplegen voor al uw huishoudelijke technische problemen,
 - d) te genieten van onze herstellende binnen de 48 uren,
 - e) zonder enige verbintenis, regelmatig onze toonzalen te bezoeken,
- alle dagen van 9 u. tot 20 u.
(ook 's zaterdags).

TE BEZICHTIGEN IN ONZE TOONZALEN

TELEVISIETOESTELLEN — RADIO'S

Radio's — Pic-Up's — Fono's — Draagbare Radiotoestellen — Auto-Radio's — Bandopnemers — Luidsprekers — Stereo's — Alle merken van Televisietoestellen.

BADKAMER : volledige installaties, badverwarmers met gas en elektriciteit, scheertoestellen.

KEUKEN : volledige installaties met hout- of metaalmeubelen, Keukenfornuizen, Koelkasten, Mixers, Vruchtensappers, Fritteketsels, Snelkookpannen, Roommachines, Koffietoestellen, Koffiemolens, Waterverwarmers, Pompen, Luchtverwarmers, Broodroosters, enz...

ONDERHOUD : Stofzuigers, Boenmachines, Ventilatoren.

VERLICHTING : Lusters, Muurlampen, Bureau-lampen, Zaklampen, enz...

VERWARMING : Toestellen met gas, kolen, elektriciteit, mazout.

WASSEN : Alle beste modellen van wasmachines, zwierders, strijkijzers, enz...

FIETSEN — BROMMERS — SCHRIJFMACHINES

KLANTEN STROOK

M

Wonende

.....

.....

te

Telefoon :

—————
Gelieve ons deze strook
af te geven bij uw
eerste aankoop.

DANK U !

Etablissements

Hannecart

RADIO
TELEVISIE

N.V.

ELEKTRISCHE
HUISHOUDAPPARATEN

KEUKENFORNUIZEN, WASMACHINES, KOELKASTEN

KLANTEN KAART No 131442

(strikt persoonlijk)

**12, APPELMANSSTRAAT
ANTWERPEN — Tel. 33.85.48**

6-8, LEUVENSEPLAATS — BRUSSEL
Tel. 17.30.13 — 17.54.56

24a, STEENWEG OP WATERLOO
SINT-GILLIS - BRUSSEL - Tel. 38 27.64

Afgeleverd aan M.....

Wonende te

**Breng ons een bezoek, dit verbindt U tot niets : alle inlichtingen zullen U
graag verstrekt worden. Beleefdheid en eerlijkheid zijn onze eigenschappen.**

De laagste prijzen,
zelfs bij gemak van betaling.

De fabriekswaarborg
dekt al onze apparaten.

Doorlopend open van 9 tot 19 u.
de zaterdag inbegrepen
(s'maandags vanaf 13 uur)

Alle dinsdagen zijn de magazijnen open tot 20,30 u.

Vergelijkende demonstratie van T. V. APPARATEN — VRIJE INGANG

Ons principe : » Tot uw dienst vóór... maar vooral na de verkoop ! »

Zie de lijst van onze artikels keerzijde.

ALLE GROTE MERKEN IN...

RADIO : ontvangtoestellen, gekombineerde apparaten, transistors, platendraaiers, bandopnemers.

TELEVISIE : tafel T.V.toestellen, consoles, gekombineerde apparaten.

KEUKENFORNUIZEN : gas (stads- of butaangas), elektriciteit.

VERWARWINGSTOESTELLEN : gas, butaan, elektriciteit.

WASMACHINES + DROGERS : afzonderlijk, gekombineerd, volautomatisch.

KOELKASTEN : ijskasten, diepvriezers.

ELEKTRISCHE HUISHOUDAPPARATEN :

stofzuigers, boenders, snelkookpannen, braadspitten, strijkijzers, fritketels, wafelijzers, broodroosters, mixers, elektrische uurwerken, koffiemolens, fruitpersers, scheerapparaten, haardrogers, ventilators, luchtverversers, waterverwarmers, naaimachines, enz., enz.

ALLERLEI : keukenthermosflessen, kookpannen, enz...

In exclusiviteit : **RADIO - TELEVISIE "NORDSTERN"**

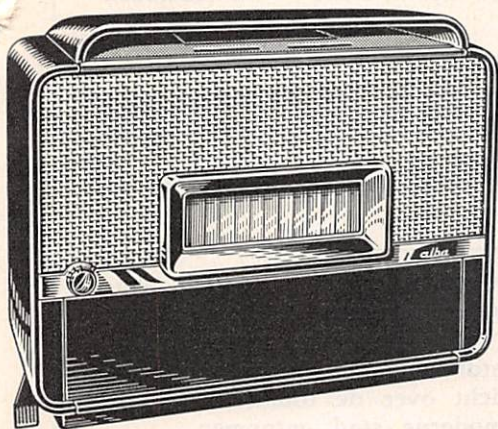
Gelieve deze strook in te vullen —————>

Stempel of naam
van het organisme
of de werkgever

Ziehier het neusje van de zalm op het gebied van huishoudelijke verwarming met kolen.

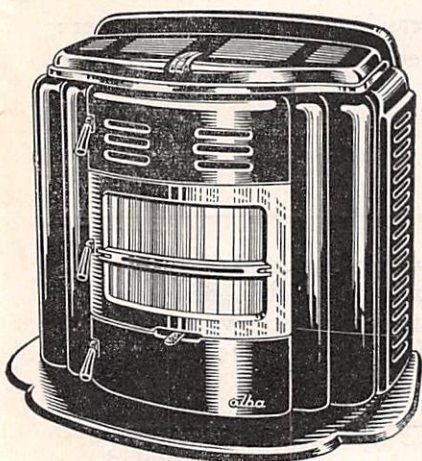
De ALBA 504 brand in aanhoudend vuur met de kolen 5/10 - 6/12 - 10/20 - 12622 - 20/30

alba



De ALBA 504 heeft een verwarmingsvermogen van 300 a 400 m³.

Verbruik per dag: 1 bus kolen 5/10 - 6/12 aan 1800,— Fr. de 1000 kgr. De ALBA 504 is sierlijk door zijn moderne lijnen en zuinig door zijn moderne techniek. Komt ze bezichtigen en overtuig U



alba

KOOKHAARDEN EN
VULHAARDEN BRANDEN
IN AANHOUDEND VUUR
ALLE HUISHOUDKOLEN

Verwarmingsvermogen :

130/170 m ³	—	150/200 m ³
200/265 m ³	—	200/335 m ³

Ook beschikbaar met mazout.

GIETERIJEN LALLEMAND. Opgericht in 1913, 49 jaar ondervinding

eisen de « renaissance » van het openbaar vervoer, dat daar in de afgelopen jaren zo sterk ten gunste van het particuliere verwaarloosd werd.

Vele Amerikaanse steden zoals New York, Washington, Los Angeles, Chicago, Cleveland, enz., zijn van plan door de invoering of verbetering van snel openbaar vervoer het stedelijke verkeersprobleem op te lossen.

Het leven in de centrale zakenwijken wordt door de verkeersbelemmeringen verstikt, het bestaan van deze wijken wordt door decentralisatie bedreigd. Alleen de openbare vervoermiddelen, die een gering deel van de straatoppervlakte in gebruik nemen, zijn in staat de binnensteden te redden.

« Niemand zal willen betwisten, dat de auto een uitstekend hulpmiddel voor de mensheid is. De toekomstige verkeerspolitiek zal er echter rekening mee moeten nemen, dat niet het aantal rijdende auto's, maar het aantal vervoerde mensen voor het welzijn van de steden beslissend is. »

Nu het telaat is, beginnen wij te erkennen, dat de aanleg van autosnelwegen, zonder rekening te houden met het openbare vervoer in de grote stedelijke agglomeraties, een grote fout was. De geestdrift voor de bouw van auto-wegen heeft ons het overzicht over de totaliteit van de verkeersbehoeften van de moderne stad ontnomen.

BEROEPSVERVOER IN DE BINNENSTAD ANTWERPEN

Verdeling van de personen naar de verschillende soorten verkeer :

Openbare vervoermiddelen	73 t.h.
Personenwagens	11 t.h.
Motorfietsen	1 t.h.
Fietsers	5 t.h.
Voetgangers	10 t.h.

Het bestaan van onze steden wordt bedreigd, het verkeer kan zich niet meer vrij door de straten bewegen. In plaats van te denken aan het verplaatsen van voertuigen in onze straten, moeten wij proberen zoveel mogelijk personen over de straten te vervoeren.

(Wordt vervolgd.)



Maquette van de nieuwe "BP-Belgium"-building welke zal
verrijzen aan de Jan Van Rijswijcklaan, hoek Kolonielaan.

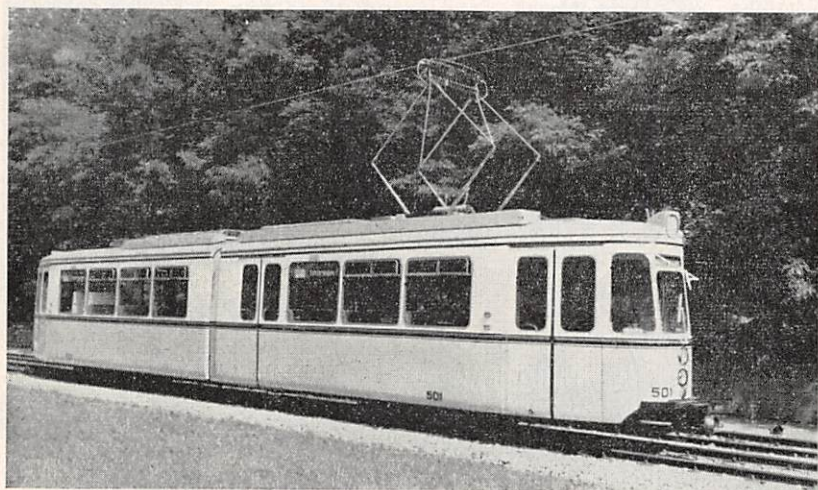
Gelede trams en gelede autobussen

Het woord « gelede » komt van « geleding », d.i. een voertuig bestaande uit twee wagens (leden) scharnierend door middel van een draaischijf tussen de twee wagens. De beide « leden » van de wagen zijn verbonden door een balgconstructie, die het mechanische gedeelte omsluit en stofvrij is.

Waarom gewaagt men thans van gelede trams en autobussen?

Ziehier de verklaring:

In de laatste jaren is de ontwikkeling van het rollend materieel voor het openbaar personenvervoer stelselmatig in de richting van de grotere eenheden gegaan. Bij de stedelijke vervoersbedrijven zijn de vervoers-eenheden steeds groter geworden, zowel wat de trams als wat de bussen betreft, nl. van ca. 50 (zit- en staanplaatsen) naar 60-80-100 à 110 plaatsen, waarbij steeds gestreefd werd naar een zo gunstig mogelijke verhouding tussen de vervoerscapaciteit en het benodigd rijdend personeel. De eenmansbediening in de gelede voertuigen beantwoordt ten volle aan het gestelde doel.



Het is een logische ontwikkeling vermits een vervoerbedrijf in sterke mate « loonintensief » is en bijgevolg steeds moet getracht worden de loonkosten per vervoersprestatie zoveel mogelijk neer te drukken.

Gelet op de concurrentiestrijd tussen het openbaar en het individuele vervoer dient er nu een behoorlijk evenwicht gezocht tussen de grotere capaciteit per eenheid en de diensfrequentie. Bijgevolg moet het

openbare vervoer in ieder geval aan de kwaliteitseisen t.o.v. het reizend publiek in ruime mate voldoen, d.i. vervoersnelheid, comfort en vervoerszekerheid.

De gelede wagens (trams en bussen) voldoen aan die gestelde eisen want ze hebben talrijke *voordelen*:
onder meer:

- minder eenheden op de baan voor hetzelfde vervoersvolume, bijgevolg minder verkeersmoeilijkheden;
- minder stroomverbruik (brandstofverbruik) per ton wagentgewicht;
- lichtere constructie dus minder gewicht t.o.v. het huidige materieel voor dezelfde vervoerscapaciteit;
- minder onderhoudskosten;
- kleinere lengte voor dezelfde vervoerscapaciteit wat het verkeer ten goede komt;
- beperkt in- en uitrukken om het spitsvervoer te verwerken;
- minder benodigd rijdend personeel voor dezelfde vervoerscapaciteit, enz. enz.

De gelede wagens hebben zich snel ontwikkeld, vooral met het oog op de toepassing van de eenmansbediening. Wij beperken ons nu tot de *gelede tramwagens* en zullen later de gelede bussen bespreken.

Gelede tramwagens werden sinds 1956-57 in dienst gesteld in verschillende steden, o.a. Düsseldorf, Hannover, Rotterdam, Zürich, Milaan, Amsterdam, Kopenhagen e.a.

De constructie van een gelede wagen berust op de volgende algemene principes:

De wagens zijn uitgerust met drie draaistellen:

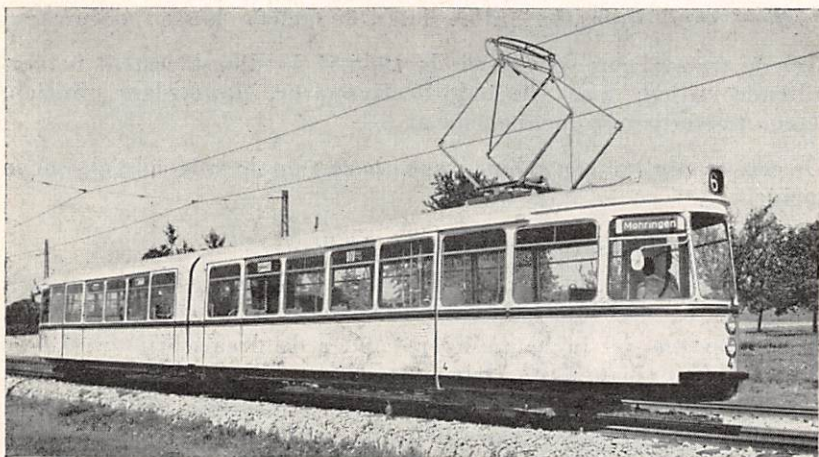
- twee drijfstellen aan de uiteinden van de wagens (voor en achter), elk uitgerust met één of twee motoren, en
- een loopdraaistel in het midden (onder de draaischijf) welke de draaischijf draagt en een klein gedeelte van de wagenbak;
- in de binnenruimte is de verdeling der zitplaatsen als volgt: één rij dubbele zitplaatsen aan één kant en één rij enkele zitplaatsen aan de overzijde;
- de linkerzijde van de wagen is geheel afgesloten en aan de rechterzijde zijn 4 dubbele plooideuren aangebracht:
 - de voorste en achterste plooideuren van de gelede wagen dienen als instapdeuren, en
 - de 2 middelste (aan weerszijden van de draaischijf) als uitstapdeuren.
- De twee voorste deuren (voorste wagen) worden bediend door de bestuurder en de twee achterste door de zittende conducteur (nabij het achterbalcon instap). Aldus wordt een dubbele reizigersstroom

binnenin de wagen geschapen: de reizigers met « zichtkaarten » (o.a. abonnementen, weekkaarten, vrijverkeerkaarten) stappen in vooraan en worden gecontroleerd door de bestuurder, terwijl de reizigers op kaartjes of rittenkaarten reizend (pasmunt of knippen) instappen langs de achterste deur van de gelede wagen en door de conducteur worden gecontroleerd.

Door deze dubbele reizigersstroom verdelen de reizigers zich tijdens de spitsuren over de twee instapdeuren voor en achter, wat een snelle bediening ten goede komt.

Bij volle belasting rust ca. 80% van het totale gewicht op de twee drijf-draaistellen vóór en achter. De wielen zijn van het « elastische » type met gummi-delen met eenzelfde doormeter van 66 cm.

Door de lichte constructie van de wagen werd het leeggewicht van de wagen beperkt en wegens de dunne binnenzijwanden kon de beschikbare breedte van de middendoorgang tot een maximum worden opgevoerd, nl. ca. 80 cm zodat de reizigers in de middendoorgang gemakkelijk kunnen circuleren. Deze wagens zijn zeer geschikt voor tramlijnen met een groot verkeersvolume en met grote dienstfrequenties.



De meest bekende constructeurs van gelede wagens zijn o.m. :

- De Düwag: Düsseldorfer Waggonfabrik, met elektrische uitrusting van de firma's A.E.G., Kiepe en S.S.W. Siemens, welke, behalve in Duitsland, ook deze wagens leverde aan Kopenhagen (Denemarken).
- Maatschappij Schindler Wagons N.M. te Pratteln nabij Basel (Zwitserland) welke gelede wagens leverde aan de Rotterdamse Electriche Tram (R.E.T.).

— Ateliers de Construction « La Brugeoise et Nivelles » N.M. te Brugge met elektrische uitrusting van de A.C.E.C. te Charleroi welke onlangs de eerste gelede tramwagens leverde aan de Brusselse Tramwegen. Een eerste proefrit werd gereden op de lijn Tervuren op 30 juli j.l.

Hierna volgt een vergelijkende staat van de verschillende typen wagens t.o.v. de PCC:

	R.B.G. Düwag	G.V.B. Amster- dam	R.E.T. Rotterdam	Brussel type L.Br.	PCC
lengte (m)	19,09	18,00	19,50	20,83	14,017
breedte (m)	2,35	2,25	2,25	2,20	2,20
leeggewicht (ton)	20	23	19,5	21	16,3
wieldoormeter (cm)	66	66	66	66	63,5
aantal draaistellen	3	3	3	3	2
vermogen (kW)	2x96	4x50	4x50	4x40,5	4x40,5
vermogen (pk)	260	270	270	220	220
zitplaatsen	28	40	40	43	31
staanplaatsen	166	106	157	130	76
totaal aantal plaatsen	194	146	197	173	107
leeggewicht/reiziger (kg)	103	157	99	121	152
vermogen/ton (kW)	9,6	8,7	10,2	7,7	9,9

Uit deze staat blijkt duidelijk dat de gelede wagens minder leeggewicht per reiziger met zich voeren en ook het vermogen (in kW) per ton veel gunstiger is dan bij andere typen.

Vanzelfsprekend is dan ook het electrisch stroomverbruik in kWh/ton-km veel gunstiger zodat de stroomkosten merkkelijk kunnen worden neergedrukt.

Reeds in december 1958 hadden wij de aandacht gevestigd op de grote voordelen van de gelede tramwagens, gelet op de gunstige resultaten in het buitenland. In de techniek gaat het echter nu eenmaal zo dat, wanneer vandaag een machine als de meest moderne wordt aangezien, ze reeds morgen dient vervangen door weer een ander laatste « snufje » en financieel gezien is dat natuurlijk niet bij te houden.

In dit licht gezien, hadden wij wellicht Brussel kunnen voor zijn en had Antwerpen als eerste stad de promotor geweest van het meest moderne trammaterieel zoals dat voor de éénmansbussen het geval was.

Maar... de technische evolutie vorder echter zó snel, dat wij ze moeilijk kunnen volgen en laat ons ten slotte zeer tevreden zijn dat de modernisering van het T.A.O.-net met rasse schreden vooruitgaat.

L.V.C.

Comité voor V. G. V.

Zitting van 26 juni 1962

Aanwezig: Werkgevers: dhr ir. R. Steenackers, voorzitter; dhr ir. G. Weyns; dhn Melis, De Coninck, Geerts en Van Dooselaere. — Werknemers: dhn Bulens, Cleyman, De Kimpe, Geerts, Lauret, Roels, Van Look, Van Vlierden, Vekemans, Bogaerts.

Secretaris: dhr F. Daemen.

Verontschuldigd: dhr ir. L. Van Cant, dhn Van der Aa en Biesemans.

Afwezig: dhr Truyen.

D A G O R D E

I. Verslag van vorige zitting.

II. Ingediende voorstellen.

1. Plaatsen van tafel en stoel in de omvormingsstations om het personeel toe te laten al zittend te eten.

2. Omvormingsstation I.

— Opkuisen en herschilderen van badzaal.

— Schilderen en plaatsen van schutting met deur in eetzaal.

— Afwassen en schilderen van gelijkrichterszaal, transfozaal en hoogspanningszaal.

3. Bovenleiding: het personeel van deze dienst beschikt niet over een veiligheidsverkeersteken voor aanduiding van werken op de weg. Het ter beschikking stellen van dergelijk verkeersteken is noodzakelijk om ongevallen te vermijden.

4. Blusapparaten.

5. Autobus Brossel: het bakelieten omhulsel aan het stuurwiel is er af of beschadigd. Spoedige herstelling van deze stuurwielen is gewenst.

III. Bespreking van ernstige ongevallen.

BESPREKING DER INGEDIENDE VOORSTELLEN:

1. Plaatsen van tafel en stoel in de omvormingsstations, om het personeel toe te laten zittend te eten.

De omvormingsstations waar regelmatig personeel werkzaam is, zijn voorzien van tafel en stoel.

In de automatische stations, waar slechts af en toe personeel aanwezig is voor controle der apparaten, zal gezien de kleine plaatsruimte een stoel geplaatst worden, alsook een klaptafeltje, hetwelk na gebruik kan neergelaten worden.

2. Omvormingsstation I.

Op dit ogenblik zijn uitbreidingswerken aan gang in bedoeld station. De lokalen worden voorlopig volgens de stand der werken opgekuist. Een schutting wordt in de eetzaal aangebracht. De definitieve schildering van al de lokalen geschiedt na de afloop der werken.

3. Bovenleiding, veiligheidsverkeerstekens.

Gevraagd wordt, de werkploegen van bovenleiding en wisselreinigers dergelijk verkeerstekens te bezorgen, ten einde bij het werk op drukke verkeerspunten een maximum aan veiligheid te verzekeren aan de arbeiders, vooral bij het maken van manœuvres met de ladderwagen.

Maatregelen welke in de mate van het mogelijke kunnen getroffen worden, ter beveiliging van de arbeiders, worden in algemene zin door de vergadering besproken.

Dit probleem zal verder met de meeste aandacht gevolgd worden.

4. Blusapparaten.

De tramwagens zijn niet voorzien van blusapparaten.

Tijdens een manœuver waarbij een P.C.C.-wagen door een oude tramwagen diende voortgeduwd, werden de gegeven onder-richtingen niet gevolgd, zodat de electriche rem van de P.C.C.-wagen niet uitgeschakeld was. Hierdoor werd de oude wagen zodanig overbelast, dat de weerstanden begonnen te gloeien, waardoor de bevloering van de tram begon te branden. Een blusapparaat van een autobus werd voor het blussen gebruikt. Dit apparaat, hetwelk een vloeibare substantie afgeeft, bleek voor het bluswerk niet geschikt, zodat tenslotte de hulp van de brandweer werd ingeroepen. Indien het personeel van de P.C.C.-wagen zijn taak naar behoren had uitgevoerd, hadden die moeilijkheden zich niet kunnen voordoen.

5. Autobussen Brossel : Bekleding van het stuurwiel.

De meeste stuurwielen zijn beschadigd. Er werd navraag gedaan voor het vernieuwen der bekleding. De firma Van Hool heeft een nieuw procédé in studie hetwelk na de vacantieperiode zal gereed zijn.

Alsdan zullen bedoelde stuurwielen besteld worden.

Moderne kunst

Dat zijn woorden die bij velen een reactie teweegbrengen, meestal anti, zonder dat zij daarom beseffen over wat het gaat.

Daarom deze rubriek om U een zo duidelijk mogelijk beeld te geven van wat de hedendaagse schilderkunst U kan bieden.

« Zo'n moderne schilderij kan iedereen maken, geef een aap wat verf en de zaak is klaar », hoort men wel eens zeggen.

Hier moet nu toch de lijn getrokken worden tussen kunst en snobisme. Snobisme dat een nieuw woord is voor een zeer oude mentaliteit die altijd bestaan heeft.

Een echt kunstenaar, zowel vroeger als nu, heeft steeds een innerlijk gevoel in kleuren, lijnen, vorm in schoonheid willen omzetten om aan de gemeenschap mede te delen.

Bij de ouderen was het steeds het beeld dat voor de uitdrukking hunner gevoelens moest zorgen, en dit bracht praktisch een ogenblikkelijk contact tussen kunstenaar en kijker. Ook waren er die hun werk als een vertelling (Breughel) lieten aanvaarden, en zowel beeld als vertelling werd door de gemeenschap « schoon » gevonden. (Meestal na hun dood.)

Wat kan men nu nog « schoon » vinden in een schilderij: namelijk de kleuren, de kleurenschakeringen, de lijn(en), de kompositie, vlakverdeling, de vorm, de materie, de fantasie enz.

De laatste tijden nu, zijn er generaties van schilders geweest die telkens « hun » zeggingskracht (meedelen aan de gemeenschap) in een van deze andere mogelijkheden hebben gezocht en gevonden.

Zo hebben we:

De impressionisten (2e helft 19e eeuw): Deze schilderden meestal ter plaatse, niet het eigenlijke beeld zoals het was, maar zoals het hun op een bepaalde manier een « indruk » verwekte (indruk: impression, vandaar impressionisten). Een van de meest gekende: de Toulouse-Lautrec.

De expressionisten (einde 19e eeuw) (Van Goch) (expression: uitdrukking). — Zij schilderden ook meestal natuur, maar vermengd met fantasie. Fantasie waarin zij de uitdrukking hunner gevoelens weergaven.

De kubisten (begin 20e eeuw). — Picasso was eerst expressionist maar werd samen met Braque de ontwerpers van deze stijl.

Hier ook is nog steeds beeld aanwezig, maar zij ontleden hun te schilderen motief. Zo ontstond een werk waarin echte vormen afwisselden met ontlede vorm, meestal in kubis- en vlakke vormen weergegeven.

De abstrakten. — Kandinsky (Rus) maakte een eerste abstrakte schilderij in 1910. Het is zuiver fantasie. Zoals ein de muziek een samengaan van klanken zekere effecten beoogt, en een droeve of vrolijke zeggingskracht verwekt, zo ook kan een samengaan van kleuren iets uitdrukken. Ook de vlakverdeling geeft iets weer zoals ritme en evenwicht. De abstrakte kunst is het, die de hedendaagse architectuur zijn rijke bron van mogelijkheden heeft geschonken.

De surrealisten (Salvator Dali). — Deze grepen terug naar het beeld, maar dan een droom of niet bestaand beeld in een fantastische wereld weergegeven.

Het is nu zo dat al deze stijlen hier opgenoemd, nu op dit ogenblik hun beoefenaars nog hebben. Door de vooruitgang van de wereld (nieuwe kijk op oude dingen, nieuwe vormen, de gebruikte materialen) zoeken de hedendaagse kunstenaars nog steeds verder in een richting die hun zeggingskracht het beste past.

Eén ding moet nog gezegd worden: niet alleen een schilderij schilderen vraagt moeite en schoonheidsgevoel, ook het bekijken vraagt een inspanning en een zekere kennis vanwege de gemeenschap.

C.W.L.M.

Fr. HENKENS

J. VAN RIJSWIJCKLAAN 124 ANTWERPEN

Tel. 37 58 38

Gespecialiseerd in Hoover

Alle andere merken huishoudapparaten :
wasmachines, stofzuigers, boeners, radio's,
televisies, enz.

ENIG :

De KLOPPER : hij klopt, borstelt, zuigt
De HOOVER-MATIC :
hij was, spoelt en droogt

Gemak van betaling - Speciale voorwaarden voor de tramagenten



Dit was de bedoeling ... en dit was het resultaat.

Het is treurig te moeten vaststellen dat er zich in onze stad, die te recht fier mag zijn over de reinheid van haar straten, door sommige kerels bij herhaling echt vandalenwerk wordt verricht.

— BUSHALTEPLAATJES worden regelmatig rond de paaltjes gedraaid, afgerukt of stukgeslagen; de paaltjes scheefgetrokken of beschadigd.

Wij kennen geen enkele stad waar dergelijke feiten zich voordoen; U moogt gaan kijken in alle havensteden van het vasteland, nergens wordt geraakt aan deze zo noodzakelijke aanduidingen voor het reizend publiek.

Het openbaar vervoer staat ten dienste van de gemeenschap die het recht heeft beschermd te worden tegen de baldadigheden van sommige schuimers die met hun wellicht te veel ... vrije tijd geen blijf weten.

— ZETELS IN DE AUTOBUSSEN. De lederen bekleding der zittingen en rugleuningen worden met opzet doorgesneden of ingekerfd. Dat is nu weer het werk van sommige schurftige elementen tussen onze schoolgaande jeugd en spijtig genoeg, is het zeer moeilijk deze daders op heterdaad te betrappen.

De laatste tijd neemt dit vandalenwerk ook uitbreiding; zelfs op de nieuwe tramwagens worden bij herhaling zetels aangetroffen waarvan

de lederen bekleding geheel werd doorgesneden. Men vraagt zich soms af welk behagen sommige schoolgaande kinderen er toe drijft om dergelijke wandaden uit te voeren?

Ongetwijfeld zullen er zich in de school dan ook zulke feiten voordoen.

WIJ VRAGEN :

—aan het *Rijgend Personeel*: dat het zou voortgaan met strenge controle uit te oefenen, zowel wat betreft de beschadigingen van de haltepaaltjes als die aan het rollend materieel. Het volstaat dat één dezer kerels kan worden gevat opdat eens en voor goed een einde kan worden gesteld aan die schurkenstreken, onwaardig van beschaafde mensen.

—aan de *Politie*: die stellig zeer waakzaam is, nogmeer controle ten einde deze wandaden van de baan te helpen.

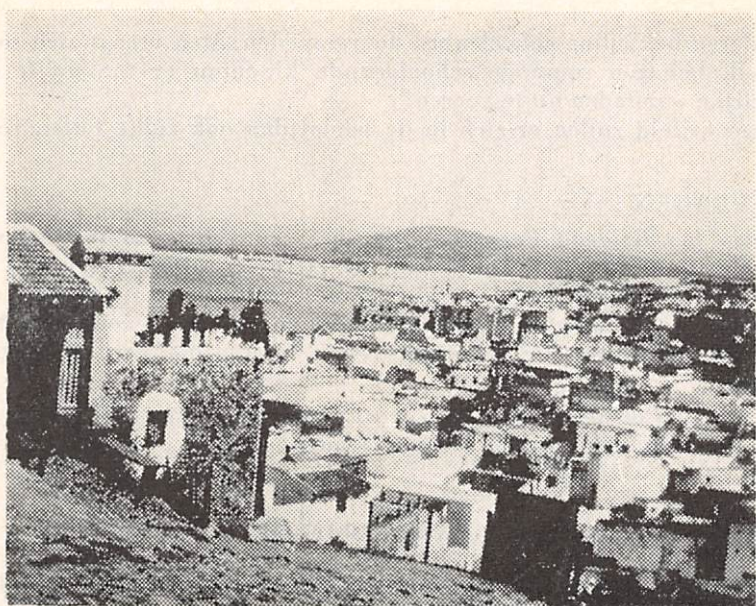
Tanger - stad van verderf

Men weet dat de misdadigheid na de laatste wereldbrand geweldig in omvang is toegenomen over de gehele wereld, doch nergens is die poel van misdaad en verderf zo groot en zelfs zo « normaal » als te Tanger ; gelegen aan de Straat van Gibraltar in Marokko. Men schat het aantal inwoners van de internationale zone in en rond Tanger op 170 000 waarvan de hoofdzaak bestaat uit Marokkanen, Fransen en Spanjaarden, de rest (ongev. 25%) bestaat uit evenveel vreemdelingen als er op de wereldbol nationaliteiten zijn! Ik zei: « Men schat », en dat is dan ook de juiste benaming, daar niemand zeker weet hoeveel het aantal inwoners bedraagt daar in Tanger geen burgerlijke stand bestaat.

Het is zelfs heel gemakkelijk dit onfrisse gebied te betreden daar men alleen zijn handtekening op een stukje papier hoeft te zetten, of die handtekening al dan niet echt is, trekken de autoriteiten zich niet aan. Zodoende kan men zich indenken wat een mengelmoes van onpure individuen de stad bevolken: gangsters, piraten, beroepsspelers, politieke vluchtelingen, valse gravinnen, avonturiers, deserteurs uit het vreemdelingenlegioen, adellijke dames van een twijfelachtig allooi enz. enz., het is dan ook niet te verwonderen dat Tanger de naam kreeg van « Piratenstad der twintigste eeuw ».

Hoe zit het nu met de politie? Bij een moord of een overval komen de dienaars van Hermandad natuurlijk op het toneel doch het onderzoek geschiedt nogal langs de lamlendige kant zodat de politieregisters meestal vermelden: « Dader onbekend » of « Schuldigen voortvluchtig ». Zoals U ziet neemt de overheid het niet zo nauw en vagen ze zelfs hun hakken aan menselijke wetten zo er van een wet al sprake mocht zijn: corruptie is in Tanger dan ook een woord dat met een grote hoofdletter wordt geschreven.

Het politiekorps is dus meer een kwestie van mooie uniformen met



Zicht op Tanger.

opgepoetste knopen dan van het handhaven der openbare orde die in feite slechts op papier bestaat. De overheden hebben liever dat moorden en politieke aanslagen liefst niet vóór het politiebureel gebeuren, gebeurt het wat verder dan is het hun een zorg: tegen dat ze hun dienstpet op en hun gegalloneerde jas aan hebben is de vogel immers allang gevlogen, dus: zieh vooral niet voorbarig vermoeien en zorgen dat hun hachje niet in het gedrang komt!!

En dit is dan Tanger; een stad met een papieren bestuur, een etterend gezwel van kwaad, ellende, haat en nijd waar alleen het recht van de sterkste geldt en waar revolvers en stenguns de dominerende en alledaagse « gebruiksvorwerpen » zijn.

G. SMITS

Houthandel E. Quaeyhaege

p.v.b.a.

DAMBRUGGESTRAAT 193, ANTWERPEN

Tel. 32.24.78

TRIPLEX — MULTIPLEX — MENUISERITE

Feest in Loods II

Op zaterdag 14 juli j.l. werden de leden: De Smedt, Voeten, Brabants, Van Opstal, D'Hooghe, Van Schil, Daniels en Van Elsmortel ter gelegenheid van hun opruistelling gevierd in de Loods Driehoek. Twee leden, n.l. Van Hove en Lodewijckx, hadden zich laten verontschuldigen wegens ziekte. Te dezer gelegenheid werd in de Loods een podium opgericht en de nodige versieringen aangebracht, derwijze dat zowel de gevierden als de belangstellenden in een feeststemming verkeerden.

Na een welkomstgroet door de Feestbestuurder de Heer P. De Roeck werden de gevierden en hun dame verenigd rond een feestmaal in een zaal van het stadscentrum. Daarna werden de genodigden terug naar de loods gebracht, waar een cabaret-programma, verzorgd door Kees Brug, en zijn ensemble, enkele prettige uren aan het gezelschap bezorgde. Als slot volgde een gezellige danspartij en konden de danslustigen de nodige verfrissende dranken bekomen, terwijl mevrouw weduwe Laenen, beter gekend als « Marieke », ofschoon reeds op rust gesteld, steeds bereid is een helpende hand toe te steken, voor de hongerige magen iets ten beste had.

Een toespraak door de Feestbestuurder besloot deze voor de gevierden heuglijke dag.

H.D.



Verkeersnood!

Laten wij het erover eens zijn dat wij allemaal al eens een fout begaan.

1) Als ik auto rijd, dan ben ik in een lyrische verontwaardiging tegen de fietsers en de voetgangers.

FIETSERS: Achten zich de meesters van de straat; ze steken nooit of zelden hun arm uit om aan te tonen dat ze naar links of naar rechts wensen af te buigen en als zij het wel doen dan is het meestal laat-tijdig; ze kruipen overal tussen het verkeer door en rijden liefst met z'n twee naast elkaar omdat het bezwaarlijk met z'n drieën kan.

VOETGANGERS: Ze stappen meestal sufferig de rijweg over — meestal buiten de zebra's — en kijken niet of zelden links of rechts; ze steken maar over alsof de rijweg een binnenpad is tussen het heerlijke weiland. De voetgangers die dan reglementair zijn, slenteren soms door de « zebra's » en scheppen er behagen in hun superioriteit t.o.v. de wachtende automobilisten te laten blijken. Er zijn er zelfs die met opzet vertragen, goed wetende dat het groen licht plots op rood kan worden gezet. Het wordt dan op rood vaak een uitdaging aan het adres van de automobilisten!

2) **AUTOMOBILISTEN:** Als ik nu eens zelf fiets dan ontdek ik verschillende onpure automobilisten die zo rakelings langs mijn stuur glijden en eerst hun snerpende toeter gebruiken wanneer ik bijna op het wegdek lig . . . sommige automobilisten snorren de zijstraten voorbij met overvloedig gebruik van hun pinklichten!

Aan de signalen laten ze U nog niet de tijd om U in beweging te stellen; zij vergeten al te licht dat het heel wat meer inspanning vergt om op een fietspedaal te drukken dan wel een gaspedaal in te duwen.

Het « recht van de sterkste » haalt dan weer de bovenhand.

3) Als ik dan zelf voetganger ben, en dat ben ik in uiterst zeldzame gevallen, helaas dan heb ik best de kans al de andere weggebruikers objectief te beoordelen. Een voetganger is nu juist de « vulgairste » weggebruiker van het ogenblik en die heeft in onze moderne beschaving, weinig of geen rechten!

Ouden van dagen, gebrekkigen, blinden en kinderen, moeders met kinderwagens, moeten van de straat weg; voor hen is er geen plaats meer!

Deze « laagste » categorie van mensen moeten dagelijks de « dodensprong » wagen om behouden aan de overzijde van de rijweg te geraken.

Probeer het maar eens met kleine kinderen de « zebra's » over te steken met een flinke stap, reglementair, en beveiligd door het groen licht: het wordt een echte kunsttoer! Wanneer ik voetganger ben, dan zeg ik steeds met een beklemd hart, vrij naar Multatuli: « Ik weet niet waar ik sterven zal . . . ».

Vriendenkring Garage Pothoek

— Op 4 mei hadden we het traditioneel wordend jaarfeest van de Vriendenkring Garage Pothoek gehouden in de zaal van de Sociale Dienst. Na een inleidend woord van de voorzitter bij de feestdis werd er plaats gemaakt in de zaal en op de tonen van een orkest werden de vriendenbanden nauwer aangehaald en gefeest tot vroeg in de morgen.

— Bezoek werd gepland aan NIR en vlieghaven Zaventem in de maand September. Wie er zich voor interesseert vrage inlichtingen in de Garage Pothoek.

— In de voorbije maanden hadden we twee zware ongevallen en één zware operatie van onze leden Van Utterbeek, Van Overloop en Sturm, waarvan we gelukkig kunnen melden dat zij in volle beterschap zijn en de eerst en laatst genoemden reeds het werk hebben hernomen. De Vriendenkring Garage Pothoek heeft het op zich genomen een afvaardiging te sturen om te trachten het leed van deze vrienden te milderen.

Zondag 4 maart ging de Vriendenkring Garage Pothoek op studiebezoek naar de kolenmijn te Beringen. Het was nog vroeg in de morgen en reeds was de karavaan op weg, want om 8 h 30 suisden we reeds naar de diepte: 789 m onder de grond. Aandachtig werden de toelichtingen aanhoord van de begeleiders: mannen die in hun uitleg een stil respect legden voor het uitgestrekte ondergrondse bedrijf met zijn ongekende en geheime krachten. Eén cijfer maar: er worden per 8 uren door de mijnwerker 1200 ton kolen gedolven en opgehaald per, in de onder- en bovengrond, werkzaam element. Hard wordt daar gewerkt en met een zekere eerbied denken wij aan de strijd tussen deze mannen en de zwarte brandstof.

Na de weg omhoog, een fris bad en een stevige brok tussen de tanden genomen te hebben werd op de thuisreis nagepraat over dit indrukwekkend bezoek.

De Vriendenkring brouwt echter reeds nieuwe plannen: het veruimen van de menselijke kijk op het economisch gebeuren is veel moeite waard.

Vebe.

(Vervolg van blz. 46)

Mijn mening is dat de politie, meer dan tot nog toe het geval is geweest, vooral een open oog zou moeten hebben voor de « laagste » aller categories weggebruikers, nl. de voetgangers. Zij alleen verdienen de meeste aandacht omdat zij de massa uitmaken en op de woeste, pretentieuze, roekeloze, « doodrijders » hoeft men slechts acht te slaan... om ze te bekeuren en dan terstond: doen betalen!

Dat is het beste geneesmiddel!

Een ontgoochelde voetganger
(ook fietser en automobilist)

Vriendenkring Loods 5



De feestelingen en hun dames.

Catbavrienden heeft op 23 juni zijn clubhuis ter beschikking gesteld voor de viering der oprustgestelden van de vriendenkring van loods 5.

Het bestuur was vertegenwoordigd door haar voorzitter de Heer Sacré, de heren Van Thillo, Verheyen en Embrechts.

We mochten ons verheugen in de aanwezigheid van de Heer Burgemeester van Deurne, alsook van de heren Geerts en Henkens met hun onderscheidene dames, en de voorzitter van Catbavrienden, de heer Biesemans.

Het was een zeer gezellige namiddag. Er werd een groot feestmaal aangeboden door de vriendenkring. Iedereen die aanwezig was, zal kunnen getuigen dat er niets onverlet is gelaten. Dit alles werd verwezenlijkt door toedoen van onze maandelijkse tombola, door de grote lotenverkoop van onze vrienden Embrechts Fred en Biesemans Jos. Zoals U reeds ziet, komt dit alles ten goede van de kameraadschap en zo die personen U nog eens lootjes aanbieden, koop dan gerust, het is om aan al onze collega's een prettige namiddag en avond te kunnen bezorgen.

De bonte-avond waar iedereen welkom was, is een groot succes geworden. Afwisselend traden op als conferencier de heer Gesthuysen, de sopraan Mevrouw Penasse, de tenor de heer Van Hecke, de gitaarspeler en zanger, de jonheer Erik Lund en de gezusters Dejonghe met hun vrolijke dansmuziek.

Het was werkelijk een ganse feestnamiddag en een succesvolle avond, die tot in de vroege uurtjes duurde, wat we trouwens verwacht hadden, en waar we nog lang zullen over napraten.

De trekking van onze lootjes van de maand juni is doorgegaan in ons lokaal. Er waren zeer vele prijzen. De winnende nummers zijn uitgehangen in de verschillende loodsen. Als toemaat werden er ook twee aanwezigheidsprijzen uitgeloot. Een grote fles wijn werd geschonken door Brouwerij Het Sas, waarvan Catbavrienden steeds een goed afnemer is. Ook van onze bakker kregen we een prijs; hij is ons ook steeds genegen.

Het is zoals steeds: Catbavrienden is een kring die iets doet voor haar leden en sympathisanten, en is ook een kring die verschillende afdelingen bezit, waar ieder zijn gading vindt, zowel op sport- als op cultureel gebied. Dus ieder tramagent, welke functie hij ook uitoefent, kan lid worden. De bestuursleden zijn steeds bereid om U meerdere inlichtingen te verschaffen.

Wij streven naar vooruitgang. U kunt ons helpen door ons uw vertrouwen te schenken en lid te worden van CATBAVRIENDEN.

De Algemene Voorzitter,
BIESEMANS J.



Foto wedstrijd

Vanwege de « Firma Gevaert » ontvingen wij volgend schrijven :
Duizenden jonge mensen profiteren thans van hun vakantie om foto's te maken voor de nieuwe jaarlijkse nationale fotowedstrijd voor de jeugd die wordt georganiseerd door de Gevaert-Fotoclub. Het onderwerp is bijzonder boeiend en aantrekkelijk : **transport en toerisme**. Het leent zich trouwens uitstekend om juist gedurende de vakantie te worden behandeld.

De aantrekkingskracht van deze wedstrijd wordt sterk verhoogd door de prachtige prijzen die worden uitgelooft. Geldprijzen, fototoestellen, fotoboeken, ereprijzen en kunstvoorwerpen voor een waarde van 500.000 F zullen verdeeld worden onder de deelnemers.

De foto's dienen onder gesloten omslag en vóór 15 oktober 1962 ingezonden op volgend adres: Gevaert-Fotoclub, Nationale Wedstrijd, Mortsel/Antwerpen.

Het reglement kunt U verkrijgen bij uw fotohandelaar of rechtstreeks op het adres van de Gevaert-Fotoclub.



Biljart S. O. A. T.

Reeks A - Beurtingsysteem

1. S.O.A.T.	10 w.	459.415
2. Zwan	10 w.	455.000
3. Rubbens	10 w.	440.474
4. G.V.A.	10 w.	416.484
5. Cockerill	10 w.	414.877
6. Somef	10 w.	388.177

Puntensysteem

Neptune B.S.	10 w.	442,498
N.B.A. B.C.	10 w.	439,901
Cockerill II B.C.	10 w.	437,629
S.O.A.T. II B.C.	10 w.	430,112
A.T.B.S. B.C.	10 w.	428,817
Belastbor B.C.	10 w.	422,154

Reeks B - Beurtingsysteem

1. Neptune	10 w.	448.492
2. N.B.A.	10 w.	439.901
3. Cockerill	10 w.	437.629
4. S.O.A.T.	10 w.	430.112
5. A.T.B.S.	10 w.	428.817
6. Belastb.	10 w.	422.134

Puntensysteem

1. Neptune	10 w.	616.924
2. N.B.A.	10 w.	585.569
3. A.T.B.S.	10 w.	541.997
4. Cockerill	10 w.	534.418
5. S.O.A.T.	10 w.	525.493
6. Belastb.	10 w.	507.066

HANDICAPS S.O.A.T.

Kategorie A

1. Verbist
2. Borremans
3. Lammens
4. Gebreurs
5. Alix (vader)

H.R. Dilis met 37

K.P. Beckers met 7 beurten

Kategorie B

1. Seymortier
2. Claessens
3. Laenen
4. Struyf
5. S. Alix (zoon)

H.R. Maes met 18 punten

K.P. Scheers met 8 beurten

HANDICAP OP RUSTGESTELDEN

1. Morel

H.R. Van Look

K.P. Hella

AVONDHANDICAP

1. Van Dam

Hoogste reeks: Urkens.

Kortste reeks: Pellis.

Branche-Voetbal

Ook dit jaar werd de « Wisselbeker S.O.A.T. » betwist tussen de ploegen van de verschillende departementen bij T.A.O.

Uitslagen :

Garage Pothoek — Lijn 12	1—2
Lijn 12 — Chauffeurkes	0—0
Chauffeurkes — Garage Brusselstraat	2—2
Garage Brusselstraat — Lijn 12	1—3
Garage Pothoek — Garage Brusselstraat	2—5
Chauffeurkes — Garage Pothoek	(uitgesteld)

om reden van weersomstandigheden).

Overwinnaar werd dus: **LIJN 12**, welke voor één jaar de « Wisselbeker S.O.A.T. » in bezit neemt.

Hartelijk gefeliciteerd!

A. T. B. S.

VOETBAL

Onze jongens speelden zich vorig seizoen mooi tweede in de «Bevordering» reeks van de Antwerpse Vereniging van Vriendenclubs.

Kampioen werd Fort II, welke echter slechts 2 punten boni had op onze vertegenwoordigers.

Aan beide ploegen welke volgend seizoen in Ite Afd. zullen uitkomen, bieden wij onze hartelijkste gelukwensen aan en wensen ze een voorspoedig debuut in hun nieuwe reeks.

Voor onze trammannen is aan deze overgang een prettige vaststelling verbonden. Inderdaad krijgen wij nu volgend seizoen tweemaal een «tramderby», nl. tussen de vertegenwoordigers van S.O.A.T. en A.T.B.S.

Veel geluk en dat de besten mogen winnen.

BILJART



Stoere biljartspelers en supporters.

Na afloop van het kampioenschap werd door A.T.B.S. een drieband toernooi ingericht onder de auspiciën van het A.V.V.V.

Volgende biljartclubs, ieder met twee ploegen, namen deel aan deze prijskamp: A.T.B.S. - COCKERILL - SOMEF - ZWAN.

De uitslag der ziftingsreeksen is als volgt :

Reeks A		Reeks B	
1. A.T.B.S.	14 p. 86,385	1. SOMEF	15 p.
2. Zwan	14 p. 82,379	2. A.T.B.S.	11 p.
3. Cockerill	8 p.	3. Zwan	6 p.
4. Somef	0 p.	4. Cockerill	4 p.

De finaalwedstrijd, betwist op vrijdag 25 mei jl., werd gewonnen door A.T.B.S. Somef met 4—2 als uitslag.

De heer Willems, alg. voorzitter van het A.V.V.V., evenals de heer J. Verbist, voorzitter van de afdeling biljart A.V.V.V., waren aanwezig op deze avond.

Tijdens de receptie en bij de uitreiking der talrijke gewonnen prijzen huldigde eerstgenoemde op gepaste wijze het genomen initiatief van A.T.B.S. en drukte de hoop uit volgend jaar te mogen rekenen op de deelneming van al de aangesloten biljartclubs van het A.V.V.V.

BRIDGE

De rangschikking voor het kampioenschap in het kader van het Bridgeverbond Antwerpen's Handel, gaf volgende uitslag :

1. B.P. s.s.c.	9 wedstrijden	91 p.
2. Solo Br. Cl.	9 »	66 p.
3. Bell Br. Cl.	9 »	64 p.
4. Cockerill Br. Cl.	9 »	62 p.
5. Financiën Br. Cl.	9 »	60 p.
6. Permeke/Maritime Br. Cl.	9 »	54 p.
7. A.T.B.S. Br. Cl.	9 »	52 p.
8. Esso Br. Cl.	9 »	41 p.
9. G.M.C. Br. Cl.	9 »	28 p.
10. Electro/G.M.C.	9 »	22 p.

Wisselbeker Dufour :

1. Permeke/Maritime Br. Cl.	5 wedstrijden	43 p.
2. A.T.B.S. Br. Cl.	5 »	38 p.
3. Financiën Br. Cl.	5 »	37 p.
4. Esso Br. Cl.	5 »	29 p.
5. G.M.C. Br. Cl.	5 »	24 p.
6. Electro/G.M.C. IV	5 »	9 p.

Lentemijmering op lijn 12

Slaat men een bloemlezing of een dichtbundel open — men zal er kunnen vernemen hoe de man van de schone letteren de lente keer op keer heeft bezongen: in al de toonaarden van zijn gemoed en met stijgende felheid naargelang zijn streek noordelijker, neveliger en kouder gelegen is.

Kan de man in de straat geen dichter zijn, ook hij weet en voelt wanneer de lente zich begint te roeren — al was het maar het stuntelige heestertje dat met een paar bottende takken over de fabrieksmuur hangt, of de drie eerste hoefbladkopjes die tussen de rommel van de stortplaats in de eerste zon opengaan.

Jaren lang is men met deze magere symbolen van de opdagende lente tevreden — uit nood! De sleur van de arbeidsdag, de dagelijkse rit naar het werk waar de horizon beperkt is tot de rug van de dikke meneer die ook altijd dezelfde bomvolle tram neemt, geven geen *bliss* om zich te vermeien in dichterlijke ontboezemingen — waarom eigenlijk niet? Deze beperking is, wanneer men er logisch over nadenkt, een beperking die men zichzelf oplegt.

Ik kan nu, op de grijze achtergrond van de overjas van die dikke meneer allerlei beelden projekteren — van een tere witte voorjaars crocus tot een wijds Alpenlandschap.

Om dat te kunnen doen moest ik eerst de tastbare, kleurrijke realiteit gaan opzoeken. En dat deed ik op de volgende wijze:

Ik stelde mijn baas voor, dat ik mijn jaarlijks verlof, dat steeds in de klassieke vacantiemaand augustus valt, evengoed in april kon nemen — en hij kon geen enkele geldige reden inbrengen tegen dit voorstel.

Ik pakte een klein koffer plus een paar bergschoenen, een rugzak en het fototoestel. Ik klom in de nachttrein met die plezierige opwinding die ik nog steeds uit mijn kinderjaren gehouden heb: herinneringen van puffende, van stoom-overkokende lokomotieven en glimmende sporen die naar het oneindige gaan.

De « internationale » die ik nu besteeg had geen witte stoomwolken meer — het was zo'n gestroomlijnde, stalen hazenwind, die haast geruisloos en majestatisch de stationhal binnengleed.

Er waren slechts een twintigtal reizigers in de hele wagon en ik had een lekker-warme coupé voor mij alleen. Geen oververvulde gangen, geen drukte van zomerse toeristen; ik dacht, met een beetje leedvermaak, aan de volle tram die de volgende morgen, zonder mij, de vervaarlijke, krijschende bocht van de Richardstraat zou moeten nemen!

Toen de trein de Franse grens overschreed, ontpopte zich de treinconducteur als een voorkomend gastheer. Zijn pet, het zinnebeeld van het ambtenarendom, had hij afgezet en hij slofte gemoedelijk door de gangen op pantoffels.



In ieder compartiment kwam hij navragen of we dekens genoeg hadden voor de nacht en, met een zekere trots alsof de trein zijn persoonlijke eigendom was, wees hij op de ettelijke schakelaars: een voor het grote licht, een voor het blauwe nachtlucht en dan een speciale die in de hoek van iedere ligplaats was aangebracht ten gerieve van de slapeloze zielen die 's nachts plegen in bed te lezen... « Dat stoort de andere reizigers niet », zei hij, ofschoon ik de logika daar niet van inzag — ik was immers alleen.

In het compartiment naast mij hoorde ik gestommel en gesjouw van koffers en door een kier van de deur zag ik twee oude heren en een bejaarde dame die onder de hoede van de conducteur ergens anders heengeloodst werden. Naar 't scheen, zat er een pas getrouwd paartje in dat coupé — « en genummerde plaatsen of niet », beweerde de conducteur « er is plaats genoeg — « ze » zijn toch op huwelijks reis ».

Wie zegt dat er zelfs onder een uniformvest geen mensenhart voor wat romantiek kan opengaan ?!

Ik werd wakker in Basel door de regen die tegen het raam kletterde en de rit langs de meren, die ik van vroegere zomerreizen als heldergroene hemelspiegels kende, was nu een versmelting van nevel, druilregen en loodgrijze wolken. Ter bestemming gekomen regende het nog altijd.

Het leek of ik van de Antwerpse klaveren naar de Zwitserse biezen was gelopen. De bus die mij naar het verlof-hutje in de bergen bracht, kroop traag langs de haarspeldbochten in dikke mist gehuld.

Treurige lente!

Het hutje had ik voor mezelf en ik verkneukelde me aan de wanden van pijnhout, die een vage maar toch speurbare harsgeur uitwasenden. Er lagen houtblokken gereed in de grote, brede tegeloven en alras spetterde een vrolijk vuur in de simpele maar degelijke woonkamer.

Er hing een koekoeklok in het vertrek, waarvan het mechanisme de tand des tijds had ondergaan; de koekoek was een beetje hees en de laatste roep werd telkens gesmoord omdat het luikje te vroeg en met een flinke klap dicht ging. Maar de huiselijkheid was er dadelijk!

Beneden in het stadje had ik proviand gekocht en het duurde niet lang voor er een jong haantje, pootjes omhoog, in de pan lag te braden. U moet weten, ik verbleef in de nabijheid van een bergdorpje dat, tussen het ski-seizoen en het wachten op de zomergasten, een oase van stilte was. Stilte!: luxe-artikel van onze tijd! Met de buschauffeur (en buschauffeurs in de Alpen zijn steeds uiterst hulpvaardig) had ik een overeenkomst voor het bovenbrengen van mijn dagelijks brood.

Van een oude, stom-dove koeherder, die tijdelijk met zijn vee in een noodstal woonde, in afwachting van de meimaand wanneer hij met zijn kudde naar de Alpenweiden zou vertrekken, kocht ik melk, boter en kaas.

Het was goed, in deze tijd van het gemekaniseerde en het jachtige, de trage, bewuste handeling na te gaan van deze oude man. Getaand tot de kleur van mahoniehout door de hoogtezon van vele jaren en met een patriarchale baard van het witste wit, reikte hij me de melk in een blank-geschuierde nap van arvenhout — bijna alsof het een oud ritueel was.

Onze karige « conversatie » beperkte zich, noodgedwongen tot tekens. Op zijn gebaar naar onder wijzend en het vraagteken op zijn gezicht, doelend of ik misschien uit het dal kwam, nam ik m'n agenda en toonde hem de kaart van België. Ik weet niet of hij het snapte maar het deed er niet toe; hij verdiende een onverwacht centje en ik kreeg mijn boter.

De eerste avond ging ik vroeg op stok, bedolven onder het gevaarte dat de bergmensen een « Federbett » noemen, en in mijn laatste bewuste ogenblikken, trachtte ik het gebruis van een naburige waterval en het regengekletter op het dak uit elkaar te onderscheiden.

's Morgens werd ik, zoals altijd, met het voorzichtig openen van één oog, half-wakker. Er zat een driehoek zon op mijn bed. Ik ging naar het raam toe. Apollo kwam triomfantelijk over de besneeuwde bergtop gerezen! Moest ik niet voorstander zijn van het sobere onopgesmukte woord, ik zou me zeker te buiten gaan aan lijnische buitelingen des geestes! Doch zonder overdrijving kan ik zeggen dat de sneeuw op die Alpentop alle kleuren van een pas-ontloken pioen had, met wisselende tinten van cyclamen en koel-paars in de glijdende schaduwen. Toen de zon over de kim gekomen was, stond de berg in al z'n glorie van glinsterende sneeuw, statisch en ongenaakbaar.

Een vage angst bekruipt de mens wanneer hij denkt aan de apokalyptische beelden van een lang voorbijge wereld in wording — vuur, lava, gassen en de oerkrachten in hun schrikbarende baring. Nu is alles verstild op de witte reus. In schijn maar: in de verte hoor ik het doffe geluid van sneeuwlagen die plots van de bergflanken afglijden.

Ergens anders roffelen stenen en keien door de dennen, de dagelijkse « steenslag » door het plots stijgen van de morgentemperatuur.

Tot ik eensklaps naar de weide kijk, die onder mijn raam groent. Maar neen, niet alleen groenend gras — de hele bent alpenbloemen is komen opdagen : de dubbele boterbloem, die tot berstens toe gevuld is met zuiver Alpengoud ; het blauwste blauw uit God's verdoos : de gentianen, zonder stengel in het gras ingebed. Hoe zou ik hier nog het nuchtere woord kunnen bezigen?

En dicht bij een roomkleurig bloemgezichtje met gloeiend-oranje lippen ; ik ken z'n latijnse naam niet — wat doet het er toe? — Het groeide lang vóór Linneus geboren werd !

Dát is het andere aangezicht van de Natuur — het vertrouwde, liefelijke.

Ik zou U nog zoveel meer kunnen vertellen over de paradijselijke oorden waarin ik ronddoelde, de herten die ik verraste in eenzame bossen, de weide vol marmottenholen en deze fluitende knaagdieren in hun onbekommerd spel.

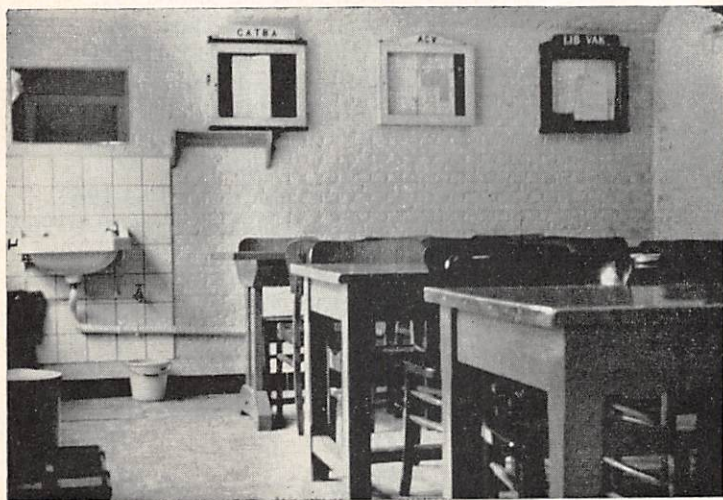
Er kwam tenslotte de dag van het vertrek. Ik legde de koekoek klok stil, grendelde de deur en klom in de bus die terug naar het dal reed.

Tussen de sparren en de nog kale lariksbomen zag ik nog lang de witte Alp. De laatste bocht sloot het vergezicht af als een boek dat dicht gedaan wordt.

Overmorgen zit ik weer op de bomvolle tram met m'n ogen op twintig centimer afstand van de rug van de dikke meneer in de grijze jas.

Hij neme het me niet euvel als ik zijn forse achterzijde als projectie-
doek voor mijn geestes-fantasieën gebruik !

H.C.



Het nieuwe schafthlokaal, ten behoeve van het personeel Verkeersdienst ingericht aan de " Turnhoutse Poort ".

Op Golflengte T.A.O. . .

BEVORDERINGEN

- Dhr PELLAERTS 6035 werd op 1-9-1961 bevorderd van waarnemend brigadier tot brigadier in de Loods III.
- Dhr BORMS 5012 werd op 1-10-1961 bevorderd van waarnemend brigadier tot brigadier in de Centrale Werkplaats.
- Dhr D'HOOGHE 7209 werd op 1-12-1961 bevorderd van waarnemend brigadier tot brigadier bij de Bovenleiding.
- Dhr ANNAERT 5008 werd op 1-4-1962 bevorderd van waarnemend brigadier tot brigadier in de Centrale Werkplaats.

Onze beste gelukwensen aan bovenvermelde collega's voor de hun toegekende bevordering.

DANKBETUIGING

Langs deze weg dankt Mevrouw D. HEUGHEBAERT voor de troostende blijken van medevoelen, betoond bij het verscheiden van haar echtgenoot.

DIAMANTEN BRUILOFTEN

Volgende oprustgestelden vierden hun zestigjarig huwelijksjubileum:

- Dhr en Mevr. DE BRUYCKER-DE COO op 12-10-1961.
- Dhr en Mevr. BEAUJEAN-BABUSIAU op 27-5-1962.

GOUDEN BRUILOFTEN

Vierden hun vijftigjarig huwelijksjubileum:

- Dhr en Mevr. CALLAERTS-VAN EXTERGEM op 21-9-1961.
- Dhr en Mevr. PRINSEN-PEETERS op 10-10-1961.
- Dhr en Mevr. DELIS-ENGELEN op 11-11-1961.
- Dhr en Mevr. ROTTHIER-VAN HOVE op 18-11-1961.
- Dhr en Mevr. BAERTS-DE BAENE op 2-12-1961.
- Dhr en Mevr. VERBEECK-STAPPAERTS op 2-12-1961.
- Dhr en Mevr. BERTELS-PEETERS op 5-1-1962.
- Dhr en Mevr. VANGESTEL-COOLS op 9-1-1962.
- Dhr en Mevr. DE BUSSE-VERVOORT op 18-1-1962.
- Dhr en Mevr. COOLS-GEVERS op 9-2-1962.
- Dhr en Mevr. BAETENS-CLOOSTERMANS op 19-4-1962.
- Dhr. en Mevr. LAUWERS-VAN LEEMPUTTEN op 20-4-1962.
- Dhr en Mevr. NOEL-GYSEMANS op 25-5-1962.
- Dhr en Mevr. DAEMS-VAN ROOSBROECK op 15-6-1962.
- Dhr en Mevr. BOGAERTS-VAN IERLAND op 15-6-1962.

Wij wensen al deze flinke jubilaissen nog vele, vele jaren in de beste gezondheid.





licht, maar niet te licht...

het
automatische
ACEC
strijkijzer



- U hoeft geen druk uit te oefenen
- ideaal gestroomlijnd handvat
- spitse punt om gemakkelijk onder knopen, binnen in de mouwen en plooiën te kunnen strijken
- warmteregelaar met controle-lampje, 6 standen.



Sociale prijs : **495F**
Vraag inlichtingen bij uw Elektricien!

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES DE CHARLEROI, S.A.

RADIO • TV • BANDOPNAME • LICHT • VERWARMING • HUISSHOUDFAPPARATEN • FRIGOS • KEUKENFORNUZEN.

TEL. 32.57.81

