



06-2603

VLAAMS TRAM- EN AUTOBUSMUSEUM vzw
Ond.nr.: 466 641 759 RPR Antwerpen, afdeling Antwerpen
VlaTAM · Diksmuidelaan 42 · B-2600 Antwerpen-Berchem
Tel.: +32 (0)3 322 44 62 - info@vlatam.be - www.vlatam.be
IBAN BE06 0013 3105 5622 - BIC GEBABEBB - BTW: geen

Het museumseizoen is halfweg en tot hertoe blijft het aantal bezoekers in het weekend ongeveer hetzelfde als vroeger. Dat kan altijd beter maar het blijft moeilijk – en duur – om reclame te maken en de media te bescapen. Idem dito om nieuwe leden en toezichters aan te trekken.

De week van 22 juni brak warmterecords en dat was ook zo in het museum waar het altijd véél graden warmer is! Zodoende moesten we een aantal groepsbezoeken naar een andere datum verzetten en hebben we het museum voor één weekend moeten sluiten wegens de ondraaglijke hitte voor de bezoekers en de toezichters. Laten we hopen dat die toestanden geen regelmaat worden.

Dozen, dozen en nog eens dozen

Opnieuw blijkt dat het archief een belangrijke plaats inneemt in het museumgebeuren. Er is ondertussen hard gewerkt om het voormalige ontvangstlokaal op te ruimen en te voorzien van nieuwe stapelrekken. Dat was nodig want de eerste lading uit het archief 'Sport' heeft die ruimte al gevuld! Het opbergen is in een recordtijd gebeurd dankzij Marc en Philip. Voor een aantal tram- en busliefhebbers onder ons is dat archief begrijpelijk minder belangrijk, het is niet het *echte* materiaal want dossierdozen en plannen ruiken niet naar diesel en trekken geen vonken (al goed!) maar na jaren stilstand, zowel op financieel vlak als beheer, zijn al die ingrepen absoluut nodig geweest. Een archief is een verplichte tak voor elk museum. Het aantal vragen naar informatie neemt bijna elke week toe en je hebt er geen idee van wát men allemaal vraagt aan ons ... en wat men allemaal krijgt van ons. Het is al gezegd, een goeie hulp om in de dossiers te ploeteren en aanvragers te bedienen zou welkom zijn.

Benzineslikker



Er was een klein benzinelekje (zwart slangetje linksonder) in de motor van de Pype en dat was een goed moment om een foto van dat juweeltje te nemen.

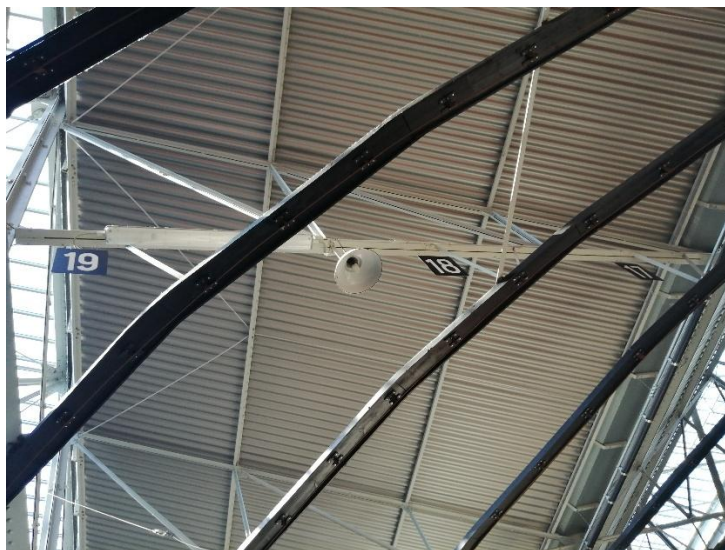
Afscheidsfeest van de PCC

Op 26 september organiseren De Lijn en META een groots afscheid van de PCC, passend voor dit tramtype dat ruim 60 jaar geleden toch de redding bracht voor de tram in Antwerpen. VlaTAM werkt hier sterk aan mee en één ding is al zeker: we hebben die dag veel vrijwilligers nodig voor de uitvoering van alle taken, we komen hier tijdig op terug. Hou alvast de datum vrij !

De voorbereiding van die dag loopt volop. Alle informatie die nu volgt is voorwaardelijk, er kunnen nog wijzigingen optreden. Van 10.30 tot 17.00 uur zouden er PCC's rijden voor het publiek en voor de fotografen op een traject vanaf de Bank, langs leien, MAS, Meirbrug, Groenenhoek en Cogels-Osylei. 10-minutendienst is vooropgesteld. Het definitieve programma zal tijdig bekend gemaakt worden.

Er wordt aan gewerkt om de trams niet te laten keren in de drukke lus van de Groenenhoek, maar in het museum, dat is de wens van iedereen en een hoogtepunt in het feestgebeuren! Ze rijden dan non-stop door het museum en wachten buiten aan de bushalte hun tijd af. Reizigers kunnen daar uit- en instappen, wij zorgen ondertussen dat de bestuurders van dienst kunnen genieten van een pauze met koffie of frisdrank.

Om vooraan meer plaats te houden voor tentoonstellingen was er eerst aan gedacht om de trams langs de grootst mogelijke omloop door de loods te laten draaien, dus over spoor 17, 18 of 19. Geen klein bier, het betekent groot manoeuvreerwerk door een Unimog met bussen die we op die korte tijd niet meer aan de praat krijgen en waarvan er een aantal met geblokkeerde remmen tussen staan. Bovendien komt de sfeerverlichting op spoor 17 te dicht bij het gabarit van de panto's.



Hierboven zien we de lamp die in de tijd van de trolley geen problemen zou gegeven hebben en die verwijderd was (of hoger gehangen?) toen de trams van de Groenenhoek panto's kregen. (fot.B.Morren)

De Lijn neemt geen risico's bij het opnieuw in dienst nemen van sporen en bovenleiding. De dienst wegen en werken is de sporen komen inspecteren. Alleen de sporen 9, 10 en 12 komen in aanmerking. Even herinneren: tot spoor 8 zijn het kopsporen waar af en toe beweging is voor museale reden en voor onderhoud; 11, 13 en 14 zijn bezet door voertuigen die niet kunnen bewegen, daar achter zijn de sporen al lang in onbruik, maar bezet door de busverzameling.

Spoor 9 is vrijgegeven als doorrijspoor op 26 september, met spoor 12 als reserve. Er zullen wel herstellingen gebeuren: oplassen en bijslijpen van enkele bochten en breukjes. Tevens zal de ploeg de wissels voor de omlopen grondig reinigen en smeren.

De bovenleiding is in de jaren 2017-2019 hersteld als onderdeel van de restauratie van het museum en is toen goedgekeurd. De ophanging van en aan de houten planken moest bij de restauratie behouden blijven, maar er zijn nu toch ernstige opmerkingen over.

Om een betere stroomafname te krijgen werden de doorrijsporen 9 en 12 jaren geleden voorzien van stroomrails in plaats van de oude stalen kabel. Maar die rails zijn zwaarder (4 kg per meter), de planken hebben te weinig ophangpunten en vertonen beschadigingen. Er zal nu rijdraad gehangen worden van 1,6 kg per meter en de ophanging zal verbeterd worden.



Respect voor de mannen die daarboven de stroomrails verwijderden in gloeiende hitte! (fot.E.Goens)



Het voorbereiden van festiviteiten brengt wel wat wanorde mee. De PCC weg, de tweeassers in zijn plaats en de Mechelbus die absoluut niet mag verplaatst worden vóór de inbouw van zijn motor. Linksonder zien we de slechte staat van de spoorbochten en linksboven de bovenleiding die vreemde vormen aanneemt. (fot.E.Heylen)

Om dit hoofdstuk af te sluiten drukt de redactie er nog eens op dat we graag nieuws leveren maar dat er nog NIKS definitief is, dit om allerlei speculaties en dagdromen uit de geruchtenmolen te houden.



(bord E.Heylen, fot. B.Morren)

We hebben gewoon te weinig muur om alle, ooit gebruikte koersborden van de Antwerpse tram op te hangen maar een 28 ontbrak nog. Die reed maar een kleine drie jaar van 1927 tot 1930. Het bord is gemaakt door een rasechte inboorling van het Eksterlaar maar die is véél te jong om dat nog “geweten te hebben”! De reconstructie is gebaseerd op archiefstukken maar geen foto. Dat er originele borden en replica’s door elkaar hangen geeft dikwijls aanleiding tot wisseling van gedachten door bezoekers en leden; sommigen vinden replica’s mooier, anderen houden het bij de nog originele antieke. Dat is de bedoeling van een museum, niet?

En ...

Soms komt er dan weer een onverwacht geschenk uit de hoek; zo kregen we van Dhr. De Clercq uit Schoten een grote splinternieuwe slijpschijf, een kleine slijpschijf, een volledige borenset in koffer, een schuurmachine en een cirkelzaag. Waarvoor dank!

Overlijden

Een beetje onverwacht overleed Charles Smits (1946-2026), mede-oprichter van ATAM en VlaTAM. Zijn eerste professionele stappen voor hij chauffeur werd deed hij als ontvanger (toen nog!) op "de bus van Kontich" van het voormalige bedrijf Ramael/Mortsel dat daarna N.V. Van Rompaye/ Edegem werd. Hij was niet alleen een wandelende bus-encyclopedie maar stond samen met Eric Keutgens aan de wieg van het toenmalige ATAM museum in Edegem. Hij was ook lange tijd secretaris van de FBAA (Federatie Belgische Autobus- en Autocarondernemers) en daarom zal Charles in de hele buswereld gemist worden.