

---

## BERICHTEN

---

OP DE WIND

Autotoerist 1/8/1984

De in 1783 ontwikkelde ballon van de gebroeders Montgolfier gaat door als het eerste luchtvaartuig terwijl de eerste bemande vlucht nog in datzelfde jaar, op naam staat van De Rozier. Griffard monteerde een stoommachine van 3 pk op zijn ballon waardoor deze enigzins bestuurbaar werd, maar het is Graf von Zeppelin die het eerste échte luchtschip bouwde. In 1910 startte AG, de Deutsche Luftschiffahrt een passagiersdienst.

Op het eind van WO I bezat het Duitse leger ruim 100 luchtschepen waarvan de grootste zo'n 200 meter lang was !

De Hindenburg-ramp nabij New York in 1937 maakte een eind aan de expansie van de zeppelin. Momenteel zijn echter, mede dankzij de oliekrises, in alle landen nieuwe experimenten aan gang.

SINDS HEB IK, LIJK VADER, 'T HOUWEEL GEHANTEERD

Knack 22/8/1984

Rond de eeuwwisseling had ingenieur André Dumont de aanwezigheid van steenkool in de Limburgse bodem vastgesteld. Wilde proefboringen waren daarvan het gevolg. Van Franse zijde kwamen de "Société Campinoise de Recherches et d'Exploitation de Houille" en de "Société Anonyme des Charbonnages des Propriétaires de Cousel-Heusdin" en van de Belgische de "Société Anonyme de Recherches Minières dans la Campine Limbourgeoise" gesponserd door de Société Générale. Alras bleek de klassieke cementeringsmethode niet bruikbaar voor de Limburgse ondergrond zodat overgegaan werd tot bevriezing van de waterhoudende grond.

Het procédé bestaat erin omheen de schacht volgens concentrische cirkels gaten te boren en te verbuizen. Daarin is een tweede stel buizen aangebracht waardoorheen een pekel wordt gejaagd die een vriesmachine op -24° heeft gebracht.

In Winterslag haalde men reeds in 1917 kolen boven, in Beringen mede door de oorlogsprikkelen pas in 1922.

SPOORWEGGESCHIEDENIS UITGESTALD IN MALDEGEMS "STOOMCENTRUM"

De Standaard 1/6/1984

De Brugse vereniging van stoomfanaten, De Blauwe Wimpel, vond in de fabrieksgebouwen van So-

bema een vast adres. Daar offert ze alle vrije tijd op voor de restauratie van stoomtuigen.

Van juni tot september houdt men er ook "open deur"-weekends waar naast de kennismaking met de spoorweggeschiedenis, de miniatuurtreinen en ritjes op het smalspoor, ook bvb. afgedankte koninklijke rijtuigen te zien zijn.

Op het bedrijfsterrein en in de hallen staan tientallen locomotieven en wagons, een stuk industrieel verleden dat de vzw gaandeweg restaureert.

Er bevindt zich o.a. een werkende verticale stoommachine ter aandrijving van de windassen, vroeger op schepen gemonteerd. Of nog twee locomobielen aangewend in de landbouw. Ook pronkt er een luxemodel locomobiel, een Vierroaise, van de Société Française de Matériel d'Agréicole, de stoomwals van de Duitser Henninger uit 1919 of de 80 ton wegende locomotief uit 1946, één van de laatste in België gebouwd.

In overzichtelijke toonkasten staan honderden miniaturen van dikwijls verdwenen merken opgesteld, sommige meer dan 100 jaar oud.

Meer inlichtingen : Bogaerdestraat 168 te Maldegem.

OOK STATION OOSTAKKER DICHT

De Gentenaar 4/6/1984

Begin juni sloot het in 1911 gebouwd station van Oostakker haar deuren. Wat er uiteindelijk van het station zal geworden is een open vraag.

Het station speelde een belangrijke rol bij de bedevaarten naar Lourdes. De NMBS wijzigde zelfs in 1911 haar traject op de lijn Antwerpen-Gent om Oostakker van een station te voorzien. Op die manier kon men tevens de lijnen Antwerpen-Gent en Eeklo-Gent doen samenvallen in het Dampoortstation.

VOLKSHUISVESTING HEEFT LANGE WEG AFGELEGD

Het Volk 2/10/1984

Naar aanleiding van het 80-jarig bestaan van de Gentse Maatschappij van de Huisvesting had tot 30 november een tentoonstelling plaats in hotel D'Haene-Steenhuysse, Veldstraat, Gent.

Overheid en maatschappijen begonnen zich pas in onze eeuw in te laten met volkshuisvesting. Tot de 17de eeuw leefde men meestal in éénkamershuizen uit hout en leem, zonder enige sanitaire uitrusting.

Bij de industriële revolutie der 18de eeuw kenden de steden een enorme toename aan inwijkelingen welke in de meest armoedigste omstandigheden gehuisvest werden. Speculanten zagen daar al vlug brood in. Rond het einde der 18de

eeuw schoten de beluiken als paddestoelen uit de grond. Tot 1844 was geen enkele controle mogelijk op de wantoestanden in deze beluiken vermits alleen een tekening van de gevel aan de straatzijde aan het stadsbestuur diende voorgelegd.

Vanaf de jaren 1850 ging de stad wel over tot sanering van deze krotten, maar de wederopbouw werd in handen van privépersonen gegeven.

Pas rond de eeuwwisseling ontstaat uiteindelijk een moeizaam opgebouwd gemengd initiatief van de Gentse Maatschappij der Werkerswoningen waarin de stad Gent participeerde. Architect Van Rysselberghe stond in voor de eerste projecten.

Eén van die eerste realisaties was de zgn. Cirk aan de Zebrastraat, een ontwerp met goed verlichte en verluchte woningen en eigen water-closet. Na WO I kwam men echter op dit gebied pas goed op dreef, vooral door het doordrukken van de wetgeving dienaangaande.

De nu nog bestaande huisvestingsmaatschappijen ontstonden in de jaren twintig. In die periode ontstond eveneens de tuinwijkgedachte en de kwaliteit van het gebodene verbeterde zienderogen.

Na de tweede wereldoorlog evolueerde de woningbouw van eensgezinswoningen naar torenbouw. Van deze hoogbouw is men ondertussen afgestapt en de laatste verwezenlijkingen gaan nu meer uit naar de gemengde formule van flats, duplex-woningen en eensgezinswoningen met tuin.

#### DRIE KEER NAAR DE MAAN EN TERUG ZONDER ONGEVAL

De Gentenaar 3/10/1984

De in 1901 geboren Marcel Van Maldegem is pio-

nier op het gebied van de auto-rijdscholen. In 1928 richtte hij immers één der eerste Belgische rijdscholen op, Minerva, die uitgroeide tot een instituut met 72 vestigingen waarvan er tegenwoordig nog 4 draaien. Zijn rijke archief bestaat uit een enorme stapel foto's waarop Minerva's Ford's, groepsportretten van cursisten enz.

Als autodidakt werd Van Maldegem de beste mecanicien van de streek. In deze periode stond het vak mechanische kennis op de eerste plaats, daarna kende men pas rijden. Van wegwkode kon nauwelijks sprake zijn.

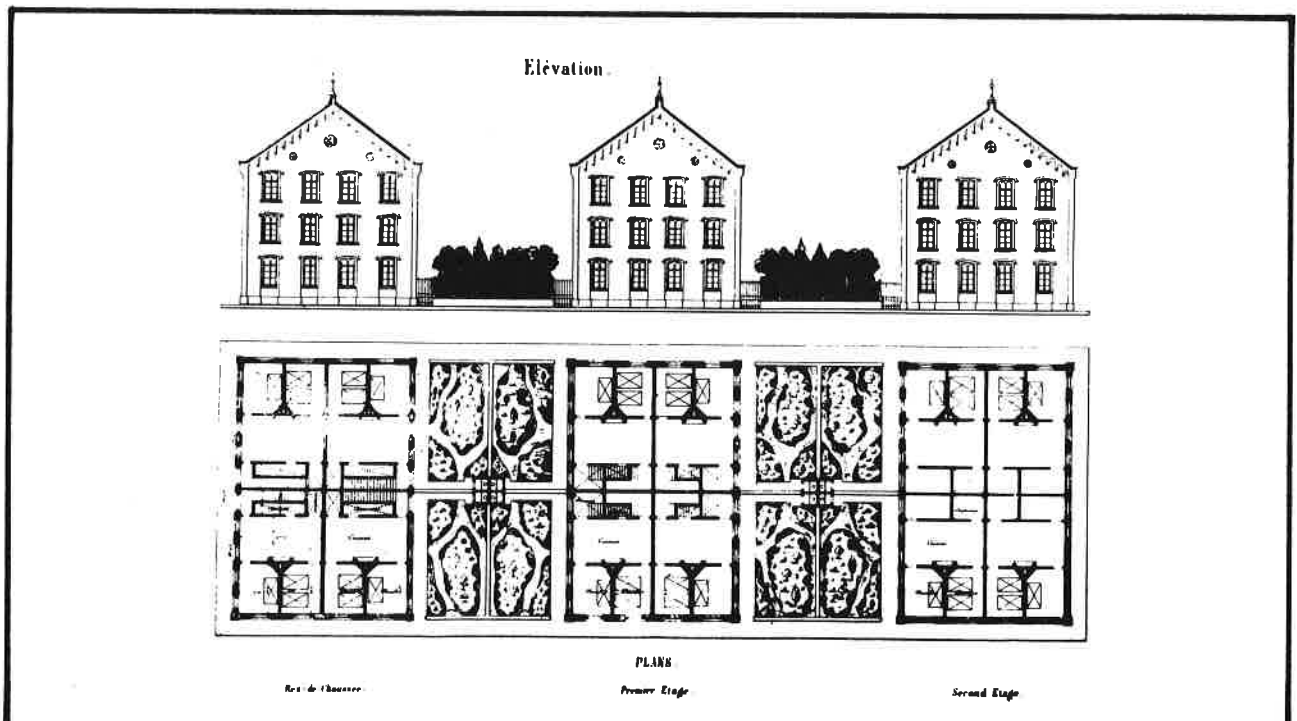
Hij was dan ook de auteur van verschillende cursussen over autodepannage, maar ook over vliegtuig- of scheepsmotoren.

#### DIDAKTISCHE VIDEOFILM VOOR VLASMUSEUM

De Standaard 9/10/1984

Het Nationaal Vlasmuseum in Kortrijk zal tegen Pasen van volgend jaar een projektiezaaltje met 85 zitjes rijk zijn. Filmmateriaal heeft het museum reeds enige tijd geleden verworven. Eerder deze week beleefde de gloednieuwe didaktische videofilm "Het Vlas" alvast zijn Belgische première.

De videotape van "Het Vlas" wordt niet alleen ter beschikking gesteld van het Vlasmuseum maar ook van de onderwijsinstellingen, de culturele verenigingen, de sociale organisaties en promotie-inspanningen ten gunste van de vlas- en textielhandel in binnen- en buitenland. Inlichtingen bij het videodistributiecentrum van de Administratie & Permanente Vorming, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Gallaitstraat 78, 1030 Brussel, tel. 02-21650 06 - toestel 26.



het zg. "project Andries" uitgebracht door het Gents Schepencollege (1868) (SAG)

Knack 10/10/1984

Zowat alles bij de socialisten heette Vooruit, de coöperatieve bakkerij, het feestlokaal, het dagblad... Het vooruitgangsoptimisme wortelde in de overtuiging dat indien de arbeider algemeen stemrecht zou verkrijgen, hij ook de toekomst van de samenleving kon bepalen.

Het dagblad, voor het eerst verschenen op 31 augustus 1884, werd in feite als dagelijks verschijnende verkiezingsfolder opgericht door Edward Anseele. Toch na de verkiezingen van de werkcrechtraad van 1884 bleef het blad verder verschijnen.

In het begin was Anseele zowel hoofdredakteur, letterzetter, boekhouder als verkoper. Hij schreef ook de feulletons, zoals "Voor 't volk geofferd", een geromantiseerde bibliografie van Emiel Moyson.

Het blad werd gesponsord door de coöperatieve bakkerij. Omdat de krant niet zelfbedruipend was voerde men eveneens de strijdpenninng in, maar de krant bleef verder verlies boeken.

Vooruit durfde zich "socialist" te noemen en was daardoor verre van geliefd buiten de eigen kring. In Frankrijk werd het zelfs verboden. Voortdurend regende het processen. Daar het gevangen nemen van medewerkers het blad niet kon knakken, schakelde de rechtbank over op het opleggen van zware geldboetes.

Om het overstag gaan van de krant tegen te gaan richtte men in 1897 de Volksdrukkerij op. Daaruit ontstond in 1908 "Het Licht", een nog bestaande coöperatie. Naast Vooruit werden hier ook een resum van brochures en pamfletten uitgegeven. Vanaf de dertiger jaren kende Het Licht opgang met weekbladen zoals het satirische Koekoek, de Radiobode, Voor Allen of ABC.

Vooruit is nooit een erg grote krant geweest, dit in tegenstelling met de Antwerpse Volksgazet, opgericht in 1914 als opvolger van De Wercker, de in 1894 gestarte Antwerpse editie van Vooruit.

LA GARE ROYALE DE LAEKEN : 80 ANS PIMPANTE COMME A SON PLUS JEUNE AGE

Le Soir 15/10/1984

Op 300 meter van het nu verlaten station van Laeken bevindt zich het neoklassieke koninklijke stationnetje. Opgericht in 1905 op initiatief van Leopold II, vormt het de verbinding tussen de koninklijke tuinen en de spoorweg. In 1902 ontwierp de architect Charles Girault voor Leopold II een algemeen plan ter uitbreiding van het paleis van Laken met twee monumentale vleugels. Daarbij voorzag hij een ondergrondse spoorlijn toegang gevend tot de eretrap. Bij de problemen van uitvoering voegden zich al vlug de kritieken van tijdsgenoten die

in deze plannen een nieuw bewijs zagen van de megalomie van de koning.

Bij de overname van Congo door de Belgische Staat werden de werken stilgelegd.

Toen in 1909 Leopold II overleed stond vast dat van de metro geen sprake meer zou zijn. Het stationnetje echter, overbodig geworden, bleef tot op heden de tijd weerstaan.

## DE WETENSCHAP VAN DE TOEKOMST

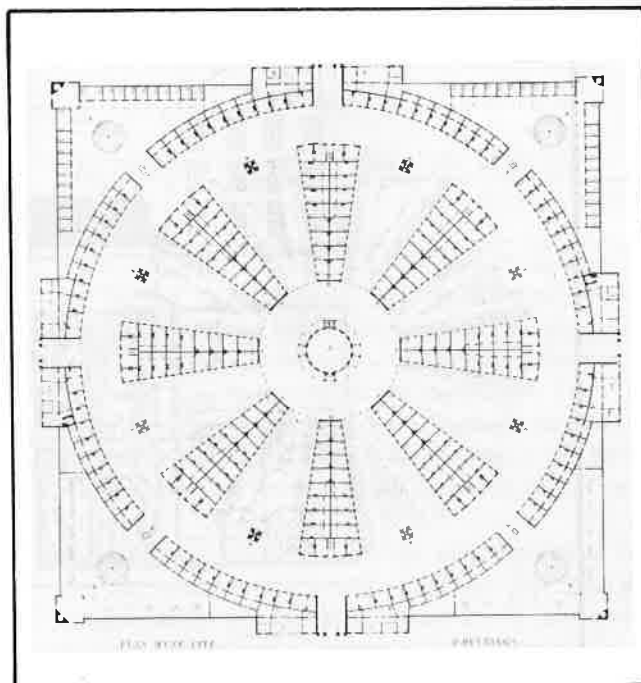
Knack 17/10/1984

Naast een administratieve, is Brussel ook een industriestad, tot voor kort zelfs de belangrijkste van het land. Arbeidsintensieve manufacturen vormen er de belangrijkste inplantingen. Sectoren als de uitgeverij, confektie, voedingsnijverheid, pharmaceutische produkten, telecommunicatie en mechanische nijverheid liggen over het ganse grondgebied verspreid. Tot voor 10 jaar waren hier 162.000 mensen tewerkgesteld.

Sedert de industriële revolutie bezit Brussel immers een traditie in dit soort nijverheid door zijn universiteiten en opleidingscentra, met een goede infrastructuur voor vrije tijd en cultuur en dichtbij-gelegen politieke beslissingsplaatsen.

Op het gebied van industriële archeologie heeft Brussel dan ook heel wat te bieden, het patrimonium gaat van prachtige tot deels of totaal verlaten industriële gebouwen en sites zoals brouwerijen, textiel fabrieken, overdekte markten, drukkerijen, manufacturen van glas, porcelein, email en ijzer...

De inplanting van deze 19de-eeuwse nijverheid getuigt van rationeel en urbanistisch inzicht. De sporen van dit industrietijdperk zijn nog steeds zichtbaar. In dit verband kunnen we bvb. de loodtoren in de Fabriekstraat situ-



Iste project van een "familistère", ontwerp Burggraeve, Gent, 1852 (SAG)

eren, opgericht in 1875 naast een bestaande gieterij, voorheen kruitfabriek. Hij was in gebruik tot 1962 en is in 1984 bij K.B. beschermd. Het bijhorend - niet beschermd - gebouw behoort tot een der unieke getuigen van de evolutie der fabrieksarchitectuur in de 19de eeuw. Een nieuwe bestemming voor dit pand is echter nog niet gevonden. Anders is het bij de vroegere manufactuur Waucquez waar nu het Brussels stadsarchief onderdak heeft gevonden of de oude ateliers van de verffabriek Momens, behuizing van een 20-tal schilders.

#### KURKETREKKERS HEBBEN OOK IETS TE VERTELLEN

20-21/10/1984

De uitvinder van de kurketrekker is tot op heden onbekend gebleven. Reeds in 1657 was er sprake van een "schroef", maar het eerste patent op zo'n tuig is ontegensprekelijk Engels en rond 1680 kwam de trekker dan volop in zwang. In het Brussels Museum van de Geuze, Ghendestraat 56 te 1070 Brussel loopt tot 19 december een tentoonstelling over dit onderwerp, samengesteld uit de unieke verzameling van de Londenaar Rowe.

Het oudste stuk uit de collectie dateert uit 1760. Er zijn ook prachtige stalen kurketrek- kers uit 1860-1870 bij die zelden werden ge- evenaard. In de toonkasten bevinden zich hon- derd en een soorten : het zig-zag luie tong type, t-types met benen handvat en borsteltje, de "Robert Jones" met 2 pinnen naast de spi- raal om de trekker op de juiste plaats op de flessenhals te plaatsen enz.

Stippen we hier even aan dat kurketrek- kers vroeger meer het instrument van de bierdrinker dan de wijnproever was.



een aandeel van de Gentse Maatschappij der Werkerwoningen (Volkshuisvesting te Gent)

#### WAALSE MIJNDIRECTIES ZETTEN VLAMINGEN MET TREI- NEN NAAR HUN HAND

De Standaard 22/10/1984

De tot 17 maart lopende tentoonstelling in het Musée Royal de Mariemont behandelt de steen- koolontginning, metaalnijverheid, glasnijver- heid, de machtige familie Warocqué, sociale conflicten, de pers en de Vlaamse aanwezigheid in Le Centre.

Dit sterk geïndustrialiseerde gedeelte van Henegouwen werd voor het eerst in 1832 Le Cen- tre genoemd wegens zijn centrale ligging tus- sen de Bekkens van Charleroi en Mons. Voorheen een vruchtbaar landbouwgebied, onderging het eind 17de- begin 18de eeuw een grondige veran- dering door de verlening van concessies voor steenkoolontginning. De sterke Vlaamse aanwe- zigheid is vooral te danken aan het uitstekende spoorwegnet.

Om arbeidskrachten aan te trekken ging de kool- mijn Bois-du-Luc zelfs zover eigen treinen in te leggen van de lokale stations naar haar put- ten. Ook "werkabonnementen" ingevoerd in 1869 droegen daar hun steentje bij. Niet alleen vol- wassenen pendelden naar dit gebied, ook veel kinderen waren er tewerkgesteld, dan vooral in de glas- en kristalnijverheid. W.O. II maakte daar een abrupt einde aan.

De industrialisatie van Vlaanderen na de we- reldoorlog zou de toevoer van Vlaamse krachten verder afremmen.

#### LAATSTE STOOMHOUTZAGERIJ IN NEDERLAND GERED

De industriële archeologie wint voortdurend aan belangstelling, ook in Nederland, waar ge- regeld historische bedrijfsgebouwen en andere merkwaardige resten uit de geschiedenis van het bedrijfsleven worden gered. Zo werd op 27 juni de voormalige stoomhoutzagerij Nahuis aan de Winterswijkseweg in Groenlo (Gelderland) weer officieel in gebruik gesteld. De laatste echte stoomhoutzagerij in Nederland blijft dus behouden, mede dank zij het Nederlands Open- luchtmuseum in Arnhem en de Oudheidkundige Ver- eniging "De Graafschap", die zich hebben inge- zet voor de redding van de houtzagerij. De stoommachine, die uit 1897 dagtekent, is thans een zeldzaamheid. Zelfs in Duitsland en Enge- land, waar zulke machines eertijds gemaakt wer- den, zijn ze nog nauwelijks te vinden. Zeld- zaam zijn ook de horizontale en verticale zaag- ramen. Samen met de lint- en cirkelzagen kan de hele verzameling als een gaaf bedrijfsar- cheologisch monument worden beschouwd. De stoommachine wordt in de zomermaanden "opge- pord" en zal tot half augustus elke week, van woensdag tot zaterdag, telkens van 10 tot 16 u., in vol bedrijf te zien zijn.