
BERICHTEN

PAPIERFABRIEK ALS INDUSTRIËLE ARCHEOLOGIE

Het Volk 20/3/1984

De Dunhill-wedstrijden, ingericht vanaf 1979 met tot doel de Belgische tradities te propageren, had in 1983 de industriële archeologie en stads-kernvernieuwing tot onderwerp.

Uit de 27 ingediende dossiers koos men voor de Vlaamse Gemeenschap de gedocumenteerde studie van Jos De Gelas over de geklasseerde papier- en kartonfabriek Winderickx te Alseberg, gebouwd in 1763.

Een dossier over de redding van het "sabot" of "bak" te Charleroi, een eerste Belgisch binnenschip voor het vervoer van steenkool door Gaillez won de prijs voor de Franse Gemeenschap. Men plant tentoonstellingen van alle dossiers.

POUR SES 150 ANS, L'OBSERVATOIRE D'UCCLE S'OFFRE UN MUSEE

Le Soir 4/4/1984

De techniek van de astronomie onderging heel wat veranderingen sinds 1834, jaar waarin Adolphe Quételet een observatorium opende nabij de Schaarbeekse Poort te Brussel...

In het pas geopende museum van het observatorium te Ukkel vindt men nog een veertigtal apparaten uit die pionierstijd, apparaten die al voorbijgestreeft en in onbruik waren toen het observatorium in 1890 naar Ukkel verhuisde. Niet alleen had het koper, waaruit de meeste instrumenten in die tijd bestonden, te lijden gehad, ook ontmantelde men ze naargelang wisselstukken nodig bleken.

De techniekers aan het instituut verbonden slaagden erin zo goed en zo kwaad mogelijk deze instrumenten te restaureren. Centraal in het museum is een muur gebouwd waar de "wandcirkel" aangebracht werd, een groot wiel met instrumenten dienend om de stand van de sterren te meten. Slechts vier van dergelijke exemplaren bestaan nog : te Greenwich, Brussel, Parijs en Leningrad.

Leopold I gaf Quételet de opdracht de meridiaan voor een veertigtal van de belangrijkste steden vast te stellen. Dit was nodig voor de bepaling van de juiste tijd. Elke stad had zijn eigen uur, het is pas veel later, bij de verspreiding van de spoorweg, dat eenvormigheid van tijd voor het gehele land in zwang kwam.

In het museum kan men ook een zonnekanon bekijken, eens opgesteld in het park van Brussel. Daarin was een lens zodanig opgesteld dat op het middaguur een zonnestraal het poeder in brand stak. Eén explosie kwam overeen met de 12de slag van de beiaard.

Quételet, pionier van de statistiek, professor in mathematica te Gent, Oudenaarde en vervolgens Brussel, was een verwoed verzamelaar. Zo kon hij de hand leggen op 3 lenzen uit 1685, nog vervaardigd door Christian Huygens, waarmee men de ringen van Saturnus kon observeren.

Willem I offereerde zelfs in 1828 een prachtige telescoop, één van de pronkstukken van het museum.

Jammer genoeg staat dit nieuwe museum niet open voor het publiek, maar kan alleen door geselecteerde groepen bezocht worden.

MEER RUIMTE VOOR GENTSE MUSEA

Het Laatste Nieuws 4/4/1984

Door de geplande bouw van een nieuwe expohall te Sint-Denijs-Westrem komt het Floraliapaleis vrij waar hoogst waarschijnlijk het Museum voor Hedendaagse Kunst en het Museum voor Industriële Archeologie en Textiel in worden ondergebracht.

OPNIEUW HOOP VOOR MUSEUMLIJN 62

De Gentenaar 6/4/1984

De vzw Toeristische Tramlijn Diksmuide-Nieuwpoort heeft bij monde van Walter Weyts, de toelating gekregen van minister De Croo om van de oude spoorlijn Oostende-Gistel-Turnhout een museumtramlijn te maken. De combinatie tram-wandel- en fietspad zou, samen met de Westvlaamse Vereniging voor Vrije tijd zo creatief uitgebouwd worden.

Naar aanleiding van het 100-jarig bestaan van de spoorweg zou men in 1985 een stoomtrammetje laten rijden van Oostende naar Gistel.

In een verder stadium zou men trachten een verkeersmuseum uit te bouwen, naar het voorbeeld van het Zwitsers verkeersmuseum te Luzern.

EEN SLOPER HEEFT ZIJN HART VERPAND AAN DE ZUIDERSLUIS

De Gentenaar 6/4/1984

Aan de Poincarélaan te Brussel ligt de Zuider-sluis, onlangs beschermd, een laatste overblijfsel van de eerste Zenne-overwelving. Zij is gebouwd in 1867 n.o.v. architect Leon Suys, ontwerper van o.m. het Brusselse Beursgebouw en de Antwerpse Sint-Joriskerk.

Deze sluis moest het Zennewater, dat op die plaats onder de grond verdween om twee kilometer verder weer op te duiken nabij het Noordstation,

opvangen en eventueel omleiden langs twee ondergrondse kokers. Dit behoeft de binnenstad voor overstromingen, en kon men zodoende de Zenne overwelden.

Met de aanleg van de kleine ring in 1955 werd de Zenne omgeleid en de Zuidersluis overbodig. Pas in 1980 zette men de klasseringsprocedure in gang.

Ondertussen is het gebouw in verval geraakt door leegstand, weer en wind.

De man achter de restauratieplannen is sloper Rosendor. Hij huurt het gebouw van de stad Brussel en droomt ervan er een wijkcentrum in te richten. Hij is ervan overtuigd dat het gebouw uniek is in Europa. Nu zoekt hij mensen die meer afweten over het functioneren van de sluis. Hoewel het mechanisme om de sluisen open te draaien intact bewaard bleef weet niemand precies hoe het te hanteren.

Voorlopig bestaat nog geen officieel renovatieplan, wel geniet Rosendor de volledige steun van het Sint-Lucasarchief dat indertijd ook de stuwende kracht achter de beschermingsprocedure was.

ALS EEN MIJNWERKER 60 UREN ONDER DE GROND

De Standaard 7-8/4/1984

De steenkoolmijn van Blegny-Tremblem met bijho-

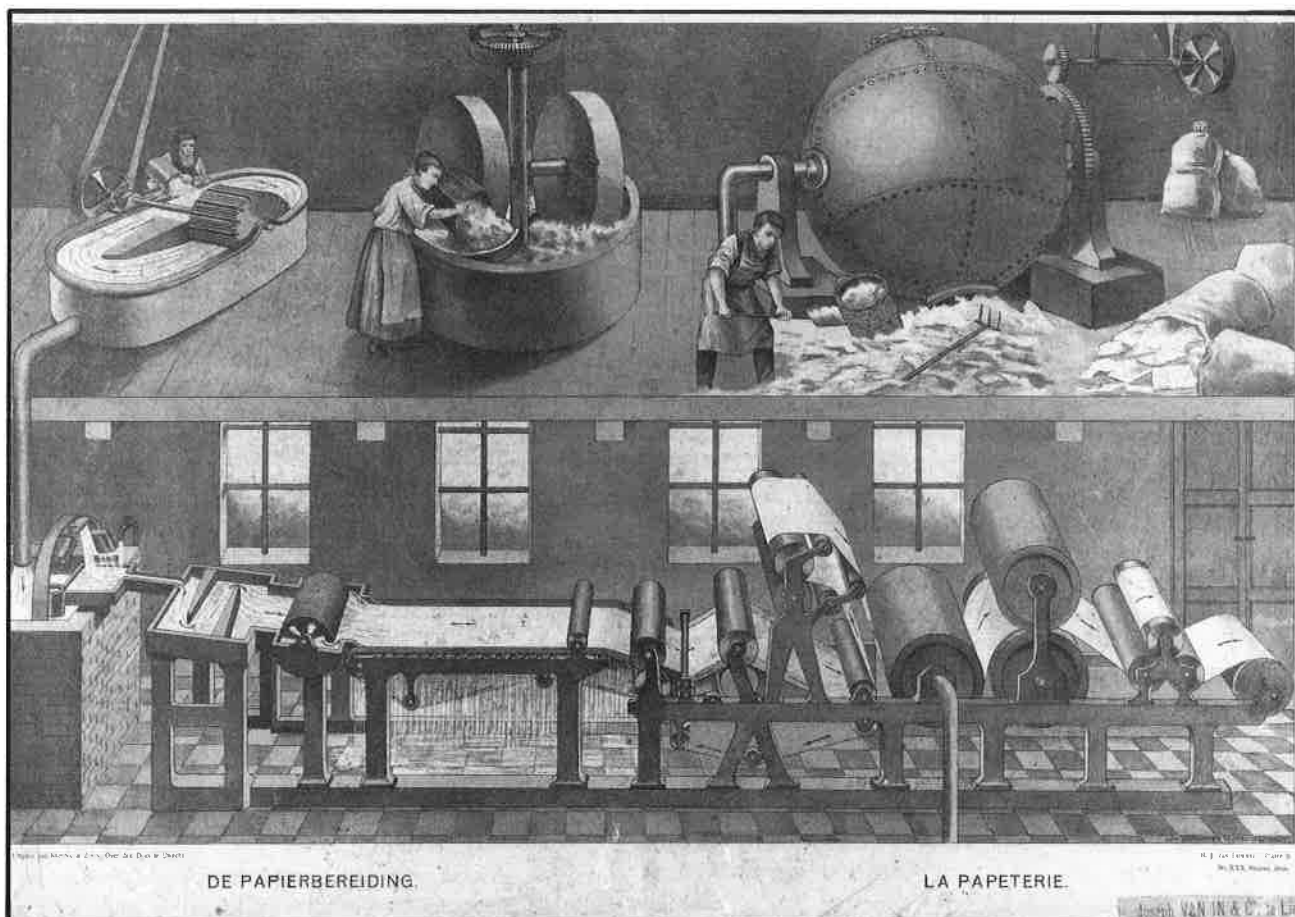
rend toeristisch complex in de provincie Luik is opengesteld voor het publiek.

Tot 16 uur kan men er afdalen na het bekijken van de film "Een dag uit het leven van de mijnwerker". Ook kan men er, bovengronds dan, kennismaken met een indrukwekkend machinepark, de geologische zaal, het museum, met aansluitend een wandeling op de terrils. Meer inlichtingen bij "Complexe touristique du charbonnage de Blegny-Tremblem, rue Lambert Marlet 23 te 4570 Blegny-Tremblem, tel. (041) 87 43 33".

DE VERLOEDERING VAN EEN GLAZEN ERFENIS

Knack-Gent city 16/5/1984

De "glazen straat" in de Brabantdam maakt deel uit van het Zuidkwartier. Dit kwartier had door de bouw van het Zuidstation in 1850 een ware bouwexplosie gekend. De Vanderdonckdoorgang maakte deel uit van een grondverkaveling van de gesloopte fabriek Poelman-Hameling en werd opgericht in 1846-1852 n.o.v. bouwmeester L. Eyckens. Het uitzicht is vermoedelijk reeds in 1860 gewijzigd n.o.v. architect Goetgebuer. De eerste versie met rondbogen en een serreconstructie boven de winkelpanden is alleen op afbeeldingen bewaard want Goetgebuer gaf de rondbogige "Palladio"-ramen een rechthoekige versie mee en verving het tongewelf door een



De papierbereiding - Lith. Versluys & Pcher jon, Utrecht (foto M.I.A.T.-archief)

beglaasd zadeldak op gietijzeren gebinte. Ook de beplasterde wanden en marmeren plinten zijn bewaard gebleven. De 18 winkels tellende galerij werd in 1886 door een nieuwe galerij n.o.v. Leclerc met de Vlaanderenstraat verbonden. Deze verbinding kon de galerij echter niet redden en langzaam maar zeker trad de verloedering op. Het complex behoort nu tot diverse eigenaars en is, ondanks zijn historische en architecturale belangrijkheid, nog steeds niet als monument beschermd.

OUDE PRENTKAARTEN : DE JACHT OP HET BRUIN-GRIJZE VERLEDEN

De Morgen-weekendplus 26/5/1984

De eerste prentbriefkaart zou in 1872 in Duitsland zijn gedrukt. Het hoogtepunt in de postkaartgeschiedenis ligt tussen 1898 en 1920. Tegelijkertijd met zijn ontstaan duiken de eerste verzamelaars op. Op deze markt stortten zich de uitgeverijen die een breed gamma aanboden : zicht- en fantasiekaarten enkel of in reeksen van zes of meer, uittrekbare, draaiende, optische en piepende kaarten.

Apart zijn de politieke schimpkaarten waar een onverbloemd ideologisch standpunt werd ingenomen in o.m. de schoolstrijd, koningskwestie, de 8-urendag; of de ondeugend-pikante prentkaarten.

De vroegste kaart had een voorzijde voor het adres, een achterkant voor het geschreven woord en een illustratie. In 1906 voerden de Posterijen de scheidingslijn in waarbij het adres rechts en de tekst links werd aangebracht.

Het schrijven en verzamelen van postkaarten was een liefhebberij van de burgerij. Tot omstreeks de eerste wereldoorlog bleef de prentkaart een luxe artikel. In die periode kwam ook het soldatenkaartje op : bruin grijs met glamour-soldaten die zich over blozende meisjes bogen.

Na WO I was de tijd van het "geborduurde" prentkaartje of de speciale uitgiftes van eethuizen en brouwerijen afgelopen. Een ware rage van zgn. "fantasiekaarten" ontstond.

Vlak voor WO II bloedde de produktie van fantasiekaarten dood. In de vijftiger jaren kende men nog wel de kaart met filmsterren, gekartelde randen, grote formaten, maar deze worden door verzamelaars niet op prijs gesteld.

EEN PAKHUIS VOL DROMEN

Knack 30/5/1984

Het Sint-Godfried magazijn, gebouwd in 1890 is

op zichzelf al uniek door de er nog aanwezige hijstoestellen aangedreven door een waterpers. Antwerpen had in het noorden en zuiden pershuizen van waaruit drijfkracht naar de drukkransen en sommige magazijnen werd gevoerd. Genoemd magazijn was het laatste pakhuis dat op die waterpers aangesloten was.

In dit pakhuis verzamelt het Museum voor Volkskunde sinds 20 jaar relikten uit het industrieel erfgoed onder leiding van assistent-dienstleider Jan Gerardts.

Naast industrieel-archeologische voorwerpen vindt men er poesjenellen, poppen, schilderijen, koetsen enz., maar ook de volledige inboedel van een zelfwasserij uit 1923. Bedoeling is zoveel mogelijk zaken te recupereren in verband met de haven. Zo treft men er een zakkenpers uit 1880 aan, belangrijke vondst omdat waarschijnlijk alleen te Antwerpen dergelijke industrie, althans op dat niveau, was gevestigd. Ook staat er een 10 ton wegende electromagnetische separatrice, een machine die de tinertsen selekteert.

Alle objecten staan klaar, maar er zijn geen zalen beschikbaar om ze ook te tonen aan het publiek.

QUAND L'ARCHEOLOGIE SE MET A REVIVRE AVEC LA COMPAGNIE DU CANAL DU CENTRE

Le Soir 28/5/1984

Na een studiereis in Engeland m.b.t. kanalen en hydraulische liften kwam leraar Jean-Pierre Gaillez tot de conclusie dat in België eveneens dergelijke werken uit de jaren 1870 te vinden waren niet ver van La Louvière : het Canal du Centre met zijn 4 hydraulische liften. Zo ontstond de v.z.w. Compagnie du Canal du Centre die als doelstelling het behouden, de valorisatie en preservatie voor de toekomst van het kanaal en toebehoren heeft.

Deze vzw kwam net op tijd : het kanaal, eigendom van het Ministerie van Openbare Werken, betekende een strop in het kader van de gabarietaanpassing tot 1350 ton. Binnen enkele jaren zou een nieuwe hydraulische lift gebouwd worden die de vier voorgangers overbodig maakt. Om deze getuigen te behouden strijdt de vzw. Ze wil een levend museum tot stand brengen op een industrieel-archeologische site. Hier, op een straal van amper 20 km vindt men de 4 voornoemde sluisen, het hellend vlak van Ronquières en binnenkort ook de nieuwe verticale lift. Het museum zelf is gevestigd in de oude gebouwen van de sluis nr. 1 rue des Peupliers in Thieu. Hier kan men o.a. unieke plannen zien zoals deze van de eerste hydraulische lift van Strépy (derde ter wereld van dit genre) n.o.v.

ingenieur Clark, naast de historiek van het kanaal en vele stukken uit het navigatiewezen. Werkingsprincipes worden er uitgelegd bij middel van maquettes van de sluizen en apparatuur.

Voor het gebouw staan 2 tractors Ston uit 1921 gebouwd voor het trekken der boten.

Op het ogenblik restaureerd men een zgn. "sabat" (slechts 7 à 8 stuks ter wereld bestaan nog), een platte 70 ton wegende boot dienend tot het vervoer van kolen, graan, stenen en diverse materialen.

Na het museumbezoek kan men in één van de drie boten van de Compagnie een 3 of 6 uur durende tocht op het kanaal maken.

Een volgend project van de vzw behelst de tunnels van Godarville, meer dan één km lang en gegraven in de helling ter verbinding van Maas en Schelde tussen 1832-1880.

EN ALS DE VADER VAN DE AUTO NU EENS EEN BELG WAS ?

Het Volk 3/7/1984

De Belg Jean Lenoir slaagde er na 1860 reeds in een krachtbron met interne verbranding te bouwen, zich inspirerend op de bestaande stoommachines, waarbij hij de stoom verving door een mengsel van lichtgas en lucht.

De echte doorbraak van de automobiel kwam door het ontwerp van het viertaktprincipe door de

Franse ingenieur Beau de Rochas in 1861, gebouwd door de Duitser Nikolaus Otto en zijn technicus Franz Ring. Otto's gasmotorenfabriek Deutz, in 1872 samen met Eugen Langen opgericht, bouwde de eerste benzinemotoren ter wereld. Daimler en Maybach zullen deze firma verlaten in 1882 om de nieuwe krachtbron toe te passen op een automobiel. Heinrich Benz uit Mannheim was hun echter voor met zijn in 1886 door Ligreïn-gas aangedragen velocipède.

Gelijktijdig vond Delamare-Deboutville in Frankrijk een ontploffingsmotor uit, evenals de Italiaanse professor Enrico Bernardi.

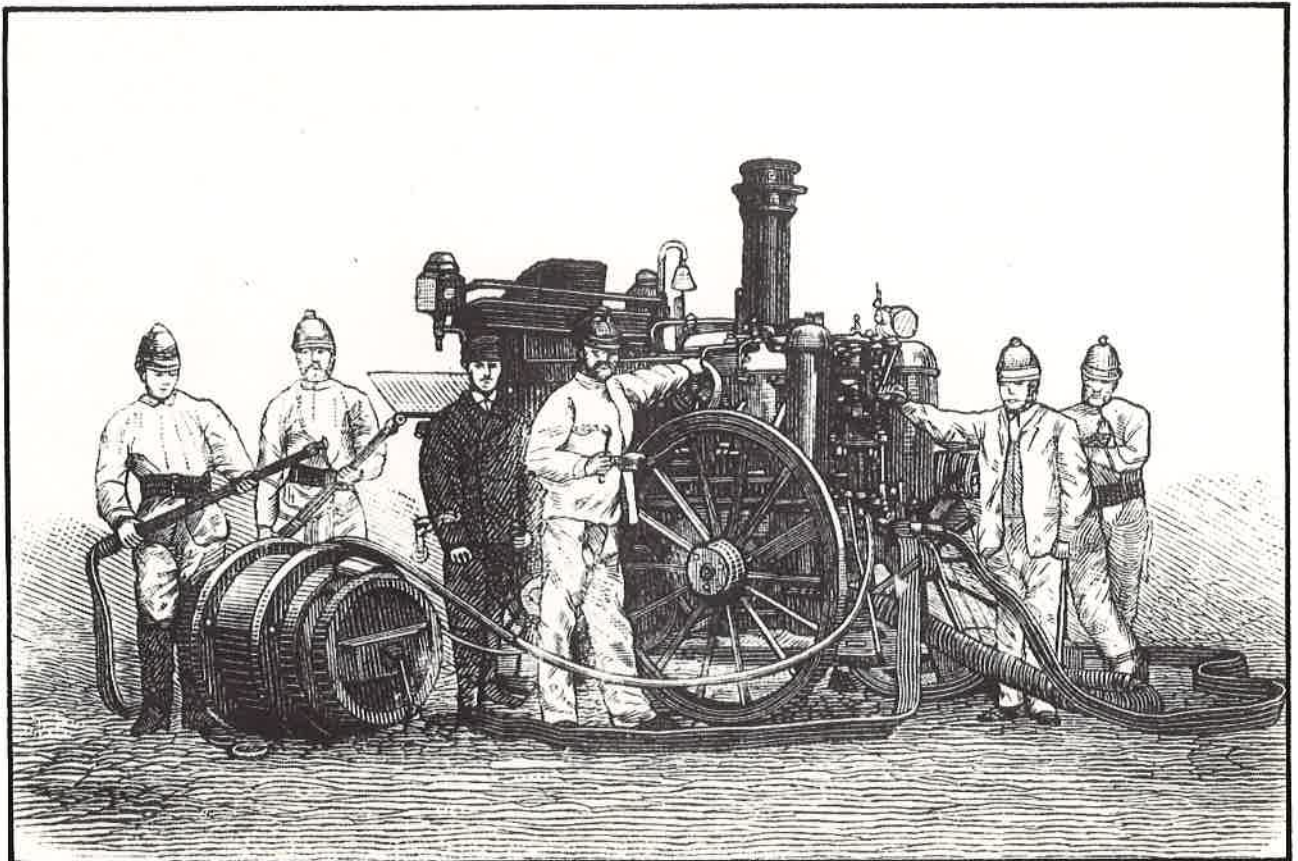
De Fransen vierden dit jaar "100 ans d'automobile Française" met een grote tentoonstelling in het Grand Palais te Parijs.

MALDEGEM HEEFT EEN ECHT STOOMCENTRUM

De Gentenaar -/7/1984

De Blauwe Wimpel is een Brugse vereniging van stoomfanaten die door een gelukkig toeval in Maldegem verzeild geraakte. De club houdt zich reeds jaren bezig met het restaureren van allerhande afgeschreven spoorwegmateriaal maar had geen plaats om de resultaten van zijn werk tentoon te stellen.

Dank zij de familie De Lille kan de vereniging nu beschikken over de gebouwen en terreinen van het metaalbewerkend bedrijf Sobemai te Mal-



Stoombrandweerpomp ca. 1880 (foto M.I.A.T.-archief)

degem. Op het bedrijfsterrein en in de fabriekshallen staan tientallen bejaarde lokomotieven en wagons ondertussen op restauratie te wachten.

De eerste resultaten staan ondertussen tentoongesteld in het stoomcentrum van de Blauwe Wimpel. Naast het grote aantal bedrijfsklare machines staan heel wat projecten op stapel. Behalve deze stilstaande tuigen toont het centrum ook treinen in beweging, maar dan wel in miniatuur.

In overzichtelijke uitstalramen worden tentoslotte enkele honderden miniaturen tentoongesteld van verdwenen merken.

Buiten de fabrieksgebouwen is een smalspoor aangelegd waarop een kleine dieselloco heen en weer tuft. Het is de bedoeling dat spoor door te trekken rond het fabrieksgebouw en de omgeving als openluchtmuseum in te richten.

De Blauwe Wimpel, Bogaerdstraat 168 Maldegem.

MENSELIJKE VINDINGRIJKHEID IN EEN MUSEUM

Het Volk 1984

Het museum voor Oudere Technieken (MOT) is ondergebracht in twee watermolens, de 17de-eeuwse Liermolen en de 16de-eeuwse Mommenmolen te Grimbergen. In de eerste krijgt de bezoeker een didactisch overzicht van het vervoer te land, in de tweede die in tegenstelling met de eerste, "zacht" is gerestaureerd en vroeger aan de Norbertijnerabdij behoorde is de afde-

ling "dorstechniek" ondergebracht. Op de benedenverdieping maakt men kennis met toestellen uit de maalderij, terwijl de tussenverdieping een beeld geeft van de aandrijving door de eeuwen heen.

Met een paardetram kan men Grimbergen en de verschillende MOT-inplantingen bezoeken. Voor inlichtingen, Museum voor Oudere Technieken, Guldendal 20 te 1850 Grimbergen.

EEN GESCHIEDENIS VAN POMPEN EN SPUITEN

Vooruit 19/9/1984

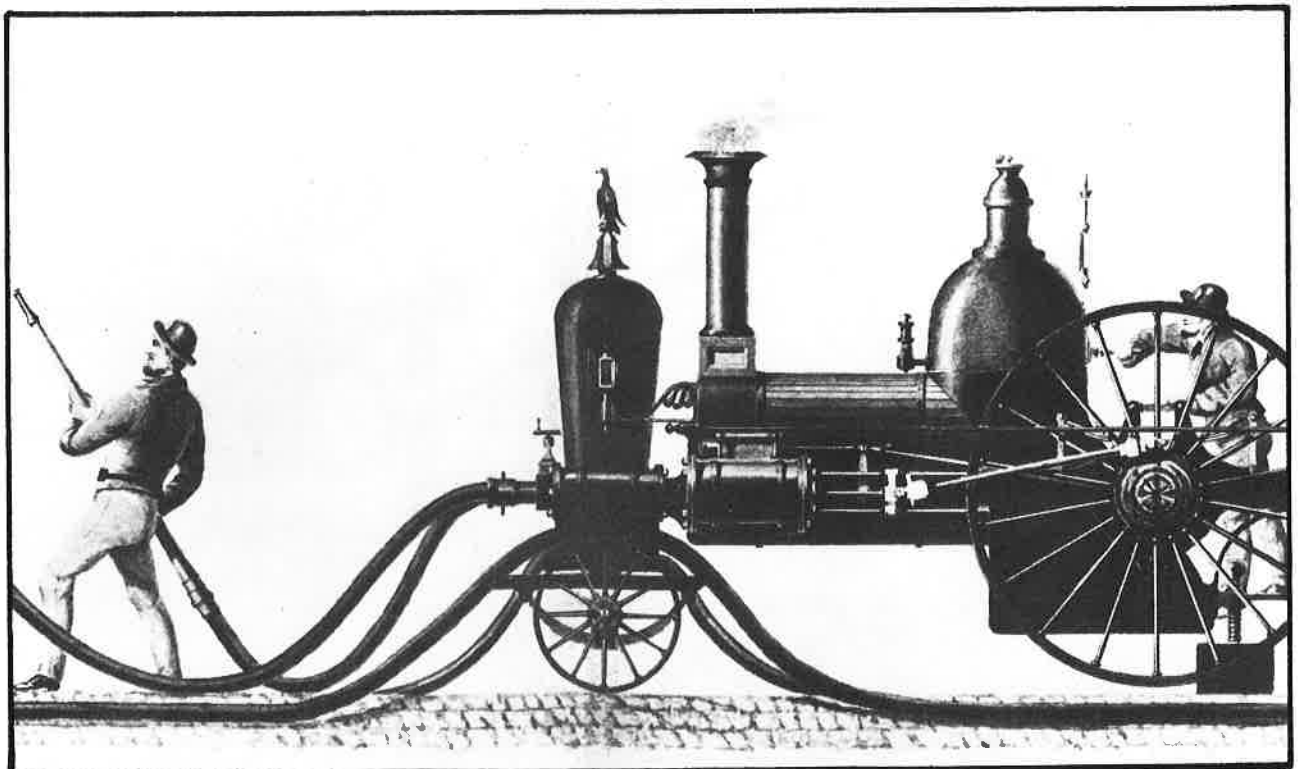
Dankzij "Les Amis du Musée du Feu" is nu uiteindelijk ook België een (voorlopig) brandweermuseum rijk. In de lokalen van een brandweerdepot aan de Brusselse Simonsstraat nabij het Noordstation, treft men een verzameling industrieel-archeologische mechanieken, stoommachines, brandweerauto's, enz.

De geschiedenis van de brandbestrijding klimt op tot de derde eeuw V.C. toen Archimedes een zuigtoestel ontwierp. Dit toestel is pas eind 16de eeuw gemoderniseerd, met als belangrijkste vinding de rubberslang.

De eerste échte brandweerauto's reden pas in het begin van onze eeuw.

Eén van zulke vehikels is een uit 1907 door cilinders aangedreven voertuig met waterpompen en kettingen geleverd aan de stad Parijs. Het behoort toe aan de verzameling Mahy.

Vanaf het voorjaar is men van plan in dit museum wisselende tentoonstellingen te organiseren.



Stoombrandweerpomp (fotoarchief M.I.A.T.)