

## BERICHTEN VERZAMELD DOOR DIRK DEMOOR

### 1. Informatie over nieuwe technologieën

De Gentenaar, 17.3.1983

Het Ministerie van Economische Zaken wijst erop dat een belangrijke dokumentatie m.b.t. nieuwe technologieën ter inzage ligt in de Dienst van de Handels- en Nijverheidseigendom, De Motstraat 24-26, 1040 Brussel. Men kan er het register van de Belgische en Europese octrooien raadplegen, evenals het register van de Beneluxmerken en van de Benelux-tekeningen. Bovendien kan het Benelux-merkenbureau tegen betaling inlichtingen verschaffen betreffende de ingeschreven merken. Aanvragen dienen gericht te worden : Bankastraat 151 te 's-Gravenhage. Daarnaast verschaft de wereldorganisatie van de intellectuele eigendom (O.M.P.I.) Chemin des Colombettes 34 in Genève, inlichtingen betreffende de internationale merken. Om een opzoeking van de autoriteiten te bekomen, moet men zich richten tot het Europees Octrooibureau, departement Den Haag, Patentlaan 2, Rijswijk.

Impadoc, Möllwaldplatz 34 te 1041 Wenen, verstrekt eveneens een informatie m.b.t. octrooien. Gegevensbanken i.v.m. nieuwe technologieën, inclusief uitvindingsoctrooien zijn beschikbaar bij de Dienst voor Nijverheidsbevordering.

### 2. Modemuseum te Parijs.

Gazet van Antwerpen 29/3/1983

Zowel in Parijs als in Milaan is er al een hele tijd sprake van een modemuseum. Te Parijs schijnt daar eindelijk schot in te komen. Frankrijks cultuurminister Jack Lang is immers de mening toegedaan dat mode integraal deel uitmaakt van het nationaal

kunstpatrimonium. Het museum vindt onderdak in het paviljoen van Matisse, één van de buitenste gebouwen van het imposante Louvre-complex, naast de Tuileries. Naast de permanente verzamelingen is het de bedoeling om tweemaal per jaar een tijdelijke tentoonstelling in te richten, waarvan de eerste "Christian Dior en de New Look" als thema heeft. De officiële opening is voorzien voor 1985.

### 3. Museumspoorlijn 62.

Gazet van Antwerpen 17/3/1983

Ondanks allerlei tegenkantingen heeft de v.z.w. Vlaamse Museumspoorlijn 62 op een bestuursvergadering te Gistel besloten verder te werken voor het behoud van spoorlijn 62 tussen Snaaskerke en Torhout en aan de uitbating van een museumlijn. Het bestuur blijft van oordeel dat het een onvergeeflijke flater zou zijn deze historische lijn te laten verdwijnen. Ze kwam 115 jaar geleden in dienst als onderdeel van de verbinding Oostende-Parijs. In 1963 werd het reizigersvervoer stopgezet en in 1967 ook het goederenvervoer. Voorlopig houdt de v.z.w. het bij het bewaren van het korte traject tussen Snaaskerke en Moere met Gistel als tussenstation. Te Gistel zou een spoorwegmuseum kunnen tot stand komen.

### 4. Museumspoorlijn Zolder

De Gentenaar 7/8 mei 1983

De Museumspoorlijn van Zolder is thans aan haar tweede seizoen begonnen. Met een meer uitgebreide dienstregeling en aangepaste vertrektijden wordt getracht een betere werking te bekomen. Toen de v.z.w. in september vorig jaar het eerste seizoen afsloot, hadden meer dan 2.000 reizigers er kennis mee gemaakt.

Gedurende de seizoensluiting wisten de vrijwilligers van de museumvereniging tal van verbeteringen aan te brengen. Zo werd de restauratie van een tweede stoomlokomotief aangevat en werden ook sommige rijtuigen grondig aangepakt. Anderzijds werd ook verder rollend materiaal aangekocht en konden drie oudere personenrijtuigen en een unieke kraanwagen van de slopershamer gered worden.

In combinatie met de museumspoorlijn organiseert de V.V.V. Heusden Zolder ook wandelingen en een dagtrip die naast een treinrit ook een bezoek aan de omloop van Terlanen en het heemkundig museum Woutershof omvat.

Verdere inlichtingen : V.V.V. Heusden-Zolder, 011-42.27.03 of bij Jo Casier 012-23.76.61.

## 5. Gentse monumenteninventaris

De Gentenaar 31/3/1983

Met het verschijnen van deel drie en vier van de Gentse monumenteninventaris staat het bouwkundig erfgoed van Gent thans volledig te boek. Deel drie behandelt de 19de- en 20ste-eeuwse uitbreidingen van de oude stad, deel vier behandelt de randgemeenten. Het eerste deel over Gent verscheen in 1976 en behandelde de Kuip. De Stadsuitbreidingen tot de 18de eeuw — het gebied binnen de huidige stadsring, kwam in 1979 in twee delen aan bod.

Het derde deel, dat de 19de- en 20ste-eeuwse stadsuitbreiding behandelt, bevat uiteraard vrij recente architectuur. Pas na 1860, toen de oktrooirechten afgeschaft werden, kon de stad Gent, die door de eerste industrialisatie en commerciële expansie uit haar voegen barstte, zich ontwikkelen buiten de stadsmuren. In de inventaris is daarom geen sprake meer van middeleeuwse, doch wel van eklektische trapgeveltjes, enige Art Nouveau-invloeden en veel Nieuwe Zakelijkheid. Daarbij kregen ook de fabrieken (bv. de merkwaardige elektrische centrale van Langerbrugge) en de sociale huisvesting (bv. de blokhuizen op de Brugsesteenweg, een "Werklieden kolonie" met 294 appartementen uit 1922) speciale aandacht. Het deel over de fusiegemeenten brengt de agglomeratievorming in beeld met die typische tegenstelling tussen meer landelijk gebleven gebieden en verstedelijkte zones. Opvallend is hier de verschuiving van de kastelen, buitenplaatsen en luthoven van de gegoede burgerij, naar de moderne residenties in villaparken en verkavelingen.

Bouwen door de eeuwen heen, Gent 4NC (19de- en 20ste-eeuwse stadsuitbreiding) kost 990 F. 4 ND (fusiegemeenten) kost 1.090 F.

## 6. BIRO, Werkplaats voor bewoners in de ruimtelijke ordening

In Vlaanderen blijkt de nood aan een goed uitgebouwd, onafhankelijk centrum op het vlak van de ruimtelijke ordening zeer groot. BIRO wil problemen van ruimtelijke ordening, stadsvernieuwing en wonen in het algemeen aanpakken. Gemeentebesturen, sociale bouwmaatschappijen, O.C.M.W.'s en intercommunales kunnen op BIRO beroep doen als ze bewonersgerichte projecten inzake ruimtelijke ordening en huisvesting willen opzetten. Ook bewoners(groepen) kunnen op deze pluralistische en politiek onafhankelijke V.Z.W. beroep doen.

Het is duidelijk dat de ruimtelijke ordening van de laatste jaren nefast is geweest voor de leefbaarheid

van veel steden en gemeenten. Een nieuwe kijk op de organisatie van buurten en wijken, steden en gemeenten is dringend nodig. BIRO werkt op het terrein van de huisvesting, woonomgeving, planning, leefmilieu en organiseert de bewonersinspraak. Plaatselijke besturen en groepen kunnen BIRO inhuren voor o.a. het begeleiden van inspraak en participatie in bewonersgerichte projecten, organisatie van inspraak op gemeentelijk vlak, stuurgroepen in herwaarderingsgebieden...

Verder geeft BIRO informatie over o.a. subsidieregelingen, openbaarheid van bestuur, informatiebeleid, inspraakprocedures, wettelijke mogelijkheden voor een bewonersgericht ruimtelijk beleid en adviezen over een stads- en dorpsvernieuwingbeleid en een sociaal grond- en pandenbeleid. Er wordt eveneens een documentatiecentrum opgezet en bruikbaar materiaal uitgewerkt voor zowel bewoners(groepen) als plaatselijke besturen. Om BIRO in te schakelen richt men zijn vraag met een beknopte probleemstelling naar het onderstaand adres, op basis daarvan wordt contact gelegd met de bestuursverantwoordelijken en worden voorstellen over de aanpak en inbreng van BIRO in het project bekeken. In overleg worden uitgangspunten, aard, duur en tarief van de begeleiding in een kontrakt overeengekomen. Een eerste fase in elk project is de kontaktnaam met betrokken bewoners en geïnteresseerde organisaties en verenigingen, waarbij de inspraakprocedure doorgelicht en aangevuld wordt.

BIRO publiceert ook een tweemaandelijks informatie-tijdschrift "Wijken of Wonen", bedoeld voor een breed publiek van geïnteresseerden. Een jaarabonnement kost 250 fr. voor vijf nummers. Abonneren kan door storting van 350 F op rekeningnummer 001-119092-05 (zo wordt men ook lid van de vereniging). Een aantal artikels uit het tijdschrift, meer specifiek handelend over de industriële cultuur worden in de bibliografie, verder in dit nummer besproken. Zo vermelden we o.a. een artikel over het participatieproject Fabota, een verbouwing van kousenfabriek tot sociale woning, een bijdrage over structuurplanning in de Rupelstreek (een streek die enorm bedreigd wordt, en die door de teloorgang van de steenbakkerijen met grote vervuiling- en verkrottingsproblemen kampt) en een artikel over sociaal huisvestingsbeleid in België van 1830 tot nu.

## 7. Bocholter brouwerij vierde 225-jarig bestaan

Gazet van Antwerpen 28/7/1983

Deze zomer vierde de Brouwerij Martens te Bocholt haar 225-jarig bestaan. De gebroeders Jean en Gerard Martens, die de leiding hebben over het bedrijf vormen samen de zevende generatie "Martensen", die hun bedrijf gestadig uitbreidden en moderniseerden. Het bedrijf telt een 120-tal werknemers en geldt als één van de belangrijkste familiale brouwerij-ondernemingen in België.

In de oude gebouwen van de brouwerij hebben de eigenaars een uniek brouwerijmuseum weten in te richten dat een evokatie brengt van 225 jaar brouwerijgeschiedenis.

## 8. Oude kant, weelde van vroeger

Het Laatste Nieuws 22/6/1983

Tot 17 juli liep in galerij "Tinne Pot" te Brussel een



tentoonstelling gewijd aan de Belgische kantproductie in de 19de en 20ste eeuw.

Opmerkelijk is hierbij dat in deze relatief lange periode nagenoeg geen veranderingen in de productie voorkomen. Ontwerpers en fabrikanten gebruiken steeds weer dezelfde tekeningen, zelfs tot na de eerste wereldoorlog. De bloesemrijen en bloemvormige motieven bleven tot de jaren '30-'40 in gebruik. Pogingen om stijlvernieuwing in de kant door te drukken bleken zonder gevolg, Art-Nouveau en Art-Deco drukten geen stempel op het kunstwerk.

#### 9. Ijzeren voetgangersbruggen

Gazet van Antwerpen 8/6/1983

De voetbruggen of passerelles die men vroeger in heel wat steden kon vinden, maar die nu vrijwel allemaal verdwenen zijn, zijn gegroeid uit een noodzaak.

De snelle opgang van de scheepvaart op het einde van de 19de eeuw bracht de behoefte aan een nieuw soort openbare brug met zich mee. Om de lange wachttijden aan de opgehaalde bruggen te vermijden, werd de passerelle of voetgangersbrug ontworpen die, hoog oprijzend naast de "grote" brug, een vaste relatie tussen twee stadsdelen verzekerde. Mettertijd kregen deze bruggen een plechtstatig en monumentaal karakter. Dat was trouwens ook het geval met de voetgangersbruggen over de spoorwegovergangen.

De ijzeren voetbrug was vooral een stadsverschijnsel. Slechts een paar werden op het platteland gebouwd.

Van al deze bruggen is haast niets meer overgebleven. Vooral de modernisering van de waterwegen betekende het einde voor vele van deze bouwsels. Nu nog is er een ijzeren voetbrug in Pollau en in Brugge, Roesbrugge en Gent kan je er ook nog vinden.

Volgens Dirk Van de Perre die een verhandeling aan dit onderwerp wijdde, is het zinvol en mogelijk de ijzeren voetbruggen in hun oorspronkelijk kader en met behoud van hun functie te bewaren. Elke ijzeren brug van vóór 1964 is historisch en zeldzaam meent hij. En omdat verwaarloosd ijzerwerk geen tientallen jaren meer standhoudt, is het een plicht het 19de-eeuwse ijzerwerk tenminste te onderhouden, anders halen ze het jaar 2000 niet meer.

#### 10. "Musée de la laine" te Verviers

Le Soir 5/5/1983

Tot 23 september liep in Verviers een tentoonstelling met als thema de wolindustrie van Verviers voor 1800.

Gedurende meer dan 600 jaar is de geschiedenis van Verviers immers intens verbonden geweest met de wolindustrie. De eerste wolverwerkende bedrijfjes ontstonden er reeds vanaf de 14de eeuw. De wolindustrie bleef gestaag groeien en bereikte zijn hoogtepunt in de periode tussen 1850 en 1914.

Met de organisatie van deze tentoonstelling toonden de organisatoren enkele van de pronkstukken van het toekomstige "Musée national de la laine".

Sinds de aangekondigde opening in 1965 heeft het museum nog steeds geen definitieve behuizing. Dank zij het initiatief van de Waalse gewestregering zal het museum onderdak krijgen in de Usines Betonville waarvan de restauratiewerken, nog dit jaar kunnen beginnen.

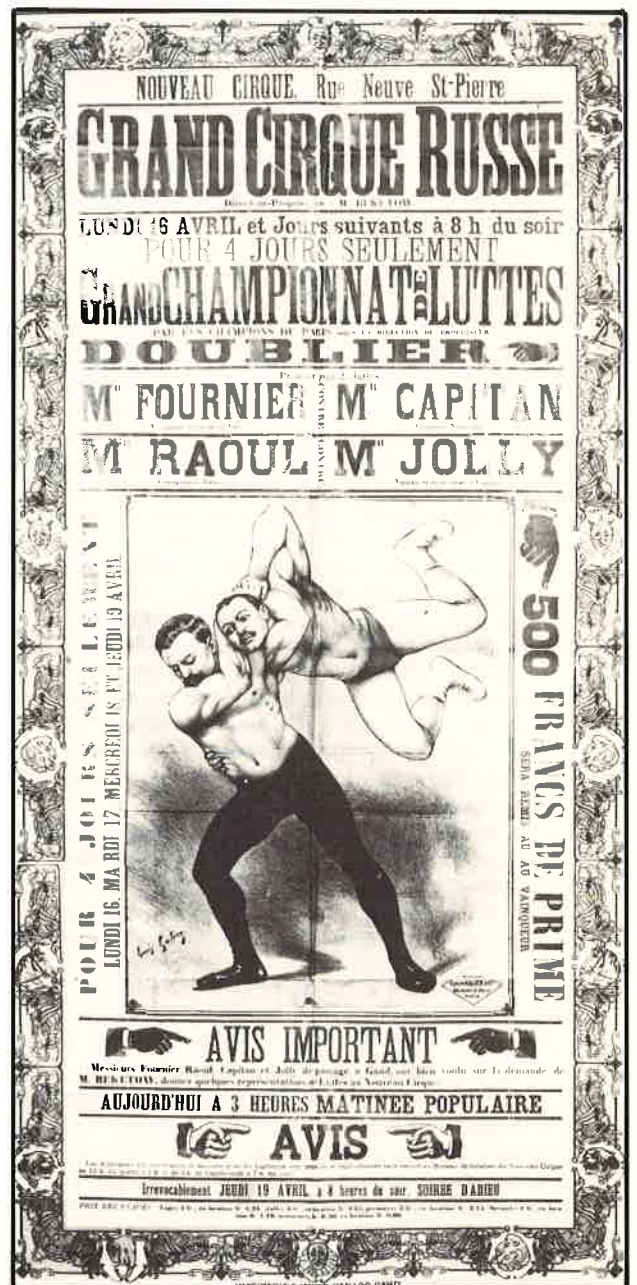
#### 11. Een rechtzetting

Het museum van de spoorwegen deelt ons mede dat

in het vorig nummer, meer bepaald in het artikel over de spoorweggeschiedenis van België, enkele fouten geslopen zijn. We houden er dan ook aan deze hier recht te zetten.

Zo werd in de literatuuropgave het werk "Histoire des chemins de fer belges" verkeerdlijkelijk toegeschreven aan U. Lamotte, in plaats van Ulysse Lamalle.

Onderaan p. 14 lezen we dat de locomotief "Land van, Waas" van het type "Le Belge" zou zijn. Deze voorstelling is niet helemaal korrekt. De oudste locomotief die in het spoorwegmuseum te zien is, is inderdaad de "Land van Waas", zo genoemd omdat hij tussen 1842 en 1896 treinen sleepte op de lijn Gent-Antwerpen. Rond deze authentieke Belgische locomotief staan nog een aantal makettes van andere locomotieven. Eén ervan is de makette "Le Belge", de eerste locomotief van Belgisch fabricaat, vervaardigd bij John Cockerill te Seraing.



Gids Geschiedenis Amusementsleven: affiche worstelwedstrijden in het Gents wintercircus (1900 - foto M.I.A.T.).