



30 NOVEMBER 1991 NR. 24

# INDUSTRIEEL ERFGOED IN VLAANDEREN



Verschijnt 5 x per jaar in de maanden januari, maart, juni, september en november.

VLAAMSE VERENIGING VOOR INDUSTRIELE ARCHEOLOGIE VZW

Postbus 30 - 9000 Gent - 12

Verantwoordelijke uitgever: Adriaan Linters - Bissegeplaats 6 - 8501 Bissegem



# KOLOFON

Industrieel Erfgoed in Vlaanderen is een nieuwsbrief uitgegeven door de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie vzw, postbus 30, 9000 Gent 12.

De teksten van dit nummer zijn afkomstig van S. Binst, R. Boogaerts, J. De Gelas, F. Geys, H. Lejon, A. Linters, F. Trappers, H. Van Royen, I. Van Wegens, R. Vanwetswinkel, L. Wante.

Eindredactie van dit nummer A. Linters en L. Wante

Deze nieuwsbrief wordt uitgegeven met de steun van Vraag en Aanbod, op de praktijk gericht weekblad voor de industriële KMO.

## VRAAG & AANBOD

## INHOUD



EDITORIAAL	p. 2
OMTRENT MONUMENTEN	
De Monumentenwacht	p. 3
Een monumentenverzekering	p. 4
PATRIMONIUMPROBLEMEN	
De verdeling van het historisch trammaterieel	p. 5
De werkgroep Spoorwegmuseum	p. 7
PROVINCIE ANTWERPEN	
Mechelen	p. 8
Willebroek	p. 9
Mechelen	p. 9
Bornem	p. 9
PROVINCIE BRABANT	
Alsemberg	p. 10
Grimbergen	p. 10
Grimbergen	p. 11
Brussel	p. 11
OOST-VLAANDEREN	
Waasmunster	p. 12
Wiads	p. 12
Drongen	p. 12
Oudenaarde	p. 12
VERSCHEMEN	p. 13
VVIA-NIEUWS	p. 14
KALENDER	p. 16

foto voorpagina: Stoomlocomotieven in de museumbehaarplaats te Kessel-Lo (foto F. Trappers)

# EDITORIAAL

## Bij het einde van een jaar of het begin van een nieuw...

1991 zit er inmiddels al op en eigenlijk hebben we ook reeds de balans gemaakt van dat jaar op de laatste algemene vergadering.

Er is veel gebeurd. We hadden het geluk om op enkele grote manifestaties aanwezig te zijn met als hoogtepunt een stand op Flanders Technology. Heel wat meters videoband werden verschoten bij de demonstraties op die stand en wellicht zijn ze in Japan onze 'nieuwste technologieën' grondig aan het bestuderen. Maar ook de stand op het Vakantiesalon leverde ons heel wat nieuwe contacten op.

De Campagne Industrieel Erfgoed Vlaanderen, die halverwege het jaar werd afgesloten, werd een succes over de hele lijn met enorm veel activiteiten doorheen Vlaanderen. Het bracht ons zelfs wat in verlegenheid, want met onze beperkte middelen konden we met moeite alles bijhouden.

Ook de nieuwsbrief kreeg een facelift. Dit werd mogelijk dank zij de mensen van 'Vraag en Aanbod'. Het uitzicht werd hierdoor heel wat professioneler en dit vertaalde zich een stijgend aantal abonnementen.

Inmiddels zijn we aan 1992 begonnen en maken we plannen voor een nieuw werkjaar. Een van de objectieven is tot een (her)waardering te komen van ons documentatiecentrum in Ronse. We zullen het dit jaar gedurende enkele zaterdagen openhouden en we hopen dat we je daar ook eens zullen mogen ontmoeten. Dit documentatiecentrum heeft ook jouw nodig. Knip de artikels over industriële archeologie uit je plaatselijke kranten en stuur ze ons op. We zullen ook de inventarisatiecampagne heropnemen en ook daar zullen we opnieuw beroep doen op uw medewerking. Het moet mogelijk zijn met ons huidig ledenaantal om te komen tot een degelijke inventaris van ons Industrieel Erfgoed.

Verder zullen we ook proberen om dit tijdschrift verder te verbeteren tot een goed medium rond industriële archeologie. Eens te meer echter moeten we op de lezers beroep doen. Word medewerker van het tijdschrift en laat

anderen meegenieten van wat er in je eigen streek gebeurd.

Wat we wilden duidelijk maken is dat de VVIA eigenlijk maar kan bestaan door zijn leden. Het betalen van je jaarlijkse bijdrage op onze werking te helpen financieren is op zichzelf heel belangrijk, maar de VVIA is meer dan dat. We willen een beweging worden, die zich inzet voor de industriële archeologie en daar kan je op verschillende manieren aan meehelpen. We rekenen op je.

Luc Wante  
hoofdredacteur



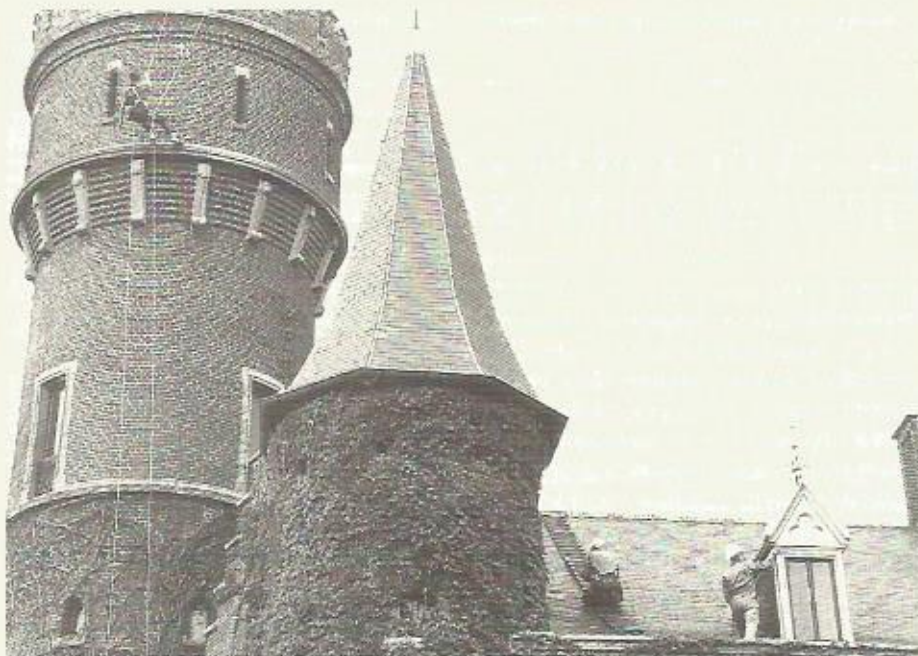
## HET ONROEREND INDUSTRIEEL ERFGOED EN ZIJN ONDERHOUD: DE MONUMENTENWACHT KAN HULP BIEDEN.

Wie begaan is met het behoud van het industrieel erfgoed weet uit eigen ervaring, dat de veroudering en het uiteindelijk verval van elke materiële constructie de grondtoon en een onvermijdelijke aanleiding voor alle monumentenzorg vormen. Ingrijpende restauraties trachten deze stroom in te dijken, vaak evenwel ten koste van zware inspanningen en van de historische materie zelf.

Het verval kan nochtans vertraagd en zelfs gedeeltelijk beheersbaar gemaakt worden door regelmatig, doelgericht onderhoud. Zowel vanuit het oogpunt van de monumentenzorger als dat van de eigenaar of beheerder van het patrimonium in kwestie (en dus in extenso de ganse gemeenschap) pleiten de argumenten ten gunste van dit onderhoud. Voor de eerste reikt het mogelijkheden aan om de historische drager langer te behouden terwijl de tweede, door het toegenomen interval tussen noodzakelijke 'grote' restauraties, zijn investeringen beter zien renderen.

Voor een dergelijk onderhoud, en zeker voor een onderhoudsplanning op langere termijn, zijn 'up to date' inzichten in de toestand van het gebouw en zijn evolutie onontbeerlijk. Niet iedere eigenaar of beheerder is evenwel in staat of bereid zich tussen de gebintbalken, in dakgoten of op andere moeilijk toegankelijke plaatsen te wagen. Bovendien beschikt hij niet noodzakelijk over de vereiste voorkennis om wat hij ziet ook naar zijn juiste betekenis te interpreteren.

Vanuit deze inzichten werd in september 1991, naar Nederlands model, de v.z.w. Monumentenwacht Vlaanderen opgericht. Aan de wieg stonden de Koning Boudewijnstichting, De Stichting Monumenten- en Landschapszorg en de Vereniging van Vlaamse Provincies, terwijl ook de Minister welwillend toekeek en zijn steun beloofde. Het eerste streefdoel is de vorming en uitrusting van equipes (in aanvang één per provincie) die precies over de mogelijkheden en de kennis beschikken om inspecties naar de onderhoudstoestand van monumenten uit te voeren. Op basis van systematische plaatsbezoeken zul-



*Monumentenwacht aan het werk tijdens de persvoorstelling in het kasteel van Wijnendale.*

len zij hun toestandrapporten opstellen, die vervolgens aan de eigenaar of beheerder bezorgd worden. Desgevallend kan het team tijdens de inspectie vastgestelde kleine gebreken zoals een verstopte goot, enkele scheefgezakte pannen... (te klein om een vakman te laten komen, maar met mogelijk grote gevolgen) onmiddellijk herstellen.

De inspectie en toestandrapportage gebeuren jaarlijks op uitnodiging van de eigenaar/beheerder, die hiervoor aan de vereniging een (demokratisch) lidgeld betaalt, tesamen met een vergoeding voor de door het inspectieteam geleverde diensten. Ook wordt hij op de hoogte gehouden van eventueel door de Monumentenwacht vergaarde of gegenereerde algemene informatie omtrent het behoud en onderhoud van ons bouwkundig erfgoed. De vereniging wenst zich hiermee in een konstruktieve geest komplementair op te stellen t.o.v. het Bestuur voor Monumenten en Landschappen enerzijds en de aannemers-bedrijven die de werken uiteindelijk dienen uit te voeren anderzijds.

De Monumentenwacht richt zijn acties in eerste instantie op monumenten die gerestaureerd werden met overheids-

### STANDPUNT

Wegens de recente verkiezingen en het uitblijven van regeringen en verantwoordelijken, is er dit maal geen rubriek 'Standpunt'. We leggen intussen opnieuw kontakten met beleidsmensen. In de komende nummers krijgen we dan opnieuw hun visie op de industriële archeologie en het behoud van het industrieel erfgoed.

subsidies of met behulp van de nieuwe restauratiepremie. De Vlaamse Executieve verplicht de subsidie- of premieemers er immers toe jaarlijks op eigen kosten een door de Executieve goedgekeurd nazicht van de bouwfysische toestand van het Monument te laten uitvoeren. Het ligt evenwel voor de hand dat ons bouwkundig erfgoed veel ruimer is dan deze groep alleen. Daarom kunnen ook andere waardevolle gebouwen of ensembles in het inspectiebestand opgenomen worden. Naast de historische waarde zal hierbij wel gekeken worden naar de behoudstoestand van de konstrukties in kwestie: onderhoud is slechts zinvol bij een relatief 'gezond' gebouw en kan nooit als alibi dienen om noodzakelijke restauratiewerken uit de weg te gaan.

Het zal ondertussen duidelijk geworden zijn dat **waardevolle industriële gebouwen** - en niet uitsluitend de wettelijk beschermde - ook voor dergelijke inspectie in aanmerking kunnen komen. Het onderzoek zal wel prioritair gericht worden op het eigenlijke gebouwenbestand. Voor een gedetailleerde inspectie van aanwezige (historische) machines of technische installaties is



immers een expertise vereist die niet noodzakelijk samenvalt met deze van de 'historische bouwwerkspecialisten' die de monumentenwachters uiteindelijk zijn. De mogelijk oprichting binnen het kader van de Monumentenwacht van een gespecialiseerd industrieel-archeologisch team lijkt - zeker in het beginstadium - voorbarig. De Nederlandse ervaring toont overigens aan dat het in dergelijke gevallen efficiënter kan zijn, in overleg met de eigenaar/beheerder, rechtstreeks een ad-hoc specialist bij de zaak te betrekken.

Voor het ogenblik werkt de Monumen-

tenwacht nog volop aan het operationeel maken van de gekreëerde structuren. Streefdoel is de eerste inspectie-equipe(s) tegen het najaar 1992 arbeidsklaar te krijgen. Ondertussen kunnen geïnteresseerden met eventuele vragen wel terecht op onderstaand adres. Een seintje kan volstaan om ook in de toekomst op de hoogte gehouden te worden van verdere ontwikkelingen. De Monumentenwacht Vlaanderen v.z.w. bereik je op de Brederodestraat 21, 1000 Brussel, 02/5111840

Stef Binst, Projektkoördinator.

## HEEFT DE ABB EEN SPECIALE MONUMENTENVERZEKERING ?

In de stroom van het succes rond de 'Open Monumentendagen' van de Koning Boudewijnstichting bracht ABB een nieuw verzekeringsprodukt op de markt, speciaal voor monumenten. Als VVIA, die zich inzet voor het behoud van het industrieel patrimonium verdient dit even de aandacht, wetende dat in de wetgeving op de betoelaging van restauratiewerken een verzekeringsverplichting staat. Zonder als specialist ter zake te willen optreden, toch enkele bedenkingen bij deze polis in vergelijking met hetgeen in de normale markt bestaat.

Het is bekend dat de verzekeringen in het algemeen weinig geschikt zijn voor monumenten, zeker wanneer het gaat om gebouwen of installaties voor restauratie. Wanneer een verzekering het probleem ter harte neemt is dat reeds een stap in de goede richting. De polistekst geeft duidelijk aan dat de ABB de zaak heeft onderzocht. Voor hoevegebouwen zijn de dekkingsvoorwaarden steeds wat ruimer, een gezonde vorm van marketing. Hoewel de landbouw een motor was in de industriële revolutie vinden wij niet onmiddellijk specifieke elementen die verwijzen naar het industrieel patrimonium als object van de verzekering. Een eerste faktor waar zeker rekening dient mee gehouden te worden bij het onderschrijven van een polis.

De dekking van de ABB is duidelijk gemaakt voor beschermde monumenten en hun toebehoren. Eigenaars van panden met een historisch of cultureel belang worden verwezen naar de klassieke polissen. Een opening lijkt wel mogelijk wanneer de schaderegeling beschreven staat maar herstel via restauratie is daar niet meer mogelijk.

Hoewel het monument object is van de

polis blijkt een goede omschrijving in de bijzondere voorwaarden van de polis van het goed met zijn specifieke karakteristieken nog steeds van heel groot belang. Enkele malen wordt duidelijk in de algemene voorwaarden verwezen naar deze bijzondere voorwaarden. Dit is op zich geen beperking, ook bij een klassieke verzekeringspolis is het een noodzaak. Waakzaamheid blijft geboden en indien een polis loopt, dienen aanpassingen of wijzigingen aan het monument te worden gemeld.

De risico's waartegen een verzekering wordt geboden, splitst de ABB op in vier groepen: brand, storm, waterschade en glasbreuk. Ik ben van mening dat slechts een keuze kan gemaakt worden tussen twee opties. Ofwel onderschrijft men enkel het luik brand alleen, ofwel neemt men alle dekkingen in een blok. Opvallend bij de analyse van de inhoud van de verzekerde risico's is de uitgebreide lijst verzekerde gevaren onder de brandpolis. Deze is veel uitgebreider dan onder gangbare vergelijkbare polissen. Duidelijk is het gegeven benaderd vanuit een actieve boerderij die beschermd is. Een pluspunt wanneer wij de zaak bekijken als werkers rond het industrieel patrimonium.

Voor de schade ten gevolge van storm is de ABB ook ruimer dan de meeste andere polissen. De minimumwindsnelheid is laag en niet het enige bewijs van een KMI-station, dat kan gebruikt worden voor schadevordering. Voor de eigenaars van watermolens of aan water gelegen panden willen we hier wel duidelijk stellen dat de gevolgen van overstromingen of de terugvloeien van water in de rioleringen over gans de lijn uitgesloten blijft. Wanneer dit een wezenlijk gevaar mocht zijn, dient afzonderlijk een oplossing gezocht te worden.

Na bespreking van het verzekerde voorwerp en de verzekerde risico's onder welke eenieder goed de uitsluitingen hoeft te lezen, komt het hoofdstuk schade. Voor het eerst wordt in een polis zo duidelijk de schadevergoeding beschreven. Eens te meer heeft de verzekeraar hier gestreefd naar duidelijkheid voor de onderschrijver van de polis. In het geval van schade gaat de polis uit van een herbouwwaarde als uitkering. Een eerste voordeel is dat prijsstijgingen niet worden belast aan de schadelijder. Ook het gebruik van restauratiematerialen wordt hierbij verzekerd. De aanwijzing van het Bestuur van Monumenten en Landschappen als expert is de zekerheidsnorm. Op deze plaats verschilt de polis geheel van de overige typedekkingen. Heet hangijzer blijft echter wel de 'aftrek voor slijtage' bij schaderegeling. De slijtage waarvan sprake is, is evenredig met de staat van onderhoud op het ogenblik van de schade. De ABB kan hier via de expertise, die zal plaatsvinden zwaar de vergoeding welke wordt uitgekeerd beïnvloeden. Hier is dus waakzaamheid geboden voor zij die de polis afsluiten met de ABB. Het is dus ook aan te raden dat bij het onderschrijven van een dekking aan de inspecteur van de maatschappij wordt gevraagd wat zijn normen voor slijtage zijn en dit officieel te notuleren. Voor monumenten die wachten op restauratie is dit als het zwaard van Damokles. De wil tot onderhoud is manifest aanwezig, maar het gebrek aan kredieten schuiven de werken als maar op de lange baan. Wat hiervoor de oplossing is, blijft verzekerings technisch een duistere zaak. Degelijke afspreken met ABB in deze gevallen dringen zich op.

In het algemeen kan worden besloten dat door de ABB een aanzienlijke inspanning werd gedaan om een vraag op te vangen. de benadering lijkt technisch goed opgebouwd en gericht op het aspect monument. Alle problemen zijn echter niet opgelost, zeker niet voor monumenten die geen dagelijks beheer hebben.

Is de uitgewerkte dekking echt revolutionair voor monumenten en wordt er een haalbare prijs voor gevraagd? Deze cruciale vragen zullen in de praktijk een waardebarometer zijn om te zien of het initiatief van de ABB deugdelijk is. Het prijskaartje kan wel eens de ontnuchtering zijn. Een goede raadsman consulteren bij het sluiten van een polis, lijkt mij nog steeds de meest aangewezen weg.

(JDG)



# PATRIMONIUMPROBLEMEN

## DE VERDELING VAN HET HISTORISCH TRAMMATERIEEL VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN

*Sinds 1984 werd tussen de NMVB en diverse verenigingen, binnen een officiële commissie, regelmatig overleg gepleegd over het historisch rollend Buurtspoorwagematerieel. Naar aanleiding van de nakende regionalisatie van de NMVB werd einde 1989 binnen deze commissie, een 'beperkt comité' belast met het uitwerken van een 'akkoord' betreffende de verdeling van het historisch patrimonium van de NMVB. De concrete en definitieve opdoeking van het Nationale Trammuseum van Schepdaal werd hierbij ondubbelzinnig als uitgangspunt gesteld! Het voorgestelde, en uiteindelijk aan de Vlaamse verenigingen opgedrongen 'akkoord' stelt eens te mee het Vlaamse landsgedeelte flink in de kou. Hieronder een kritische terugblik op deze boedel-scheiding.*

In 1985 vierde de toen nog 'Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen' haar eeuwfeest. Ter gelegenheid hiervan werd begin 1984 een 'Commissie Historisch Rollend Materieel' opgericht. In deze werkgroep, die na de eeuwfeestviering bleef bestaan, werd tussen de NMVB en diverse verenigingen overleg gepleegd over de inzet en de restauratie van oude trams, dit zowel voor materieel eigendom van de NMVB, als voor materieel eigendom van een van de vertegenwoordigde verenigingen. Door de commissie werd tot begin '89 het standpunt gehuldigd dat het Museum van Schepdaal als een nationale verzameling diende beschouwd te worden. In 1988 werd echter een uit Schepdaal afkomstige, gerestaureerde en rijvaardige stoomloc voor enkele commerciële ritten ingezet door de NMVB-groep West-Vlaanderen. Toen deze loc daarna verder aan de Kust bleef, was dit voor een Waalse vereniging aanleiding om over een regionalisatie van het historisch NMVB-patrimonium te gaan spre-

ken. Het Museum van Schepdaal kreeg vanwege zijn ligging van dan af de stempel 'Vlaams' opgedrukt en diende dus verdeeld te worden. De verschillende verenigingen werden zelfs opgeroepen om hun 'desiderata' kenbaar te maken! Het startschot voor een totale en definitieve uitverkoop van Schepdaal was hiermee gegeven.

### Principes van de verdeling

Na heel wat over en weer gediscussieer binnen een commissie, waarbij misleiding en zelfs bedrog door welbepaalde Waalse verenigingen niet werden versmaad, werden voor de verdeling uiteindelijk volgende vier basisprincipes vastgelegd:

1. er wordt alleen rekening gehouden met het materieel eigendom van de NMVB;
2. het materieel dat nog steeds in exploitatie is (Han-sur-Lesse) dient niet beschouwd te worden als museummaterieel;
3. het 'reeds verdeelde' materieel blijft in het gewest waar het zich bevindt, volgens de bestaande overeenkomsten;
4. het materieel dat beheerd wordt door het museum van Schepdaal, met inbegrip van het te Brussel opgestelde materieel, dient verdeeld te worden volgens herkomst. De toekenning van de bestaande buslijnen aan elk der twee gewesten is hierbij richtingaanduidend voor het bepalen van het eigendom-schap.

### Niet zo onschuldig

Hoewel deze principes op het eerste zicht redelijk logisch lijken zijn ze toch niet zo onschuldig.

1. In het verleden werden tal van voertuigen die geen eigendom zijn van de NMVB, maar die wel behoren tot het historisch patrimonium, gerestaureerd met financiële tussenkomst van de nationale overheid (Ministerie van Verkeerswezen). Het zou dan ook niet meer dan logisch zijn geweest deze voertui-

gen op een of andere manier mee te betrekken in de verdeling Noord/Zuid. Historisch rollend materieel dat was toebedeeld aan een vereniging werd vaak reeds enkele jaren na de terbeschikkingstelling van dit materieel, of soms zelfs onmiddellijk, verkocht aan de betrokken vereniging. Door deze 'uit'-verkoop van materieel werd een groot deel van het historisch patrimonium reeds impliciet toegekend aan een van beide regio's, 'kregen elk van beide regio's reeds een deel van de koek'. Deze verkoop en impliciete toekenning was echter niet gelijk verdeeld over Vlaanderen en Wallonië, zodat er al een sterk onevenwicht bestond in de reeds door de regio's 'verworven' materieel. Om dit onevenwicht enigzins weg te werken werd voorgesteld om bij de verdeling van het materieel eigendom van de NMVB, corrigerend op te treden. Het gaat immers niet op dat bij de ter discussie zijn de verdeling van het NMVB-patrimonium, één van beide regio's slachtoffer zou zijn van de in het verleden gevolgde verkooppolitiek en bijhorende toedeling van historisch materieel. Deze argumentatie werd door de NMVB-direktie echter zonder inhoudelijke discussie afgevoerd. Er zou enkel rekening gehouden met materieel eigendom van de NMVB.

2. Op vraag van een Waalse vereniging werd door de NMVB beslist het materieel van de tramlijn van de Grotten van Han (o.a. 5 spoorauto's en 10 aanhangrijtuigen) niet te beschouwen als museummaterieel aangezien het 'nog in exploitatie is'. Dit kon eigenlijk evenzeer gezegd worden van meerdere historische tramstellen van de Kusttramlijn. Deze 15 voertuigen van Han-sur-Lesse, die toch zowat een vijfde van het pakket historisch reizigersmaterieel eigendom van de NMVB uitmaken, werden hierdoor aan de verdere besprekingen onttrokken en rechtstreeks toebedeeld aan Wallonië. Het te verdelen pakket historisch materieel werd zo weer eens een stuk lichter gemaakt in het nadeel van Vlaanderen.

3. In de loop der jaren werd een belangrijk deel van het historisch materieel eigendom van de NMVB door 'konventies' of overeenkomsten toegewezen



aan de verenigingen ASVI (Wallonië) of TTO (Kust), die dit materieel dan mochten inzetten voor hun toeristische exploitatie. Hoewel deze overeenkomsten ten allen tijde konden opgezegd of gewijzigd worden door de NMVB, werd beslist om ze bij deze verdeling van het historisch patrimonium toch minutieus te respecteren. Voor de TTO was deze beslissing van weinig belang aangezien als het aan haar toevertrouwde materieel bij een verdeling volgens het 'herkomst-principe' toch aan Vlaanderen zou worden toegekend en dus bij de TTO zou kunnen blijven. Voor de ASVI lagen de zaken echter heel anders. Bijna de helft van het haar door konventie toegewezen materieel is van Vlaamse origine en zou dus bij een verdeling volgens de herkomst naar Vlaanderen moeten terugkeren. Door de beslissing van het 'reeds verdeelde' materieel, d.w.z. het reeds door een of andere konventie toegewezen materieel, te laten in die regio waar het zich bevindt werd dus ook dit materieel van ASVI veilig gesteld, maar eens te meer werd Vlaanderen benadeeld.

4. Voor de verdeling van het historisch materieel diende uiteindelijk een criterium gekozen te worden (bv. lijn van oorsprong, of meest representatieve inzetgebied, of laatste lijn van inzet,...). De keuze viel op de herkomst, waaronder verstaan wordt het kapitaal of de lijn

waarvoor het voertuig destijds aangekocht werd. Deze keuze sloot vrij logisch aan bij de voorheen reeds toegepaste politiek waarbij heel wat rijtuigen reeds terugkeerden naar hun regio van oorsprong. Hoe arbitrair dit criterium ook moge zijn, het had valabel kunnen zijn indien men het had toegepast voor het volledige pakket. Door de hierboven besproken beslissingen werd echter al het zich in wallonië bevindende materieel bij voorbaat aan de besprekingen onttrokken en werd de hele discussie herleid tot de vraag welk materieel van het Trammuseum van Schepdaal nog in een ultieme **eenrichtingsbeweging naar Wallonië zou worden overgeheveld**. Bovendien werd zelfs dit laatste principe, naargelang het de Waalse verenigingen paste, zeer ruim geïnterpreteerd, of gewoonweg genegeerd.

## Conclusie

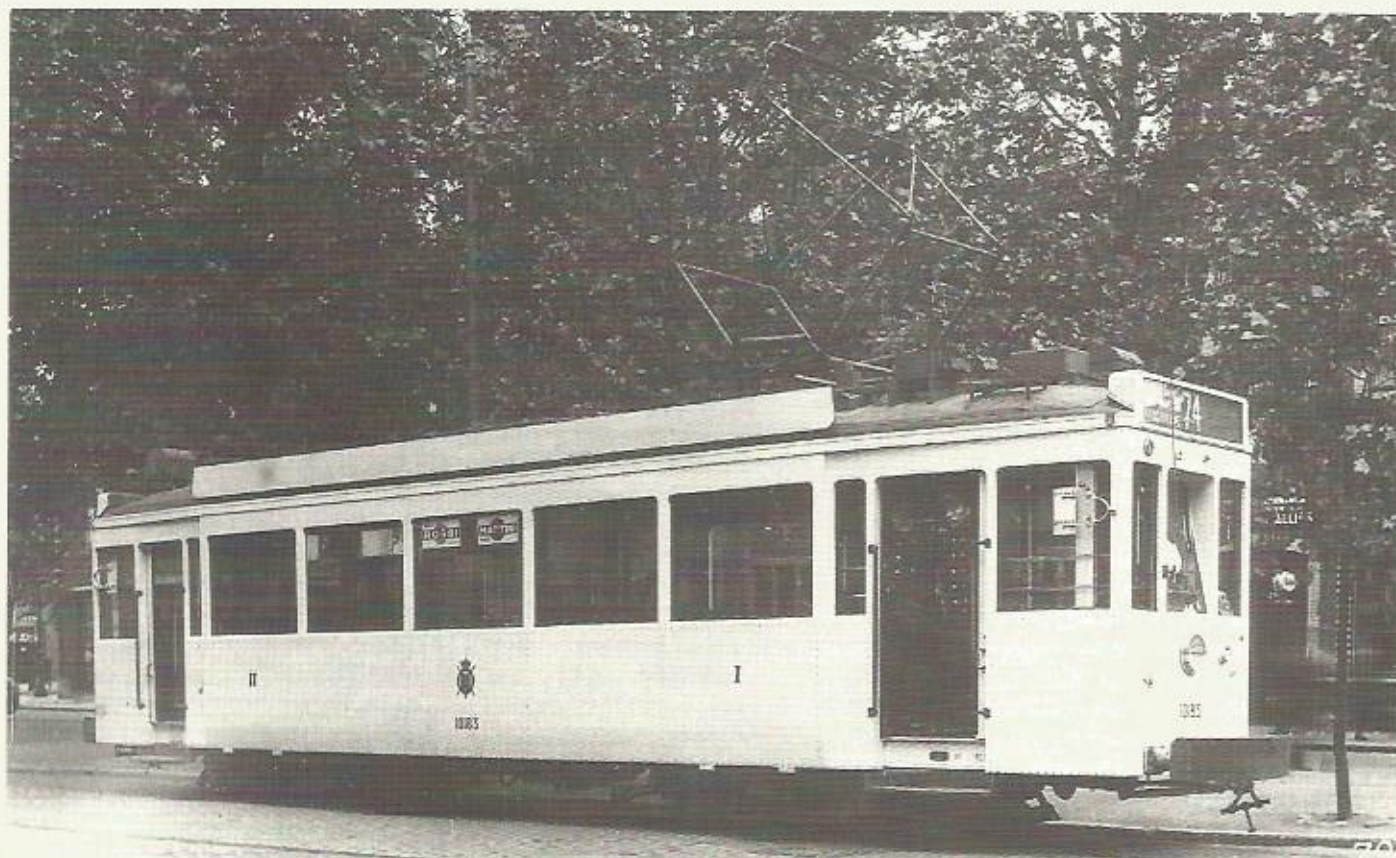
In heel de discussie betreffende de verdeling van het historisch trammaterieel van de NMVB werd steeds beslist in het voordeel van de Waalse verenigingen. Bij al de voor deze verdeling uitgetekende principes werd steeds Wallonië voorgetrokken, en als dan toch eens van deze basisprincipes werd afgeweken was het opnieuw in het voordeel van Wallonië.

## De naakte cijfers

Het resultaat van dit alles? We laten de cijfers even voor zich spreken: na uitvoering van de voorgestelde verdeling zullen van de 9 nog in België bestaande stoomtramlocomotieven er zich 4 in Vlaanderen en 5 in Wallonië bevinden; van de 16 spoorauto's (dieseltraktie) 3 in Vlaanderen en 13 in Wallonië; van de 16 tweemasige elektrische motorrijtuigen 7 in Vlaanderen en 9 in Wallonië; van de 24 elektrische motorrijtuigen op draaistellen 11 in Vlaanderen en 13 in Wallonië; van de 47 tweemasige aanhangrijtuigen (stoom, diesel, elektr.) 20 in Vlaanderen en 27 in Wallonië; van de 36 aanhangwagens op draaistellen 12 in Vlaanderen en 24 in Wallonië.

Tot slot nog dit: het in 'beperkt comité' uitgewerkte akkoord tot verdeling van het historisch NMVB-materieel werd wel ondertekend door de afgevaardigden van 2 Waalse en 1 'nationale' vereniging, maar door geen enkele Vlaamse! Het werd desondanks door de NMVB en de vereffenaars van deze maatschappij goedgekeurd en zal dus uitgevoerd worden.

(RB)



*De motorrijtuigen type 'Standaard' vormden vanaf de jaren dertig tot in de jaren zestig het meest verbreide rijtuigtype van de Buurtspoorwegen. Er werden er meer dan 400 van gebouwd. Van de 6 stuks die er nu nog resten, werden er 5 toegekend aan de Waalse vereniging ASVI! Daartegenover staat slechts 1 rijtuig voor Vlaanderen, dat gebruikt wordt voor toeristische rondritten aan de Kust. Voor het trammuseum te Schepdaal rest niets. (Foto Acec, archief Robert Boogaerts)*



# DE WERKGROEP SPOORWEGMUSEUM VAN DE STEDELIJKE KULTURRAAD TE LEUVEN

De werkgroep (WG) ontstond in de schoot van de Kultuurraad te Kessel-Lo. Een eerste vergadering, met als speciaal thema, het 'Spoorwegmuseum' had plaats op 7 november 1974 in de raadszaal van het gemeentehuis. Deze vergadering dient beschouwd te worden als de feitelijke start. Na de fusie van gemeenten, werd de WG ook erkend en betoelaagd door de stad Leuven. Dit is sindsdien ononderbroken tot op heden het geval.

Het oprichten van een WG, met als specifiek doel, ijveren voor het tot stand komen van een nationaal spoorwegmuseum, vond zijn oorzaak in de aanwezigheid hier ter plaatse, van een uitgebreid patrimonium aan roerend en onroerend goed. Niet alleen lokomotieven en rijtuigen, werktuigen, materieel en archieven, maar ook intakte gebouwen en infrastructuur, en, misschien het belangrijkste, een directe aansluiting op het nationale spoorwegnet.

Op het territorium van de gemeente bevonden zich sinds meer dan een eeuw reeds de werkhuizen en konstruktieateliers van 'Grand Central Belge', 'les Ateliers de la Dyle', later ook 'Etat Belge' enz. Deze aanwezigheid had uiteraard ook haar weerslag op de samenstelling van de plaatselijke bevolking. Bepaalde wijken van de gemeente, we denken hier b.v. aan Blauwput, werden quasi uitsluitend door spoorwegmensen bewoond. Dit bepaalde gedurende decennia de sociale structuur en zelfs het politieke profiel van de gemeente. Er was hier dus ter plaatse een grote betrokkenheid met dit segment van het openbaar vervoer. Toen in de zestiger jaren de stoomtractie ter ziele ging, werd een groot deel van het buiten gebruik gestelde materieel, in afwachting van verschroming, bij ons in Kessel-Lo samengebracht. Er weze opgemerkt dat er op dat moment van officiële zijde nauwelijks of geen belangstelling bestond voor behoud en restauratie, laat staan voor de uitbouw van een heus museum zoals in de ons omringende landen reeds het geval was. Gelukkig waren er op dat moment in Leuven een aantal spoorwegmensen die het niet langer konden aanzien dat in de euforie van die jaren, een gans spoorpatrimonium teloorving door kortzichtigheid en gebrek aan creativiteit. Het zijn die 'mensen van de basis' a.h.w. die het initiatief namen tot bewaren, en geleidelijk aan, tot restauratie van de meest waardevolle relikten. Zij verrichtten dit

werk vaak met risico's voor hun professionele loopbaan bij de NMBS, want wat zij deden was helemaal niet 'officieel'. 'Brussel' kwam er in dit stadium echt niet aan te pas. Zonder deze bescheiden werkers overigens zouden er in Leuven niet alleen geen prototypes van lokomotieven en rijtuigen, maar ook geen archief, geen machines, wisselstukken e.d. meer zijn. Er zou m.a.w. gewoonweg niets meer over zijn om in een eventueel museum te tonen. Dit ware dan wel een unicum in Europa.

Tegen deze achtergrond ontstond de gedachte, hier, en op een zinvolle plaats, een nationaal spoorwegmuseum te promoten. Vandaar dus de WG. Als eerste stap hiertoe werd in 1975 allereerst een basisdossier samengesteld. Dit dossier werd vervolgens verspreid bij de verantwoordelijke autoriteiten en de sympathisanten. Anno 1992 is ditzelfde dossier inhoudelijk grotendeels voorbijgestreefd door de voorbije ontwikkeling. Gelukkig maar. Sinds het ontstaan van de WG in 1974, werden ononderbroken semestriële vergaderingen gehouden in juni en december. Dit met de bedoeling permanente contacten te onderhouden met onze belangstellenden uit de vijf Vlaamse provincies, en ook om de dagelijkse evolutie van de toestand 'op het terrein' te volgen, nodige initiatieven te ontwikkelen en niet in het minst, een aanwezigheidspolitiek te voeren.

Gedurende vele jaren organiseerde de WG twee maal per jaar geleide groepsbezoeken aan de museumbewaarplaats (de officiële benaming van het site in het NMBS-jargon) te Leuven. Dit gebeurde middels de door de NMBS voorgeschreven inschrijvingsprocedure, d.w.z. groepen, weliswaar beperkt tot veertig deelnemers, en ontheffing van verantwoordelijkheid van de NMBS. Het was, dat dient erkend, reeds een hele vooruitgang vergeleken bij de absolute geheimdoenerij en het bezoekverbod voor 1974. De jongste acht jaren echter, organiseerde de NMBS zelf omstreeks Leuvenkermis in september haar eigen opendeurdagen, met overgroot succes overigens. Wij beschouwen dit als een gelukkige ontwikkeling in de goede richting.

De WG bemiddelde in 1977 tussen de brouwerij Artois en de koolmijn te Beringen bij de aankoop van een 040 vuurloze stoomlokomotief. Een uniek exemplaar. De locomotief werd uiteindelijk aangekocht, gereviseerd door de

CW te Mechelen, en in Leuven bij het patrimonium gevoegd. Dit ging echter niet zonder slag of stoot, en de toenmalige NMBS-directeur-generaal Van Hee is persoonlijk moeten tussenkomen om dit mogelijk te maken.

De WG organiseerde ook studiebezoeken aan de 'Backer + Rueb' machinafabrieken te Breda en de spoorwegmuseum te Utrecht en Mulhouse. Recentelijk was de WG in hoofde van zijn sekretaris op studiebezoek te Bloney-Chamby, het 'Verkehrshaus der Schweiz' te Luzern, het 'Railway Museum' te York, en bij de legendarische 19de eeuwse spoorwegen op het eiland Man. En hier is letterlijk de tijd blijven stilstaan, met alle charmes vandien. Een verfrissende ervaring die we elkeen mogen aanbevelen. Verder onderhoudt de WG konstant menigvuldige contacten met analoge organisaties in binnen- en buitenland. Ook de persoonlijke demarches en bezoeken zijn legio.

Besluitend kunnen we zeggen dat, vergeleken met de situatie in 1974, we er merkkelijk zijn op vooruit gegaan. Het meest verheugende echter na achttien jaar aktiviteit, is wel de mentaliteitsverandering die alom plaats gegrepen heeft. Het gaat er nu inderdaad niet zo zeer meer om de gedachte aan een goed gestructureerd spoorwegmuseum in ons land, ingang te doen vinden. Daar is men het inmiddels wel over eens, dan wel daartoe de financiële middelen, en ook de politieke wil te mobiliseren. Annex hieraan, is er natuurlijk ook nog het kommunautaire aspekt. Maar dat is een ander verhaal. Zoals U kunt merken, zijn er meer dan voldoende redenen waarom de WG hier in Leuven, en in de toekomst, zijn aanwezigheidspolitiek verder dient te zetten.

(FT)





# PROVINCIE ANTWERPEN

## MECHELEN: De Gieterij

In Mechelen nadert het project 'De Gieterij' zijn voltooiing. Hierbij wordt een voormalige kopergieterij omgebouwd tot een geheel van flats en burelen.

De oprichting in 1836 van de centrale werkplaatsen van de Spoorwegen in Mechelen, bracht in de Dijlestad de metaalverwerkende nijverheid tot een grote bloci. In de onmiddellijke buurt van 'Het Arsenaal', zoals de werkplaatsen in Mechelen gemeenzaam genoemd worden, ontstonden talrijke bedrijven, veelal voor toelevering aan de centrale werkplaatsen.

Een van de grotere bedrijven in de metaalsektor was de kopergieterij 'Pas'. Nadat deze zijn activiteiten stopgezet had, hebben de gebouwen onderdak geboden aan een andere firma tot ze in 1988 leeg kwamen te staan. Niet voor lang echter...

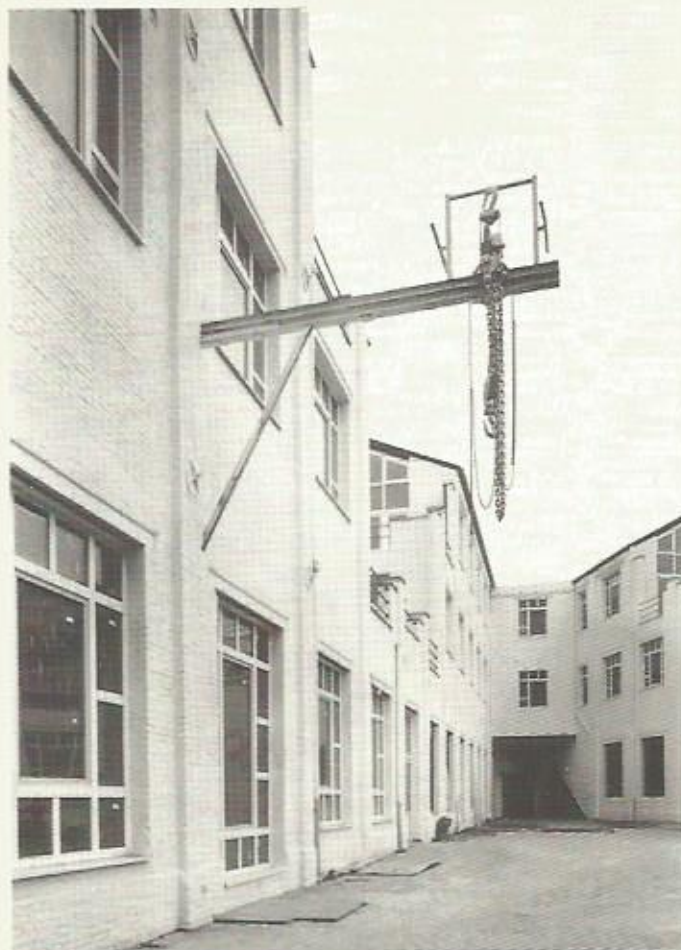
Aannemer Lo Saerens ontdekte het kompleks en zette een gedurfd projekt op poten. Het U-vormige gebouw - daterend van omstreeks de eeuwwisseling, maar later verbouwd - zou ingericht worden als woonruimte en burelen/ateliers. De SV Ontwerpkollektief tekende een plan voor de herinrichting. Geen makkelijke klus overigens, want het U-vormige kompleks staat op een smal binnengebied. Om voldoende licht te krijgen in de appartementen waren vrij zware ingrepen onvermijdelijk. Op twee plaatsen werd als het ware een hap uit het gebouw gebroken, zodat de lofts nu over een terras met een groot raam beschikken. Een aantal ingrepen waren trouwens door Stedebouw als voorwaarde gesteld om een bouwvergunning te verlenen.

Ondanks dit alles werd niettemin gepoogd het industrieel karakter van het 2300 m<sup>2</sup> grote kompleks zoveel moge-

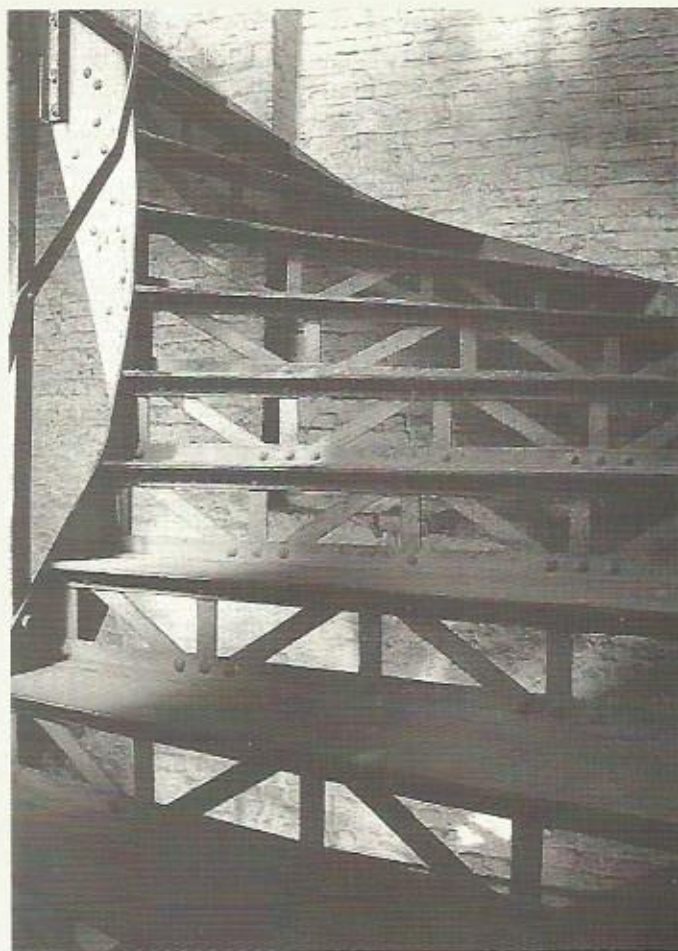
lijk te bewaren. De grootte van de raamopeningen op de verdiepingen werd behouden, de industriële ijzeren trap, de ijzeren kolommen, de nog aanwezige delen van het aandrijfsysteem van het machinepark, het werd allemaal bewaard. Ook de indrukwekkende takel boven de inrijpoort getuigt nog steeds van het industrieel verleden van het gebouw.

Momenteel zijn er van de 8 verkochte lofts reeds 5 bewoond. Drie multifunctionele ruimtes wachten nog op een koper. Eerlang zal ook de eerder banale en vrij recente voorbouw aan de Stationstraat grondig worden aangepakt.

Het voorbeeld van 'De Gieterij' bewijst andermaal dat het hergebruik van industriële gebouwen mogelijk én rendabel is. Meer inlichtingen over dit projekt krijg je bij Lo Saerens, tel. 015/410243 (FG)



Zicht op de binnenkoer met een nog aanwezig takelsysteem (foto F. Geys)



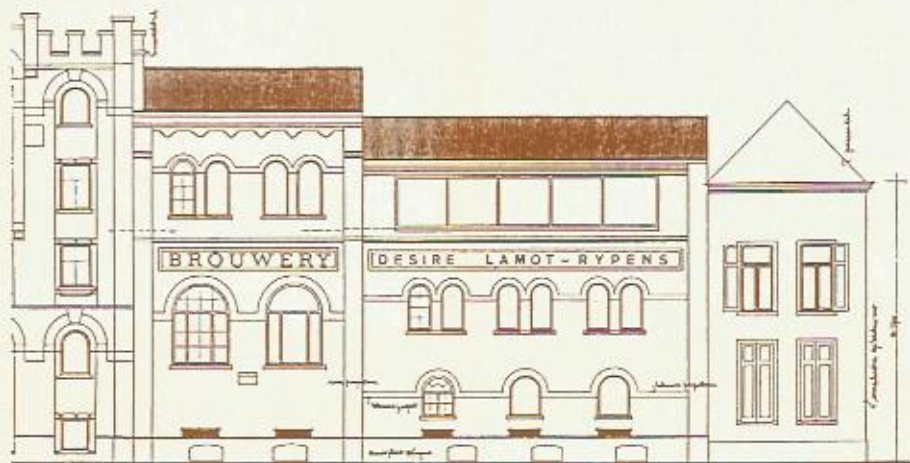
De originele ijzeren trappen die in het vernieuwde kompleks bewaard bleven (foto F. Geys)



## WILLEBROEK: Renovatie brouwerij Lamot

De brouwersfamilie Lamot startte haar activiteiten langs de Rupel, eerst te Boom in 1801 met de brouwerij 'De Rolaf', later in Klein-Willebroek langs het oude sas (1575) in 1837 in de brouwerij 'Het Canton' met Minand Lamot. Rond 1911 werden de bestaande gebouwen uitgebreid met een mouterij en omgebouwd naar een 'stoombrouwerij'. Sindsdien draagt het bedrijf de naam 'Desiré Lamot'. Na jarenlange pogingen tot vernieling en afbraak kon de eigenaar overhaald worden tot het renoveren van het 1000 m2 grote kompleks. Na

gedeelte wordt als historisch en archeologisch relict uitgebouwd waar een vaste tentoonstelling over de geschiedenis van de site voorzien is. De laatste Open Monumentendag werd de bouwwerf open gesteld en kende veel belangstelling. De verschillende gebouwen geven een ware 'staalkaart' van alle Boomse Baksteenfabrikaten vanaf de 18de eeuw. Door zijn ligging en historische gebondenheid vormt het tevens een 'antenne' van het ecomuseum van de Rupelstreek. Meer info bij Hugo Lejon, 03/8868071 (HL)



afbraak en opruiming van de puinen van de paardestal en de kuiperij werd vanaf 1991 gestart met het herstel en de herbestemming tot woonelegenheden. Er zijn vier woningen voorzien in respectievelijk de burelen, het brouwershuis en de twee brouwzalen. In de mouterij worden 5 woonloften uitgebouwd met daktuinen en terrassen. Het geheel wordt als 'woonerf' verkeersarm gemaakt. De parkings voor de bewoners zijn voorzien in de scheepsloodsen van de voormalige werf Spillemaeckers. Het centrale gedeelte bestaande uit de ast, drafmolen, Perret-oven, machinekamer van de stoommachine en De Naeyer-ketel worden bewaard en gerestaureerd. Dit

## BORNEM: schut- en keersluis

In 1589 besloot vrijheer van Bornem Pedro Coloma tot de bouw van een getijdensluis tussen de Oude en de Nieuwe Schelde. Dit sas deed dienst tot in de jaren tachtig, toen er dijkwerken werden uitgevoerd door de Dienst van de Zeeschelde in het kader van het Sigmaplan. De PMCL Antwerpen deed toen een voorstel tot bescherming van dit uniek saskompleks en om deze dynamische waterkering (water met water keren volgens de principes van Leonardo Da Vinci) functioneel te houden werd tegelijk een restauratiedossier voor het sas opgesteld. Voor de PMCL werkten daaraan de volgende leden mee: G. Persoons, R. De Bruyn en H. Lejon. Tesaamen met de dienst van de Zeeschelde werd dit dossier afgewerkt tot de minister op 21 okt 1982 de bescher-

## MECHELEN: Meubelfabriek door brand verwoest

Mechelen is weer een stuk industrieel erfgoed armer. Op 18 december 11 werd de gewezen meubelfabriek 'Cloetens' door een zware brand totaal vernield. Het gebouw deed na de sluiting van de meubelzaak dienst als veilingszaal van de gerechtsdeurwaarders. Er was ook een tafeltennisclub in onder gebracht. De typische voorgevel in nieuwe-zakelijkheidstijl is voorgoed uit het straatbeeld verdwenen. (FG)



Zicht op de vroegere voorgevel van het meubelbedrijf 'Cloetens' (foto F. Geys)

mingsprocedure heeft stopgezet. Een statische waterkering (dijken) zou meer veiligheid geven dan een dynamische, ondanks het feit dat deze sedert 1592 perfect voldeed. De dijk sloot het sas definitief af. Er bleef een cende vijvertje over naast een asfaltweg met ruime parking voor een café. Na de voldongen feiten wordt er nu terug gesproken over bescherming en restauratie. Ondertussen zijn alle notaars van de dijken gekapt (Zie Landschappen in Vlaanderen Vroeger en Nu, 1981, p.78), goed en snel berijdbare auto-wegen geasfalteerd, de taluds bestort en de buitenlanden volgespoten met giftig baggerslib. Nu het sas nog restaureren als café-terras? (HL)



# PROVINCIE BRABANT

## ALSEMBERG: kartonfabriek Winderickx

De kartonfabriek Winderickx, te Alsemberg, is een voor kenners van de industriële archeologie in Vlaanderen zeker geen onbekende. Vroeg in de jaren zeventig was het een van de projecten dat de aandacht kreeg toen het begrip industriële archeologie werd gelanceerd. Na de bescherming als monument met industrieel archeologische waarde werd het stil rond de site daar er gezocht werd naar een gepaste uitbtingsstructuur. Pas in 1986 kon via de oprichting van de vzw Herisemvrienden en een erfpachtovereenkomst van start gegaan worden met een effectief beheer. De eerste bckommernis was het opstarten van de restauratie zodat de site, die dateert uit de 19de eeuw, opnieuw bruikbaar werd.

Restauratieplannen werden in hoofdlijnen op papier gezet en de nodige verbin-tenissen werden aangegaan met de overheid en een architect om tot de uitbouw van een werkend museum te komen. Toen administratief de eerste bundels klaar waren, was de economische werkelijkheid grondig gewijzigd. Dit vertaalde zich hoofdzakelijk in een serieuze beperking van de budgetten voor priverestauraties, zodat het dossier van de Herisemmolen ook een van de velen werd dat op de wachtlijst kwam te staan. Een paar spoedprocedures gere-

liseerd met steun van de Koning Boudewijnstichting ten spijt, verbeterde de toestand van het patrimonium niet. Het werd duidelijk dat het geweer van schouder moest veranderd worden om tot enige realisatie te komen.

Het eerste lustrum van de vzw was een excellente gelegenheid om gans de aanpak van de restauratie te herzien. De denkoefening resulteerde in de beslissing om de herwaardering duidelijk te faseren en een eerste gedeelte uit te voeren met eigen middelen. Strikt afgebakende budgettaire criteria werden daartoe opgesteld. Na een aantal optimalisatiestudies werd finaal geopteerd voor het herstellen van de stoommachine, het kloppend hart van het bedrijf, prioritair te stellen.

Bezorgd om de budgettaire norm te volgen gingen de Herisemvrienden aankloppen bij de Europese Gemeenschap. In het kader van een jaarlijkse wedstrijd, die door de Gemeenschap wordt uitgeschreven, werd een dossier samengesteld. Hierin werd duidelijk verwezen naar de internationale uitstraling van het projekt. Dit aspekt en de intrinsieke waarde van het monument op zich werden door een internationale jury van twaalf leden weerhouden om het projekt een subsidie toe te kennen. Met deze financiële steun en de fondsen uit-



*In Alsemberg zijn ze alvast begonnen met het oplinken van de hollen van Watt (foto J. De Gelas)*

getrokken door de gemeente, die sterk achter het projekt staat zal binnen afzienbare tijd een eerste industrieel archeologisch monument in Vlaanderen worden gerevaloriseerd. (JDG)

## GRIMBERGEN: Herstel 's Gravenmolen

Na de zwaar uitslaande brand op 8 februari 1991, die deze watermolen aan de Maalbeek en zijn bijgebouwen zwaar teisterden (alleen de muren bleven overeind) kunnen we nu melden dat dank zij de huidige eigenaar een restauratie werd doorgevoerd. Het dak van het volledige gebouw werd hersteld. Ook het vervallen waterrad kreeg een beurt evenals het waterwerk. Hopelijk laat de eigenaar het niet bij een uitwendige herstelling en tracht hij ook het inwendig mechanisme te herstellen om een watermolen met zoveel geschiedenis terug maalvaardig te krijgen.

(RV)



*De zwaar beschadigde 's Gravenmolen na de brand in februari 1991 (foto R. Vanwetswinkel)*



## GRIMBERGEN: Tommenmolen hersteld

Op initiatief van de vorige burgemeester Mensalt werd door het gemeentebestuur beslist over te gaan tot een grondige herstelling van het waterwerk van de Tommenmolen, gelegen op de Maalbeek. Het waterrad kreeg een grondige schilderbeurt. Er werd ook een nieuwe as geplaatst en er werd heel wat gemetseld aan molendam, muren, brug en sluiswerk. Deze molen is sedert 1967 eigendom van de gemeente en werd bij KB van 8 juli 1980 als beschermd monument gerangschikt. Rond 1400 kreeg de molen zijn huidige naam naar de familie Van der Tommen, die er meer dan een jaar lang eigenaar van was. In 1573 kwam de molen in bezit van de abdij tot aan de Franse Revolutie. Zo kreeg Grimbergen voor het toeristisch seizoen een uitwendig opgesmukte molen. Een stuk historisch erfgoed werd gered. Hopelijk maakt deze watermolen op de Maalbeek nog wel eens.

(RV)

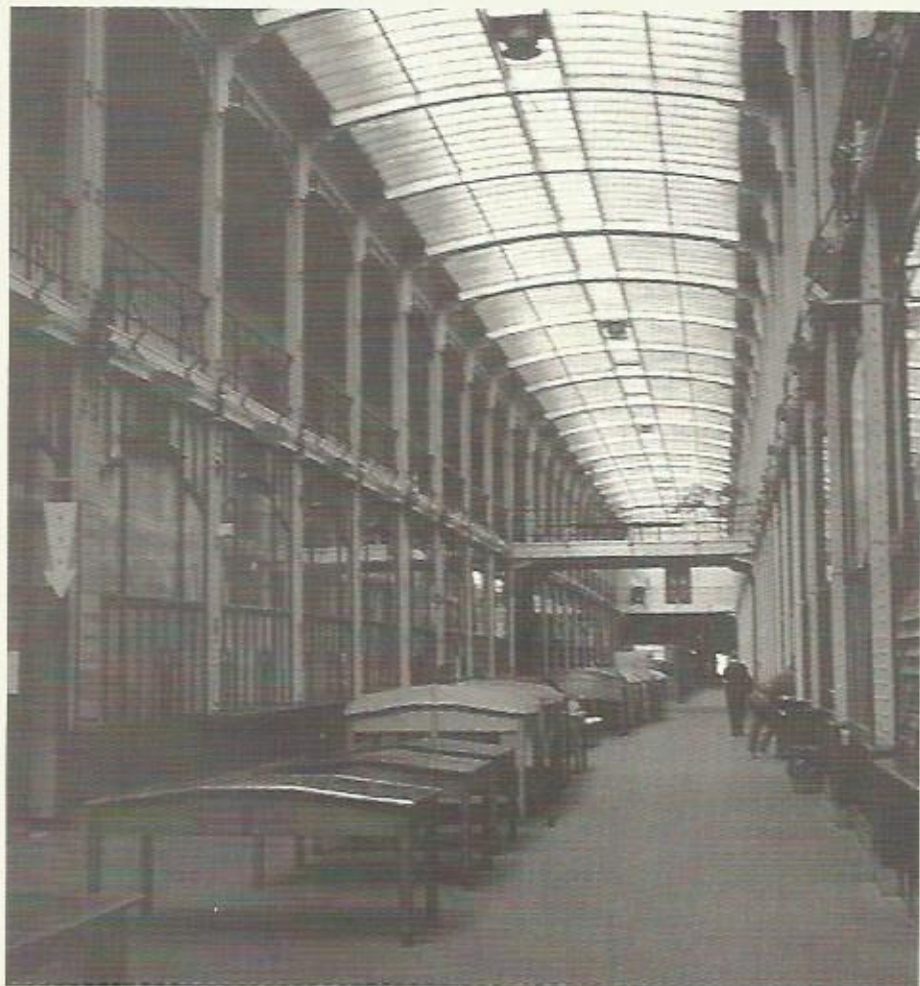


*Herstelde Tommenmolen, anno 1991 (foto R. Vanwetswinkel)*

## BRUSSEL: Wordt Turn & Taxis een tweede 'stapelhuis'?

Het magische jaar 1993 nadert waarin de grenzeloze EEG een feit wordt. De NMBS, reeds tientallen jaren invoerder van goederen, had in Brussel zijn eigen gebouwencomplex. Wat de Antwerpse 'Entrepot' was voor vrachtwagens was Turn & Taxis voor de spoorwegen. Het is een reusachtig depot in de Brusselse havenzone met spooransluitingen alom. Het gras tussen de straatstenen wijst er reeds op dat vele gebouwen in onbruik zijn geraakt. Een nieuwe uitdaging voor het patrimoniumbeheer tekent zich hier af. Wat zal het worden? Sommigen spreken van een park, anderen van een werf voor de TGV-aanleg. Niets is zeker tenzij dat er dringend moet uitgekeken worden naar alternatieven.

(IVW)



*Binnenzicht van het prachtige Turn & Taxis (foto I. Van Wegens)*



# OOST-VLAANDEREN

## WAASMUNSTER: Gedateerde waterpomp

Bij MB van 16 juli 1987 werd de gietijzeren waterpomp in de Rivierstraat te Waasmunster geklasseerd als een stilaan zeldzaam wordend overblijfsel van de vroegere leefomstandigheden. Omdat een onderbouwde datering ontbrak (in het klasseringsbesluit heeft men het zedig over 'de tweede helft van de 19de eeuw', terwijl de lokale heemkring zeer stelling verkondigde dat 1851 de datum was, evenwel zonder met de nodige bewijsstukken naar boven te komen), heeft de Werkgroep Industriële Archeologie Durme Schelde (WIADS) de beschikbare bronnen uitgespit. Hieruit blijkt dat in de jaren 1850 diverse aanvragen bij het Waasmunsterse gemeentebestuur binnenkwamen om waterpompen te zetten in wijken waar arme landarbeiders-thuiswevers woonden. In 1859 werd er uiteindelijk een pomp geïnstalleerd in de Rivierstraat, maar deze moet van een bedenkelijke kwaliteit geweest zijn, want enkele jaren later was de pomp al buiten werking. Uiteindelijk werd in 1877 een nieuwe pomp geïnstalleerd, die tot in 1971 in werking was. In 1977 werd de pomp door het gemeentebestuur en de heemkundige kring gerestaureerd.

(HVR)

## WIADS valt in de prijzen

Patrick De Cock, lid van WIADS werd op 28 september II. bekroond als laureaat van de Provinciale Prijs voor Geschiedenis van het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen. Hij kreeg deze prijs voor zijn licentiaatsverhandeling over de parlementsverkiezingen in het arrondissement Dendermonde tijdens het Interbellum. Hij werkt momenteel aan een bijdrage over de sociale recrutering van een katholiek splinterpartijtje dat zich inzette voor de afschaffing van de 8-urendag. Voor meer informatie, ook over WIADS in het algemeen, kan U terecht bij Harry Van Royen, Vooruitgangstraat 18, 9220 Hamme, 052/476235 (HVR)

## DRONGEN: Kleurfabriek Hilaire Grootaert 1919-1990

Op 1 januari 1919 ging in Drongen de kleurfabriek van Hilaire Grootaert van start. De bedrijfsleider had voor de oorlog de nodige vakkennis opgedaan de Verenigde Staten. Het hoofdprodukt van de firma was en bleef 'Blanc-fixe', met daarnaast uiteraard een heel gamma kleuren, o.a. het lichtecht chroomgeel, wat in de jaren 1950 voor een chemische race zorgde tussen de Europese chemiereuzen, en waar de firma Hilaire Grootaert ook aan meedeed, weliswaar o.l.v. mevr. Grootaert-Vandegheuchte. Op 31 december 1990 stopte het bedrijf alle activiteit. Aan de hand van het bedrijfsarchief maakte Karel Cassiman een bedrijfsgeschiedenis, met de nodige aandacht voor de bouwgeschiedenis, de technische werking, het personeel en de arbeidsomstandigheden, evenals de afnemers. Voor meer info: Mevr. L. Verpoest-Vermeire, Antoon Catriestraat 66, 9031 Drongen, 091/264258.

(HVR)

## OUDENAARDE: Regenwaterpijpen, een stukje straatpatrimonium

Vanaf het midden van de 19de eeuw bezat bijna elke Vlaamse gemeente zijn eigen ijzergieters, die ter plaatse machineonderdelen, spanten, decoratieve elementen, huishoudelijk gietwerk, maar ook regenwaterpijpen vervaardigden. De meeste van deze gieterijen zijn intussen verdwenen, maar in menige straat verwijzen elementen nog naar deze oude nijverheid. De vraag is enkel: voor hoelang nog?

IJzerwerk is uit de mode, balustrades worden niet meer onderhouden, kelderdeksels worden dichtgemaakt, voetschrapers worden zeldzaam en de regenwaterpijpen worden er bij heraanleg van de voetpaden uit gegooid. Enkel nieuwe 'oude' straatlantarens en art-nouveau-elementen zijn weer gegeerde objecten in ons straatbeeld.

Zo verdween voor enige maanden bij de heraanleg van de Beverestraat de enige

ons nog bekende regenwaterpijp, gegooid bij de Oudenaardse gieter De Saegher. In dezelfde periode werden de voormalige ateliers van de Saegher aan de Broekstraat gesloopt voor de bouw van een nieuw appartementencomplex. Onlangs verdwenen ook de regenwaterpijpen van Raepsaet, Minaert en Voet (gieterij uit het naburige Bevere) in de Nederstraat.

Wellicht zullen bij de eerstvolgende renovatiewerken aan het stadscentrum de resterende afvoerpijpen volgen. Te meer daar het inderdaad bij wet verboden is regenwater rechtstreeks in de straatgoot te laten vloeien. Niet langer functioneel, maken ze deel uit van ons verleden. Wanneer ze niet in de nieuwe voetpaden kunnen geïntegreerd worden, zijn ze waardevol genoeg om ze te bewaren. We kunnen ze in elk geval inventariseren nu het nog kan. Dit geldt trouwens niet alleen voor Oudenaarde. Kijk maar eens in eigen omgeving! (IVW)



Misschien vind je dit nog in je eigen straat?  
(foto I. Van Wegens)



# VERSCHEENEN

## Hergebruik van industriële gebouwen

'Hergebruiken' lijkt vaak de enige wijze waarop industriële complexen kunnen overleven, alhoewel niemand eraan denkt om een nieuwe functie te zoeken voor bv. het Parthenon. Anderzijds is het een kenmerk van vele historische industriële gebouwen dat hun structuur zich uitstekend leent voor verbouwingen en aanpassingen.

De idee van 're-use', die thans ook in Vlaanderen meer en meer ingang vindt - met uitzondering van de Limburgse mijngebieden waar men nog altijd liever sloop - komt grotendeels uit de Angelsaksische landen.

Tijdens het Monumentenjaar publiceerde Sherban CANTACUZINO zijn baanbrekend werk 'New Uses for Old Buildings' (London, The Architectural Press, 1975, 264 blz.), dat een overzicht gaf verbouwingen van van kerken, kloosters, forten, stadhuizen, scholen, schuren, ... terwijl ruim de helft van het boek gewijd was aan molens, mouterijen en brouwerijen, pakhuizen, pompstations en andere industriële gebouwen. Een jaar later verscheen in de USA onder auspiciën van de Society for Industrial Archeology een gelijkwaardig - zij het ietwat bescheidener uitgegeven - boek van W.C. KIDNEY, 'Working Places. The adaptive use of industrial buildings' (Pittsburgh, S.I.A., 1976). In 1978 verscheen onder redactie van R.F. CRECCO op initiatief van het Amerikaanse transportministerie een handleiding met ideeën en suggesties voor het hergebruik van spoorwegstations (*Reuse of historically and architecturally significant railroad stations for transportation and other community needs: documentation, analysis, evaluation*, Washington, Dept. of Transportation, 1978, 2 vols.). Dat ook Frankrijk zich in deze periode niet onbetuigd liet, blijkt o.m. uit de gids 'Bâtiments anciens... Usages nouveaux. Images du Possible', in 1979 gepubliceerd door het Parijse Centre Pompidou.

Ons land hinkt duidelijk achterna, en initiatieven leken oorspronkelijk vooral uit Frans-talige en dito Brusselse hoek te komen. Zo zijn er de 'Dossiers de la Campagne pour la réaffectation du patrimoine architectural à Bruxelles' (3 vols, nl. 1983, 1984 en 1985-86) uitgegeven door de toenmalige 'Commission Française de la Culture de l'Agglomération de Bruxelles', die eveneens aandacht vestigde op een aantal industriële en semi-industriële panden (o.m. de oude Compagnie des Bronzes in Molenbeek, de hallen van Schaarbeek, de Union Economique in St.-Joosten-Node, de oude raffinaderij Graeffe (thans Plan K), het textielbedrijf waarin thans het stadsarchief van Brussel ondergebracht is, de St.-Goriksmarkt, de opslagplaats van Chevalier Marin, e.a.). Daarnaast verscheen in 1987 onder redactie van de Luikse vzw 'l'Homme et Ville' een (soms nogal snel samengescheven) door het Gemeentekrediet gesponsorde bundel studies over het hergebruik in Wallonië, n.a.v. de gelijknamige tentoonstelling 'Le patrimoine industriel et sa reconversion. Wallonie - Bruxelles' (Brussel, Crédit Communal, 1987, 247 blz.).

Vlaanderen kan daartegenover slechts de

bescheiden brochure 'Industriële Archeologie. Renovaties' (36 blz., in 1985 uitgegeven door de VVIA met de steun van het Noordstarfonds, n.a.v. de gelijknamige tentoonstelling).

De aanleiding van deze bijdrage is eigenlijk een pretentieloos doch bijzonder degelijk boek, dat reeds een viertal jaren geleden van de pers kwam, doch thans pas tot onze kennis doorgedrongen is: *Re-using redundant buildings. Case studies of good practice in urban regeneration* (London, IIMSO, 1987, 115 blz., ill.). Deze uitgave, samengesteld in opdracht van het Britse 'Department of the Environment' toont hoezeer Groot-Britannië in deze discipline voor loopt, en welk belang de overheid hecht aan het stimuleren van het hergebruik van leegstaande historische gebouwen. De door door URBED (Urban and Economic Development) Ltd samengestelde studie geeft een overzicht van 14 representatief gekozen gevalstudies, gesitueerd in 10 grote steden. Het betreft hergebruik voor bedrijfsvestiging, ontspanning, handel, huisvesting en gemengde bestemmingen. Van elk project worden overzichtelijk de verschillende stadia besproken en geanalyseerd: het ontstaan van het project ('incubation stage'), het aantrekken van de vereiste kapitalen en middelen ('negotiation stage'), de uitvoering ('construction stage') en het succesvolle beheer en de commercialisering van de afgewerkte bouwplaats ('management stage'). Daarenboven worden voor elk van de voorbeelden de voornaamste cijfers (kosten en financiering, bruikbare oppervlakten, kostprijs per vierkante voet, enz...) op een rijtje gezet.

In de inleiding en de slotbeschouwingen worden voor de verschillende stadia de voornaamste factoren die tot succes (of mislukking) leiden opgesomd, krijgt de lezer een handvol praktische raadgevingen, tips en veranderingen.

Al met al een boek dat vanuit een erg praktisch standpunt ideeën en mogelijkheden voor hergebruik biedt, en op die wijze ongetwijfeld bijdraagt tot de verdere ontwikkeling van een verantwoorde 'adaptive re-use'.

## Museumgids van Oostende tot Maaseik, 6de herziene uitgave 1991, Vlaamse Gemeenschap - Museumfonds, Koloniënstraat 31, 1000 Brussel: 100 frank.

De vorige uitgave, die in 1986 verscheen, telde 367 musea. Vijf jaar later werden er 369 opgenomen. Van elk der musea vindt men het adres en telefoonnummer, het statuut en de naam van de verantwoordelijke, de bereikbaarheid, de openingstijden en de toegangsprijs, gegevens over de diensten en de inhoud of het thema der verzameling.

Bij het doorbladeren van deze gids valt het op hoeveel musea sedert vorige uitgave 'verdwenen' zijn en hoeveel nieuwe er opgericht werden, waaruit blijkt dat - met uitzondering

van de 'gevestigde waarden' - er eigenlijk weinig stabiliteit in de Vlaamse museumsector bestaat. Zo verdwenen o.m. het landbouwmuseum van de Stockmanshoeve in Sijsele, het Nationaal Orgelmuseum van Brugge (verkocht aan Japanners).

Het valt ons ook op dat een aantal bekende musea niet in de lijst voorkomen. De inleiding zegt wel dat 'musea die niet of onvoldoende toegankelijk zijn voor het 'publiek' en geen aantal instellingen die onvoldoende aan de term 'museum' beantwoorden' gewerd werden - maar men leest nergens waar de norm ligt. Wij missen o.m. het Geologische en Mijnbouwmuseum van Beringen, het Bocholter Brouwerijmuseum, het Provinciaal Museum voor het Industrieel Erfgoed, het Energie-museum in Langebrugge (het Energiemuseum in Zwevegem dat precies dezelfde toegankelijkheidsvoorwaarden heeft is wel vermeld),... Een aantal zuiver commerciële initiatieven (waar de bijbehorende café belangrijker is dan het museum) en vanuit muscaal standpunt uiterst twijfelachtige collecties (zoals het Bakkerij- en Stoommuseum van Essen, het Museum De Duizend Stoomwielen te Zwevezele, ...) werden dan wel opgenomen. Het particulier museum 'Ter Wiele' (fietsverzameling) in Voormezele vermeldt zelfs 'gratis inkom bij verbruik van consumptie', en verduidelijkt daarmee zijn museale kwaliteiten ten volle. Volgens de post 'woont [het museum] niet meer op het aangeduide adres...'

En deze opmerking brengt ons bij enkele storende fouten, o.m. in het adres en de contactpersonen van het Scheepvaartmuseum in Baasrode. En tenslotte blijken een aantal musca bij het ter perse gaan reeds verdwenen of verhuisd te zijn, o.m. de Museum Stoomtrein der Twee Bruggen in Vilvoorde. Het nog vermelde 'Nationaal Museum voor Oorlog en Vrede' in Hasselt, is reeds meer dan een jaar gesloten en staat thans te koop.

Dit doet niet af van de waarde die deze gids heeft en voor zijn bijdrage tot het bekendmaken van de rijke museum-mozaïek van Vlaanderen.

## Monumentenzorg in België

Onder deze titel verscheen een thema-nummer van het Nederlandse tijdschrift *Monumenten* (jg. 12, nr. 5, mei 1991 - losse nummers: 8,50 gulden, jaarabonnement fl. 72,50), uitgegeven door de Stichting Monumenten in Haaren. Onder 'België' wordt dan wel 'Vlaanderen' verstaan, want er werd geen enkele bijdrage over Wallonië opgenomen. Het nummer vat aan met een voorwoord van gemeenschapsminister Waltniel, die er andermaal op wijst dat de beschikbare middelen geen grootschalige restauraties toelaten en dat er voor nieuwe initiatieven slechts een beperkte ruimte overblijft. Vandaar de krachtlijnen van zijn beleid, nl. het afwerken van eerder gestarte werken en het uitvoeren van een aantal verantwoordde dringende werken; het fascineren van grote nieuwe dossiers; en



het aanmoedigen van het privé-initiatief.

Een tweede bijdrage is een gesprek met E. Goedleven, directeur van het Bestuur voor Monumenten en Landschappen, die het ontstaan en de positie van de (administratieve en juridische aspecten van) monumentenzorg in Vlaanderen schetst, en die erop wijst dat een dienst zoals het B.M.L. in het Franstalige en Duitstalige gebied van België niet of ternauwernood bestaat. In het verleden telde het Bestuur voor M&L zo'n 170 medewerkers, thans zijn dat er - als gevolg van de bezuinigingen - nog 90, administratief personeel inbegrepen. 'Directeur Goedleven heeft in elk geval de meest vitale functies van zijn dienst kunnen behouden, waarmee, zeker vergeleken met andere rijksdiensten, de schade beperkt is kunnen blijven', zo besluit de interviewer.

Na deze inleidingen schetst C.G. De Dijn de rol die de provincies kunnen spelen in de monumentenzorg ('een gemiste kans of een nieuw perspectief'), behandelen G. Van Doorne en J. Lefebure op een degelijke inhoudelijke wijze de monumentenzorg in Gent (zonder echter de specifieke problematiek van het opvallende industriële karakter van het 'van het Kontinent' aan te raken). A. Linters behandelt de industriële archeologie en de inzet van lokale werkgroepen op dat terrein ('Het vuile erfgoed van Vlaanderen'), Els De Kinderen de molenzorg (met een overzicht provincie per provincie). Tenslotte komen nog de vakopleiding aan het VTI Brugge (door F. Degrande), de Leuvense abdij van Sint Geertrui (door Anton Van Oirschot), en impressies van Antwerpen en Mechelen (resp. door Walter Kramer en Carole Vos) aan bod.

## Geschiedenis 'De Aker'

In 1564 werd te Lint op de eigendom van de Antwerpse koopman Pieter Pot genaamd "huizinge De Swerte Pot" begonnen met het brouwen van bier. De latere naamsverandering naar 'De Aker' (bieremmer) stond de groei niet in de weg. De laatste brouwer stopte alle activiteit in 1964, waarop het site prompt werd gesloopt. Frans Van der Auwera beschreef het reilen en zeilen van deze brouwerij en de relatie t.o.v. de andere dorpsheerbergen. Het boek 'Bier, brouwerij en herbergen te Lint' telt 180 blz en kan bekomen worden bij het secretariaat van de Lintse Heemkundige Kring, Moederhoefstraat 53, 2547 Lint. Kostprijs is 395 fr.

## LIDMAATSCHAP

### Of voor wie nog niet betaald heeft...

Door de vertragingen die we hebben opgelopen in de loop van 1991, is dit het laatste nummer van dat jaar. Meteen wordt het ook tijd om het lidgeld te vernieuwen, zodat je de nieuwsbrief blijft ontvangen en meteen ook op de hoogte blijft van onze activiteiten.

Sedert 1985 bleef het lidgeld van de VVIA ongewijzigd behouden op het luttele bedrag van 400 frank, ondanks de uitbreiding van de VVIA-activiteiten, en ondanks de steeds stijgende kosten. De uitbouw van het Centrum Industriële Erfgoed Vlaanderen, de nieuwe vormgeving van onze publikaties, de talloze bezoeken en andere initiatieven maken echter een 'upgrading' nodig.

Tot onze spijt dienden wij het besluit te nemen om vanaf 1992 het lidgeld te verhogen tot

500 frank voor individuele lid-abonnees  
400 frank voor studenten, werklozen, en gepensioneerden

1250 frank voor bedrijven, openbare diensten en bibliotheken  
en min. 5000 frank als beschermend lidgeld

Deze bijdragen kunnen op één van onze bankrekeningen gestort worden:

ABK 122-6310978-21  
ASLK 001-0691134-85  
GKB 068-0694290-88  
KB 463-2142801-48  
NMKN 140-0548852-93  
PCR 000-1160471-60

Vanuit Nederland kunnen lid-abonnees zich aanmelden door betaling van 30 gulden voor individuele lid-abonnees 25 gulden voor studenten, werklozen en gepensioneerden

75 gulden voor bedrijven, openbare diensten en bibliotheken  
en min. 300 gulden als beschermend lidmaatschap

op bankrekening 68.55.52.586 van de VVIA bij de NMB-Bank, pb.35, 4550 AA Sas-van-Gent. Hierdoor vermijden zij de hoge transfert- en andere kosten die zowel in Nederland als in België aangerekend worden (die soms even veel als het lidmaatschap zelf bedroegen).

**Uit het adres-label kunt U steeds afleiden tot wanneer Uw lidmaatschap loopt: de twee eerste cijfers (voor het merendeel van onze lezers '91') geven het laatste jaar aan waarvoor U betaalde: vanaf 31 december van dat jaar vervalt Uw lidmaatschap.**

## CENTRUM INDUSTRIELE ARCHEOLOGIE

Zoals je reeds meerdere keren kon lezen in dit tijdschrift, bezitten wij met de vereniging een onderkomen in Ronse, Vanhovestraat 36. Daar werd het documentatiecentrum van de VVIA ondergebracht, dat bestaat uit een hele reeks tijdschriften en ook een deel van de vroegere bibliotheek van KVIV.

Aangezien we echter een vrijwilligersvereniging zijn, kunnen we daar voorlopig geen permanentie waarborgen. Wie echter graag eens even komt neuzen in

Ronse kan gerust met Luc Wante (056/779624) contact opnemen om een bezoek af te spreken.

Recent werd echter ook beslist om de beheerraden van de vereniging te laten doorgaan in Ronse op zaterdagmiddag, zodat bezoekers daar een keer in de maand terecht kunnen zonder vooraf een afspraak te maken. De data waarop je ons in Ronse kan vinden zullen voortaan achteraan de nieuwsbrief worden gepubliceerd op de kalenderbladzijde.



## ENKELE BELANGRIJKE WIJZIGINGEN

Tijdens een recente raad van beheer werden de functies binnen die raad wat herschikt om de werking van de VVIA te optimaliseren. Tot nu toe werd het leeuwenaandeel van het werk verricht door onze voorzitter Adriaan Linters, maar de gestage groei van de VVIA tijdens de laatste jaren bracht mee dat dit niet meer haalbaar was.

Daarom werden de volgende afspraken gemaakt:

- Adriaan Linters, Bissegemplaats 6, 8501 Bissegem, 056/359102 blijft voorzitter en is de kontaktpersoon van de vereniging naar buiten toe.

- Frans Geys, Zoutwerf 14, 2800 Mechelen, 015/414093 wordt onder-

voorzitter en verantwoordelijke voor de platformwerking.

- Harry Van Royen, Vooruitgangstraat 39, 9220 Hamme, 052/476235 wordt de nieuwe algemene sekretaris.

- Jos De Gelas, Kerkeveldweg 92, 1640 Sint-Genesius-Rode, 02/3803779 wordt de nieuwe penningmeester.

- Luc Wante, Vichtsesteenweg 183, 8570 Anzegem, 056/779624 is niet langer algemeen sekretaris. Hij blijft wel hoofdredakteur van de publikaties en wordt ook verantwoordelijke voor het centrum in Ronse.

- Paul de Groot, Kapiteinstraat 12, 9000 Gent, blijft de financiële adviseur van de vereniging.

## NOG STEEDS MEDEWERKERS GEZOCHT

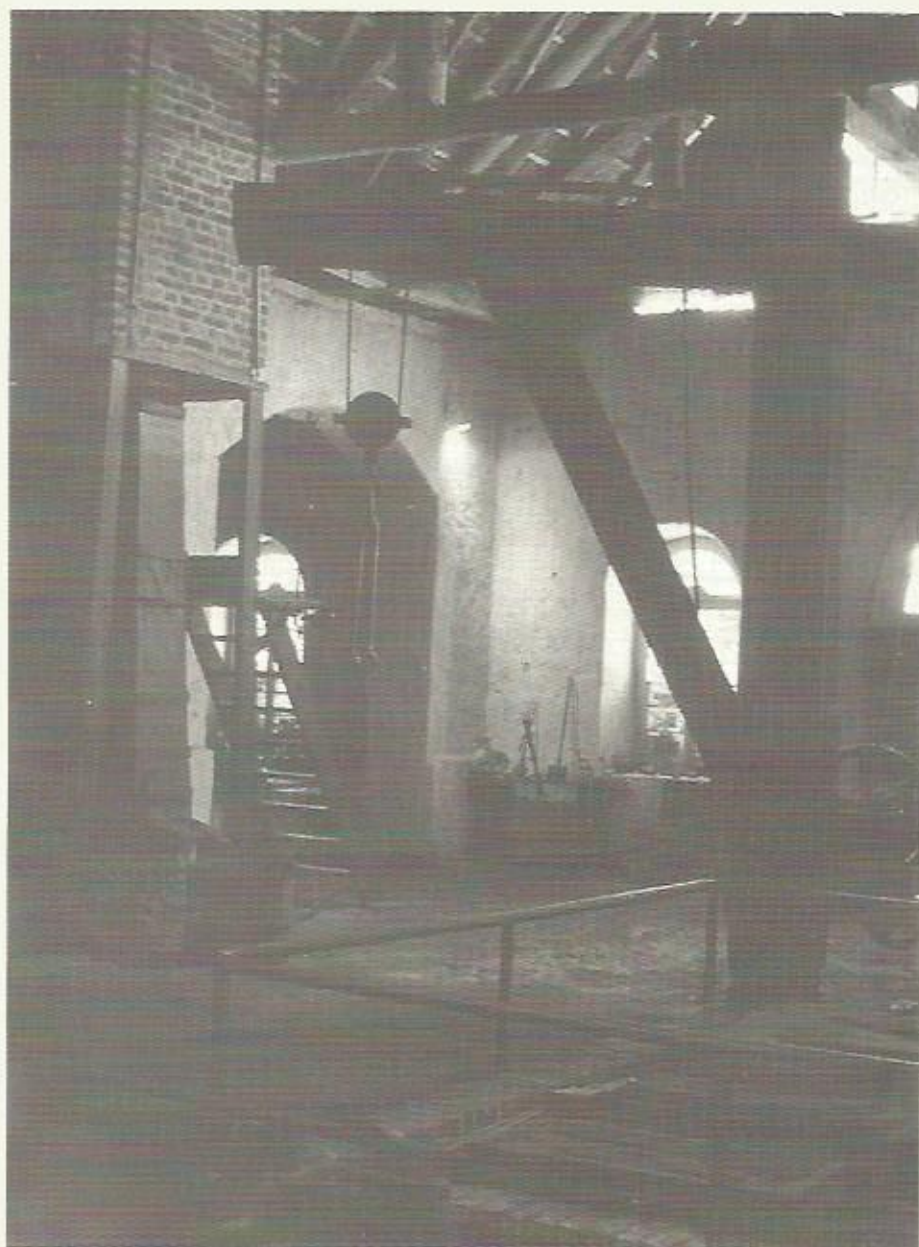
Wellicht vind je dat er te weinig in de nieuwsbrief verschijnt over je eigen streek of over het deelaspect van de industriële archeologie, dat je het meest aan het hart ligt.

Geen nood... Schiet eens zelf in je pen. Het is heus niet moeilijk en de artikels hoeven echt niet lang te zijn. En als je het zelf niet ziet zitten om het artikel te schrijven, stuur ons dan de nodige informatie door en we maken er wel iets van. Kopij en informatie kan je rechtstreeks sturen aan mijn adres: Luc Wante, Vichtsesteenweg 183, 8570 Anzegem. Je mag je tekst eventueel op diskette leveren (5 1/4", MSDOS), we zijn er heel dankbaar om, want het spaart ons veel werk.

## DRIEDAAGSE NAAR DUITSLAND

Reeds meerdere jaren werden allerlei plannen gemaakt, maar eindelijk is het zo ver, de VVIA gaat weer op reis. Het wordt een driedaagse trip naar de deelstaat Westfalen in Duitsland rond het thema: Steenkool, ijzer en staal. Daarbij worden onder meer bezoeken gepland aan het Friclichtsmuseum van Hagen, resten van het mijnpatrimonium in de buurt van Dortmund en aan Louisenhutte.

We hebben gekozen voor het weekend van 29, 30 en 31 mei aanstaande. Afhankelijk van het aantal inschrijvingen voorzien we een kostprijs voor de reis en twee overnachtingen tussen 3000 en 3500 fr. De reis wordt praktisch georganiseerd door Jos De Gelas. Voor verdere informatie en inschrijving kan je bij hem terecht. Zijn adres is Kerkeveldweg 92, 1640 Sint-Genesius-Rode, 02/3803779. De inschrijvingen worden afgesloten tegen 10 april.



Hoogoven in Louisenhutte (foto J. De Gelas)



# KALENDER

15 maart tot 15 sept.: BOOM  
Iedere zondag, geleide wandeling. Vertrek om 14u aan Noeveren 196. Info: 03/8881558

30 maart tot 5 april: KESSEL-LO  
Opendeurdagen in de museumbewaarplaats van de Spoorwegen. Open op weekdays van 9 tot 16u en op zaterdag en zondag van 9 tot 18u. Info: station Leuven

5 april: AALST  
Industrieel-archeologische stadswandeling. Vertrek om 14u aan het station.

5 april: SCHEPDAAL  
Heropening van het museum van de buurtspoorwegen

26 april: Dag van de Aarde

\* ALSEMBERG:

Om 14u en om 16u bezoek aan en wandeling rond de Kartonfabriek. Inschrijven verplicht via 02/3803779

\* MECHELEN:

Fietsrally waarbij het milieu vanuit verschillende invalshoeken belicht wordt. Vertrek om 13.30u aan de Sporthal, Winkelkaai. Inschrijven vooraf verplicht via 015/414093 of 015/412708.

\* BOOM:

Van 9 tot 12u fietstocht door de Rupelstreek.

Van 14 tot 17 u grote wandeling door de Rupelstreek en van 15 tot 17u kleinere wandeling op de site Frateur.

Er wordt telkens verzameld aan Noeveren 196. Meer info: 03/8881558.

10 mei: NINOVE

Industrieel-archeologische wandeling. Vertrek om 14u aan het station.

## Open Venster op wonen in de stad

zaterdag 4 april - 9u30  
Cultureel Centrum Antoon Spinoy  
Minderbroedersgang - Mechelen

Wonen in de stad, het komt opnieuw in trek. Steeds meer mensen raken er (opnieuw) van overtuigd dat de stad wel degelijk troeven heeft. Er wordt gebouwd, verbouwd, gerenoveerd, gerestaureerd. Wie zich in de stad wil vestigen, krijgt helaas al te vaak het gevoel voor een zware klus te staan, zit vaak met een heleboel vragen.

Restauratie Integratie Mechelen (RIM) heeft er dan ook voor gekozen om naar aanleiding van haar eerste Iustrum precies rond dit thema een luister-, kijk- en discussiedag op poten te zetten, dit in samenwerking met de Stichting Monumenten en Landschappen, de Architectenvereniging voor Mechelen en Omstreken en de Stad Mechelen.

Er is een gevarieerd programma met toelichting rond de verschillende premies en subsidies, naast algemene beschouwingen over het waarom van wonen in de stad. Er worden ook mensen aan het woord gelaten die net een verbouwing achter de rug hebben.

's Namiddags loodst RIM U langs een aantal recente voorbeelden van renovatie en restauratie. Huizen kijken van binnen en van buiten.

De dag wordt besloten met een receptie. Gastspreker daarbij is G. Knops, directeur bij de Koning Boudewijnstichting. Inschrijven kost 400 fr (maaltijd inbegrepen). Verdere info bij Guy Bertrand, 015/212221

## Centrum Industriële Archeologie te Ronse

Het centrum zal op volgende zaterdagen open zijn van 14u tot 16u: 7 maart, 11 april, 9 mei, 6 juni, 5 september, 3 oktober, 7 november en 5 december. Op deze dagen kan je binnen in het centrum zonder je vooraf aan te melden.