



VETZAMELINC VIOLETT

DE LANDING IN NORMANDIE IN MUNTEN

Ter nagedachtenis van de 50ste verjaardag van de Bevrijding hebben de Franse, de Britse en de Amerikaanse regeringen beslist elk een uitzonderlijke munt uit te brengen, gewijd aan de landing in Normandië op 6 juni 1994. Zij symboliseren het geheel van de bevrijdingsoperaties van de bezette gebieden. De munten zijn geslagen in Proof-kwaliteit en een wettig betaalmiddel. Technische kenmerken: zie tabel. Deze officiële Bevrijdingsmunten worden aangeboden aan 1950 fr per stuk of tegen 5 800 fr per set van 3.

Bijkomende inlichtingen
International Numismatic Management,
Terhulpseseenweg 181 /bus 5
1170 Brussel
Tel.: 02/660 19 80
Fax: 02/60 60 07. □

NMBS-RIJTUIGPARK WORDT AANGEVULD MET 84 RIJTUIGEN VAN DE SNCF

Onlangs werden er bij de SNCF 84 rijtuigen aangekocht om tegemoet te komen aan de verwachtingen van de komende jaren, in het licht van de verschuivingen in ons rijtuigpark. Na aanpassing zullen ze vanaf september 1995 geleverd worden. Zoals verleden maand werd meegedeeld (Het Spoor van 08/1994) heeft ons bedrijf eind 1992 163 nieuwe bijzonder comfortabele rijtuigen besteld, alsook 120 driedelige motorstellen (drietjes) voor het binnenverkeer. Deze nieuwe voertuigen zullen vanaf 1996 op onze lijnen te zien zijn. Vanwege de normale evolutie van het reizigersmaterieel moeten we immers medio 1995 over een aantal rijtuigen kunnen beschikken ter vervanging van de tussen 1952 en 1955 gebouwde motorrijtuigen, de rijtuigen K 1 (1933-34) en de rijtuigen K3 (1956-1958), die geleidelijk buiten dienst worden gesteld. Die toestand blijft bovendien niet beperkt tot 1995-1996



NMBS

maar houdt ook de volgende jaren aan, naarmate van de evolutie van het rijtuigpark en van de behoeften. Er diende bijgevolg snel een treintype te worden gevonden dat aan de door onze onderneming gestelde voorwaarden voldoet en de cliënteel in het kader van een economisch optimale exploitatie een kwaliteitendienst biedt. Het gezochte materieel moet bijgevolg onder andere :
□ de reizigers flink wat comfort bieden dat liefst vergelijkbaar is met het niveau van de talloze M4-rijtuigen van de NMBS die in de jaren 80 in gebruik werden genomen;
□ bij voorkeur geventileerd en/of verwarmd worden met gestuwde lucht;
□ automatische deuren hebben om de reizigers makkelijk te laten in- en uitstappen en om de treinexploitatie te vergemakkelijken. Alles welbeschouwd heeft de analyse van de behoeften aangetoond dat we over een 80-tal van deze vervangingsrijtuigen moeten kunnen beschikken.

Verscheidene mogelijkheden werden onderzocht om de beoogde rijtuigen aan te schaffen, zoals modernisering en uitrusting met automatische deuren van de bestaande oude rijtuigen type K, de huur of de aankoop van rijtuigen van andere netten. Na overleg hebben enkele spoorwegen zelfs voorgesteld om rijtuigen van hun park te verkopen na weliswaar revisie en modernisering. De mogelijke oplossingen werden vanuit verschillende standpunten bestudeerd en met elkaar vergeleken. Onder de diverse aanbiedingen bleek de aanschaf van de op dit ogenblik in het park van de SNCF beschikbare 84 rijtuigen het interessantst: ze voldoen in het algemeen aan de hierboven vermelde voorwaarden en ook de prijs is eerlijk. Immers, na aanpassing inzake het verkeer op het NMBS-net zijn ze bijzonder comfortabel, daar de bestaande opstelling van de zitplaatsen beantwoordt aan onze nieuwe normen, nl. 2 + 2 in 2e klas en 2 + 1 in 1e. Bovendien worden ze verwarmd met gestuwde lucht en zijn ze uitgerust met draaistellen van een type dat vergelijkbaar is met dat van onze M4-rijtuigen. Overigens wordt het interieur voor de aanschaf vernieuwd: □ in tweede klas krijgen de individuele zitplaatsen een nieuwe similibekleding; □ in de eersteklasrijtuigen zijn de individuele - verstelbare - zitplaatsen bekleed met een losse textielhoes wat het onderhoud zal vergemakkelijken. Er komen nieuwe gordijnen en een nieuwe vloerbekleding. Die rijtuigen werden in de jaren 69-70 gebouwd wat ze nog een voortreffelijke levensduur waarborgt (ten minste 10 jaar) en de investering nog rendabeler maakt en waardoor bepaalde bestellingen van materieel die aanvankelijk op middellange termijn waren gepland, nu kunnen worden uitgesteld. De investering bedraagt in totaal 451 miljoen Belgische frank voor de 84 rijtuigen: □ 55 rijtuigen 2e klas (type B 10t USI van de SNCF met open afdeling met

	Groot-Brittannië	Verenigde-Staten	Frankrijk
Metaal	zilver	zilver	zilver
Titel	925 ‰	900 ‰	900 ‰
Diameter	30 mm	38 mm	37 mm
Gewicht	13,5 gr	26,73 gr	22,2 gr
Nominale waarde	50 Pence	1 \$	1 FF
Uitgegeven door	British Mint	United States Mint	Monnaie de Paris

middengang - ook coachrijtuig genoemd);

□ 14 rijtuigen 1e klas (type A4t4 USI van de SNCF met twee open afdelingen met middengang en vier klassieke centrale afdelingen met zijgang);

□ 15 rijtuigen 2e klas met afdelingen en zijgang (type B 10 UIC van de SNCF) die zijn aangepast zodat de treinchef een aparte afdeling heeft.

De eerste rijtuigen zullen volgend jaar in september beschikbaar zijn, de volgende worden in de komende maanden geleverd. Afhankelijk van de bestemming van de verschillende categorieën reizigersmaterieel zullen ze voornamelijk voor bepaalde piekuren (P) worden ingelegd, waarvoor nu M4-rijtuigen worden gebruikt. □



ENGEL MET PASSIE-INSTRUMENT



TRONENDE MARIA MET KIND

MEESTERWERKEN VAN DE GOTISCHE BEELDHOUWKUNST

Onder deze titel organiseert het Museum voor Schone Kunsten van Gent van 18 september tot 27 november 1994 een belangrijke tentoonstelling gewijd aan de **laatgotische beeldhouwkunst in de Bourgondische Nederlanden**. Voor dit project werden meer dan honderd beeldhouwwerken van bijzonder hoge kwaliteit bijeengebracht. Talrijke musea en privé-verzamelingen uit verschillende Europese landen verleenden hiervoor hun medewerking. Het grote publiek is niet alleen vertrouwd met de paneelschilderkunst van de Vlaamse primitieven zoals de gebroeders Van Eyck, Rogier van der Weyden en Hugo van der Goes, maar eveneens met het werk van talrijke kleinere meesters die schilderden in de omgeving of in het spoor van deze beroemde meesters. Veel minder bekend is de beeldhouwkunst uit die tijd. In de vijftiende eeuw was deze nochtans minstens zo belangrijk als de schilderkunst. In de grote centra van de Bourgondische Nederlanden,

zoals Antwerpen, Brugge, Brussel, Doornik, Gent, Rijsel en Utrecht waren belangrijke ateliers actief. Ze hadden grote faam en maakten beelden en retabels die naar heel wat landen in Europa werden uitgevoerd. Deze ensembles raakten verspreid en mettertijd gingen vele kwetsbare retabels en sculpturen verloren. In de Zuidelijke Nederlanden zelf werd veel van het indrukwekkend beeldenpatrimonium vernield tengevolge van de reformatie en de beeldenstorm in de 16e eeuw, de Franse Revolutie en de twee wereldoorlogen. De bekommernis om artistiek hoogstaande werken te brengen gaat samen met een duidelijk wetenschappelijk concept. De bedoeling is om de beeldhouwkunst uit deze periode in al haar verscheidenheid van thema's, voorstellingswijzen en technieken te belichten en via stijlvergelijkingen te pogen om de werken rond een aantal **productiecentra te groeperen**. De tentoonstelling wil ook de grote variëteit van materialen laten zien waarin gebeeldhouwd werd en er zullen sculpturen te bewonderen zijn in steen, albast, hout en metaal. Daar de beeldhouwkunst uit die tijd ook werkelijk kan beschouwd worden als het driedimensionele equivalent van de paneelschilderkunst, spreekt het vanzelf dat ook die

relatie uitgediept wordt. De tentoonstelling werd **samengesteld onder de wetenschappelijke leiding van de Dr. John Steyaert, hoogleraar aan de University of Minnesota, die zich reeds jarenlang specialiseert in de studie van de sculptuur van de Bourgondische Nederlanden**. Het project werd uitgeroepen tot 'cultureel ambassadeur van Vlaanderen' en wordt gesteund door de Vlaamse Gemeenschap. Naar aanleiding van deze tentoonstelling verschijnt een rijk geïllustreerde catalogus. □

*Museum voor Schone Kunsten
Citadelpark, Gent
10 min. van het St.-Pietersstation
alle dagen van 9.30 u. tot 17 u.,
behalve op maandag
150 fr., 120 fr., 80 fr.
tel. 09/222 17 03
fax: 09/221 71 09*

WIJ EN ALCOHOL

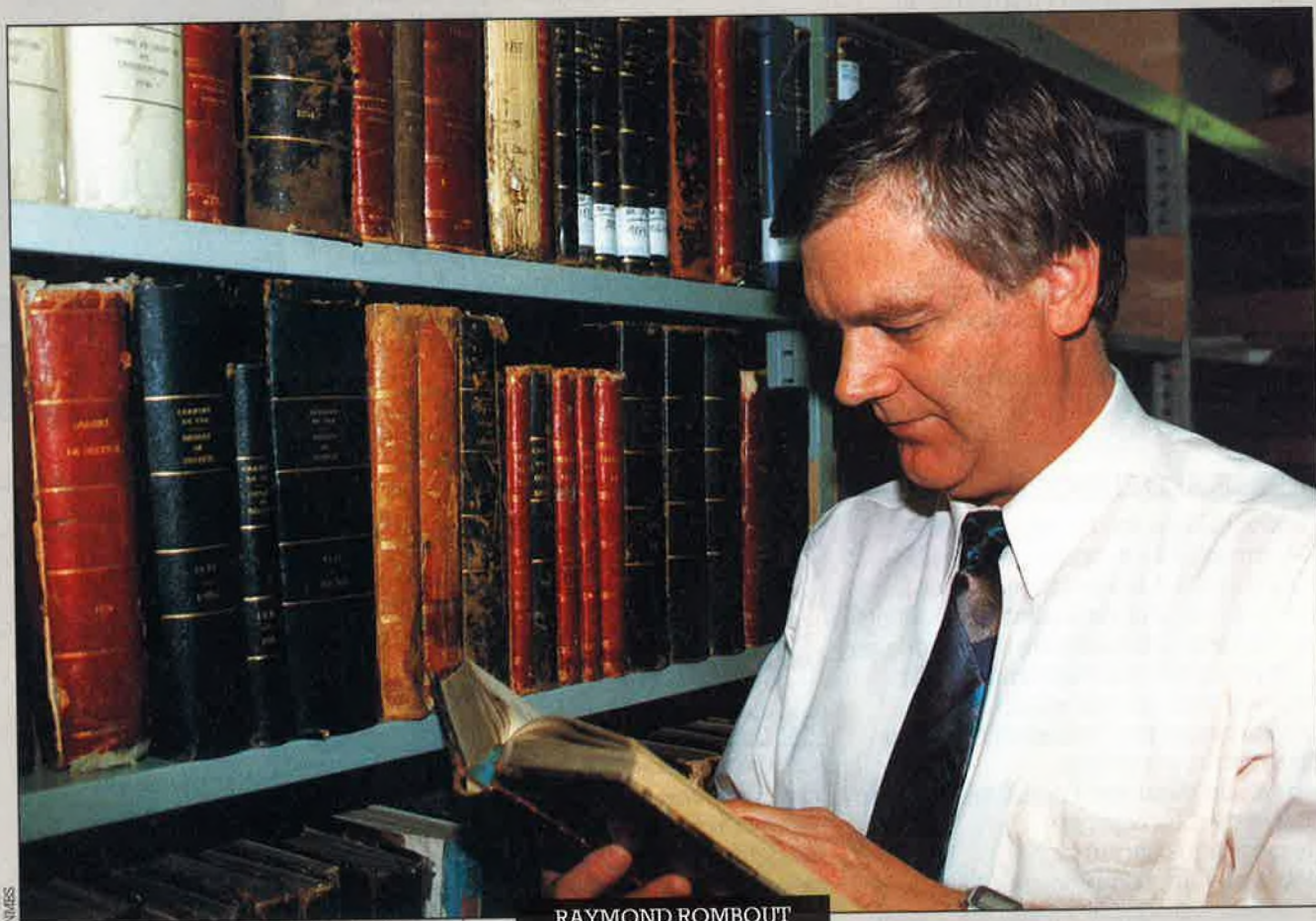
GEVOLGEN VOOR DE MENS

Alcoholgebruik heeft heel wat gevolgen voor het menselijk lichaam. De meesten onder ons weten alleen dat het tot dronkenschap leidt, omdat onze hersenen niet langer ons denkvermogen en onze bewuste handelingen onder controle hebben. Maar er zijn nog andere gevolgen. Van de opgenomen hoeveelheid alcohol wordt slechts 5% op natuurlijke wijze uitgescheiden (uitgeademde lucht, urine); wat overblijft moet biochemisch worden omgezet. De enzymen die voor die omzetting nodig zijn, komen vooral voor in de lever. Hun aantal is klein en hun werking zwak en beperkt, ongeacht de behoefte. Het zal dan ook ongeveer 10 uur duren voordat de 0,8 gr. % alcohol is opgelost! Intussen wordt de overtollige alcohol vrij snel door alle weefsels opgenomen en verstoort er alle vitale stofwisselingsprocessen. Bij occasioneel alcoholgebruik zal het lichaam geen blijvend nadeel ondervinden. Maar bij overmatige en chronische alcoholconsumptie wordt de schade op lange termijn onomkeerbaar. Ze verergert nog door een tekort aan vitamines en proteïnen ingevolge een vermindering van de eetlust, een slechte spijsvertering en een onevenwichtige voeding. De gevolgen zijn: te veel triglyceriden en urinezuur in het bloed, abnormale levertests, vervetting van de lever, celvernietiging, cirrose; hormonale stoornissen die de **geslachtsdrift verminderen**; **huiddegeneratie: ontharing, verdikking, koperroos**; broze bloedvaten die bloedingen in de hand werken als we het hoofd stoten; hersenbeschadiging die uiteindelijk leidt tot beven, geheugenverlies en vermindering van de geestelijke vermogens, geestesstoornissen enz. Bij overmatig, herhaald en lang alcoholgebruik zal de aftakeling van het menselijk lichaam dan ook vroegtijdig en in alle hevigheid toeslaan. □

VOOR ONZE JONGENS (M/V) VAN HET DOCUMENTATIECENTRUM



BIB BIB BIB...



RAYMOND ROMBOUT

Ooit gehoord van «*Peter's principle*»? Je weet wel, die theorie die beweert dat meer mensen meer werk creëren? Iets waar onze maatschappij model voor zou kunnen staan.

Nu, meer werk betekent meer papier, en met al dat papier moet je érgens naartoe. «Hop, naar de kelder ermee!» dachten de meesten. En daar, diep onder de grond, zaten enkele moedigen, de spelonkbewoners van de spoorweg. In den beginne ging dat vlot zo: er was plaats, iedereen liet iedereen gerust en de ondergronders hadden wat om handen. En de trein, hij spoorde voort...

Tot enkele pientere geesten de schat van weggeborgen informatie ontdekten en leerden appreciëren. Tot enkele vaste spelonkers traag maar zeker werkten aan de systematische ontginning van al dat nieuws.

Opzoeksysteem en informatiebanken werden langzaam gezuiverd. Van krantenbak tot Bistel: de bibliotheek speelt nu mee in de hoogste afdeling.

Wie in de toekomst een schriftelijke inspanning levert (rapport, perstekst, dochter helpen bij scriptie) zou als eerste reflex aan het documentatiecentrum moeten denken. Wie vervolgens zijn neus achternagaat, zal merken dat die spelonkers behoorlijk meevallen.



DE OPDRACHT

Ten behoeve van dit artikel heb ik een fictieve opdracht uitgedacht. Eén waar die

mannen van likkebaarden.

Vermits ik steeds bewondering had voor stationsarchitectuur in het algemeen, en Antwerpen-Centraal in het bijzonder, neem ik dit als uitgangspunt. Stel dat ik een lijvig artikel wil publiceren over het hoe en waarom van dit station. Dan kan ik mijn interesse kanaliseren in deze vier concrete punten.

1. In welke omstandigheden werd het Centraal Station gebouwd?
 2. In hoeverre is deze stationsarchitectuur functioneel voor het reizigersvervoer?
 3. Bestaan er gelijkaardige voorbeelden in Europa en hoe werden daar de problemen opgelost?
 4. Hoe gaat men dit oude station aanpassen aan de komende HST-lijn?
- Hier zouden die mensen wel een hele kluiw aan hebben.

Je merkt het : dit artikel is niet van het wanneer-en-watsoort, maar eerder een hoe-en-doe-artikel. Dus geen zinsneden zoals deze, die mijn collega uit 1961 bedacht : « *De boekenliefhebber koopt niet alle publikaties waarin hij belang stelt. Hij heeft daartoe de middelen niet en ziet er trouwens ook de noodzakelijkheid niet van in.* »



JOHAN

Voor we verder gaan : les één. Zeg niet bibliotheek, maar documentatiecentrum.

Les twee : zeg niet bibliotheekboek maar leeszaalboek. Dat zal Johan je vertellen. Johan is de balieman van het documentatiecentrum, normaal gesproken het eerste levende wezen dat je ziet bij het binnenkomen.

Dat van dat documentatiecentrum, dat klopt, hé Johan?

– Zeker, want behalve een bibliotheek, heb je hier ook een documentatiedienst en een archiefdienst. Waarmee kan ik je helpen? Ik leg hem mijn gewrocht uit. Johan fluit eventjes tussen de tanden, maar verliest zijn koelbloedigheid niet.

– Daar ben je even zoet mee. Ik veronderstel dat je eerst de spoorgeschiedenis van Antwerpen wilt lezen en vervolgens opzoekt wat wij zoal

hebben over stationsarchitectuur.

– Uiteraard. Ik wil de functionele elementen voor spoorwegbouw belichten.

– Goed, dan kan Miek je in eerste instantie helpen.

– Miek?

– Miek zit daar.



MIEK

– Dag Miek. Kun jij voor mij opzoeken wat er zoal verschenen is over

stationsarchitectuur in het algemeen en de geschiedenis van Antwerpen-Centraal in het bijzonder?

– Ik kan dat voor jou doen via het databanksysteem DIANE, voor alle opgeslagen gegevens van tijdschriften die teruggaan tot 1990.

– En daarvoor?

– Dat staat voorlopig genoteerd op fiches.

Het recentste werk hebben we dus op

computer, en alles na '92 is zelfs ingescand.

– Ingecand?

– Betekent dat we het artikel visueel kunnen oproepen.

– Goed, wat levert dat op in mijn Antwerps geval?

– Wel, eerst vragen we aan de klant wat hij precies wil opzoeken. Het is vrij normaal dat hij daarvoor geen precieze gegevens kent. Dus gaan we systematisch te werk volgens deze thesaurus.

– Die waren toch uitgestorven?

– Deze niet. Het is een systeem dat via 1500 trefwoorden zandlopergewijs het juiste onderwerp afbakent. Van het algemene tot het specifieke. Laat eens kijken : met de trefwoorden

« *reizigersstations* » en « *Antwerpen* » krijg ik een lijst van 31 artikels, verschenen na

1990. De combinatie « *spoorgeschiedenis* » en « *Antwerpen* » levert 4 items op. Door de korte samenvattingen even door te nemen, kun je selecteren wat je interessant vindt.

– Ah, laat eens zien. Dit hier :

« *spoorwegkathedraal Antwerpen* » kun je maar dat eens op het scherm tonen?

– Ziedaar.*

– Prachtig. Kan ik uit de andere artikels een selectie maken?

– Ja, wij fotokopiëren wat je wil. Maurice doet dat. Gratis als het voor de dienst is, zoniet betaal je een kleinigheid.

– Goed, nu nog enkele boeken?

– Daar kan Cecile je mee voorhelpen. De boeken en monografieën staan ofwel op computer ofwel, voor wat externe werken betreft, op CD-Rom.

Het documentatiecentrum haalt zijn documentatie uit :

- tijdschriften : 80 %
- boeken 10 %
- jaarverslagen 5 %
- varia : 5 %

BEREIKBAARHEID

Schriftelijk : AD 01.114, sectie 80-1, open van 9 tot 16 uur, ook tijdens de middag.
Telefonische inlichtingen van 8 tot 17 uur, tel. nr. : 911/3011 of 3012 faxnr. : 911/4012. Het archief enkel na afspraak.
Het maandelijks documentatiebulletin wordt verdeeld via de centrale verzendingsdienst

* *Eerlijkheid gebiedt me te melden dat « ziedaar » toch enkele minuten in beslag nam.*



CECILE

Zo'n boekenwurm, Cécile?
- Dat gaat wel. Je zoekt dus iets over

Antwerpen-Centraal?

- Veronderstel dat ik een vaag idee heb wat ik wil schrijven, maar dat ik niet goed weet welke referenties mij van dienst kunnen zijn?

- Gebeurt meer dan je denkt. Ik ga daarbij op dezelfde manier te werk als Miek. Eerst raadplegen we het eigen bibliotheekfonds: zijn er boeken over het gevraagde onderwerp opgenomen? Daarna kunnen we ook via CD-Rom externe bestanden nakijken. Kijk, voor dit geval is het boek van Werner Pauwels te raadplegen in de universiteitsbibliotheek van Leuven. En dat andere kun je zowel in Gent als in Leuven inkijken. Wij gaan voor de klant na of die werken ook worden uitgeleend.

- En wat als ik uiteindelijk weet wat ik wil?

- Ah, dan ga je het beste met deze informatie naar Luc, hij helpt je verder.



LUC

Luc kent iedereen en iedereen kent Luc.

Luc is iemand zoals je die niet alle dagen tegenkomt. Hij koestert boeken alsof het zijn eigen kindskinderen

zijn en zal als een echte Cerberus de toegang tot zijn heiligdom bewaken. Zoals gezegd wordt niet alles uitgeleend, ook de boeken niet.

- Ik heb hier deze twee boeken nodig, Luc.

- A 39402 en C 12008. Momentje.

Momentjes duren bij Luc vierentachtig seconden.

- Dank, da's vlug.

Luc knikt vriendelijk, traag staat niet in zijn woordenboek.

- En wat als ik nog meer informatie wil?

- U zegt het maar. Het ficheklassement staat daar, tot uw beschikking, ik ga zoveel keer terug als u wilt.

- Waarom kan ikzelf niet komen zoeken?

- Uit voorzorg voor kostbare boeken. U heeft daar wel enkele veelgebruikte naslagwerken tot uw beschikking.

Ik draai me om en zie een Encyclopedie-reeks, woordenboeken en zo meer.

- En waarvoor staat die C & A?

- Voor de grootte van de boeken.

- Dank je Luc.*

Nog even langs Johan.

- Johan, ik heb nu artikels en boeken zat.

Om goed te zijn zou ik de technische plans van het station willen inkijken.

- Moet je bij Mark of Greta zijn. In de gang, tweede links.

* Behalve Luc kan je ook nog te maken hebben met Stefaan, Rudy of Pol. Minder Cerberus maar even vriendelijk.

OPROEP

Binnen de maatschappij worden talrijke stageverslagen, studies en technische dossiers opgesteld. Vaak denkt men dat die onderwerpen anderen niet interesseren. Niets is minder waar. U mag die zaken steeds toevertrouwen aan het documentatiecentrum. Hetzelfde geldt voor streekgebonden publikaties die u opmerkt in de handel. Een tip aan het centrum kan een aankoop tot gevolg hebben.



FOTOS: NIMES



MARK

– Met Mark, van't archief?
 – Tot je dienst. Plannen, zeg je? Die moet ik aanvragen

aan het district. In een paar dagen kan je ze hebben.

– Kan ik mee leven. Hebben jullie hier veel bewaard?

– Wij proberen alles op te zoeken en te bewaren sinds de oprichting van de NMBS (1926) en zelfs sinds het ontstaan van de spoorwegen in België. Alles, dat wil zeggen, waarvan de officiële bewaartermijn is afgelopen. Dat is ver van toereikend, er zijn nog grote hiaten. Wel kunnen we je doorverwijzen naar andere diensten als dat moet, zowel binnen als buiten de spoorweg.

– Dus niet alles is hier te vinden?

– We kijken ons eigen archieffonds na, en nemen ook contact op met die diensten binnen de maatschappij die documenten over het onderwerp kunnen bezitten.

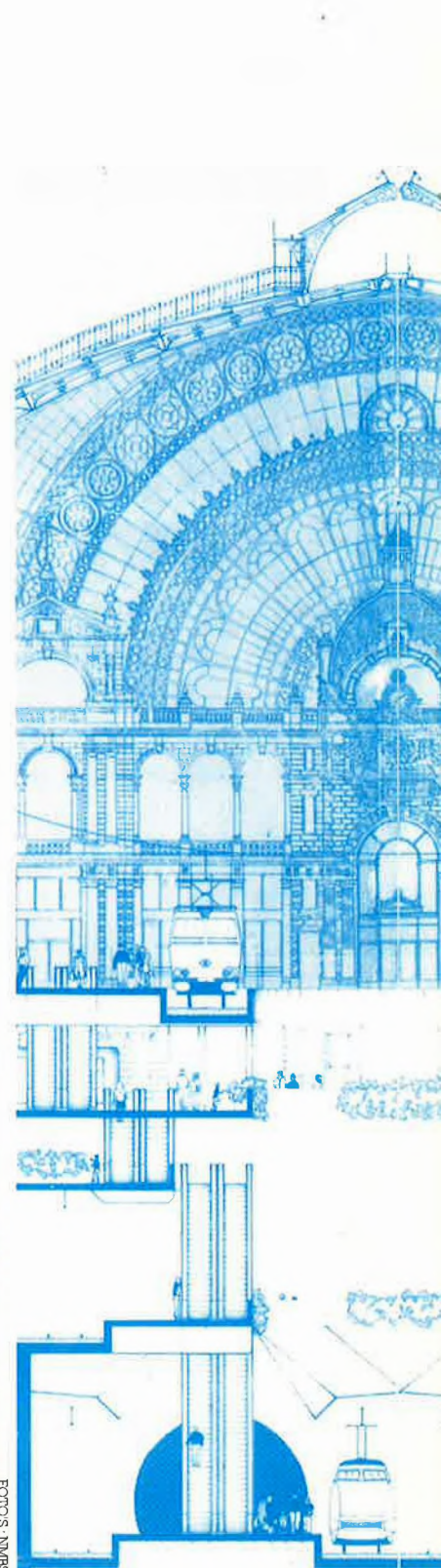
Eventueel wordt doorverwezen naar instellingen zoals het rijksarchief, een stadsarchief, studiecentra of wetenschappelijke instellingen.

– Ik vreesde al dat opzoeken iets voor monniken is.

– Maar hier heb ik iets dat je kan helpen. Kijk eens.

– «Inspectieverslagen uit 1905». In dit geval over de gevel van het station. Ja, dat lijkt me interessant. Kan ik dat hier zomaar inkijken?

– Voor dit hier is er geen probleem, maar het spreekt vanzelf dat dergelijke,



FOTOS: NMBS

waardevolle stukken, niet altijd zomaar kunnen geraadpleegd worden. We zijn trouwens volop bezig met een reddingscampagne : unieke stukken met historische waarde, soms nog uit de tijd van de Staatsspoorwegen, worden opgespoord en naar onze dienst overgebracht.

- Tsjonge, tsjonge.
- En als klap op de vuurpijl kunnen we nog andere databanken raadplegen, maar daar kan onze dienstleider, Leo, je meer over vertellen.



LEO

- Léééééé ?
- Ja dat grapje achtervolgt me overal. Je hebt met zowat de hele dienst kennis gemaakt ?
- Jazeker, maar Mark verwees me nog naar jou in verband met externe databanken.
- Zo zijn er meer dan 80. Via o.a. het ESA-systeem kunnen we die consulteren. Verreweg het vaakst wordt TRANSDOC, een databank over transport, geraadpleegd. We hebben ook toegang tot het nationale BISTEL.

- Kan ik dit alles vrij en zonder verplichting laten uitvoeren ?

- Neen, dat kost wel een kleinigheid. Afhankelijk van de gerichtheid van de vraag en de diversiteit van het onderwerp kan dat oplopen tot enkele duizenden. Voor spoorwegbehoeften volstaat een nota van de afdelingsleider.

- Kunnen er nog vernieuwingen worden verwacht ?

- Volgend jaar plannen we een enquête onder het personeel, maar het op computer zetten van het archief lijkt me het meest dringend. Op iets langere termijn plannen we ook een video-databank, meer bepaald een overzicht van het video-aanbod binnen de maatschappij. Daarvoor hebben we, zoals je weet, eerst de oude voorraden uitgedund.

- Dat was nodig, want mijn collega uit 1961 schreef het al : « *deze parenthese verklaart meteen waarom er, naast zeer belangrijke documenten, heel wat uiteenlopende werken en snertboeken waren.* »

- Snertboeken. De enige soort die we hier niet hebben. Er is dus al wat veranderd.

OPROEP BIS

Om historisch archief te verzamelen rekenen we op ieders medewerking. We krijgen graag een seintje als iemand weet heeft van stukken met een historische waarde, als een dienst verhuist en het archief selecteert. Kortom, schenkingen (postkaarten, foto's, documenten, wat dan ook) : welkom, welkom.



ANTWERPEN

Mijn documentatie rond dit onderwerp werd **samengesteld als volgt** :

4 (eerst 31) geselecteerde tijdschriftartikels na 1990, waarvan vooral het technisch artikel van A. Covemaeker « *Bouwrenovatie. Spoorhal restauratie van het Antwerpse Centraal station* » me interessant lijkt voor de ontwikkeling van punt 2 uit mijn opdracht.

7 tijdschriftartikels via fichesysteem voor 1990, waaronder « *De Versailles à Anvers* » (R; Leveque/LE RAIL) voor punt 2, een NMBS-brochure over de nakende HST-werken in Antwerpen-Centraal (punt 4), en een reeks artikelen in *Het Spoor* van 1976 van M. Kenis : « *Spoorgeschiedenis van Antwerpen* » (punt 1) ;

3 monografieën via computer, waaronder een brochure van J. Werbroeck : « *Antwerpen-Centraal, problematiek van een monument* » ;

2 boeken via CD-Rom, « *Antwerpen-Centraal : een laat-eclectisch station, kunsthistorische bijdrage tot de industriële archeologie en tot de metropolitane spoorwegarchitectuur in Europa* » en « *Het Centraal Station van Antwerpen, een levend monument* » aan te vragen bij KU Leuven en RU Gent.

Technische plans te verkrijgen via het District Noordoost (punt 4) ;

Trans d'inspection. Procès verbaux, 1901-1913.

raadpleging, tegen betaling, van databank TRANSDOC (punt 3).

Mijn onderwerp werd ten behoeve van dit artikel **zo gestipuleerd dat alle geleidingen van het documentatiecentrum in werking traden**. De kans is groot dat uw vraag vlugger wordt afgehandeld.

Antwerpen, toekomst en geschiedenis van een spoorwegkathedraal. Een titel heb ik al, nu nog schrijven zeker ?



PETER

Peter heeft hier niets meer te zoeken. Zijn principes evenmin. De

spelonkbewoners van weleer zijn geïnformateerd. Met slechts enkele mensen beheert het documentatiecentrum een enorme massa informatie. Als echte Sinte-Pieters staan zij aan de toegang van elke informatiedrager, klaar om op elke vraag in een mum van tijd antwoord te geven.

Da's wat anders, hé Peter ?

Mijn collega van '61 had het ook al door : « *de bibliotheek is een pantheon van vakliteratuur* ». Die moet nu eens terugkomen.

Er rest mij nog één ding te doen. Voor onze jongens (m/v) van het documentatiecentrum : bib, bib, bib...

