

Tracé Travak

Een proeftuin gemene geschiedenis

Begin 2012 ging bij Erfgoedcel Viersprong Land van Rode het project Tracé Travak van start. Het project onderzoekt de invloed van een veranderde mobiliteit op het dagelijks leven in de gemeenten Melle, Merelbeke, Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem tijdens de periode 1870-1970. Het lokale erfgoedveld en erfgoed sympathisanten zullen gedurende twee jaar samen toewerken naar een mobiele tentoonstelling die in het najaar van 2013 in het Land van Rode en daarbuiten zal rondreizen.

AUTEUR: Lien Ceùppens

Erfgoedcel Viersprong Land van Rode

Laten we beginnen bij het begin. Erfgoed is een populair woord en een nog steeds groeiende sector. Erfgoed kan omschreven worden als 'het geheel van evenementen die uit het verleden zijn overgeleverd en moeten bewaard worden en doorgegeven aan toekomstige generaties'. Kortom, het is cultuur die door vorige generaties aan ons werd nagelaten, het is wat we belangrijk achten om te bewaren voor de toekomst. In Vlaanderen wordt omwille van de grondwettelijke opdeling in gewest- en gemeenschapsmateries een onderscheid gemaakt tussen cultureel erfgoed (gemeenschapsmaterie) en onroerend erfgoed (gewestmaterie). De erfgoedcel en het project Tracé

Travak werken rond het cultureel erfgoed van het Land van Rode. Cultureel erfgoed kan omschreven worden als 'roerend en immaterieel erfgoed dat als betekenisdrager uit het verleden gemeenschappelijke betekenissen verkrijgt binnen een cultureel referentiekader'.

Het bestaat dus uit twee componenten: roerend erfgoed en immaterieel erfgoed. Onder roerend erfgoed worden 'alle materiële betekenisdragers uit het verleden, die gemeenschappelijke betekenissen verkrijgen binnen een cultureel referentiekader' verstaan. Het immaterieel erfgoed staat voor het niet-tastbare dat door de samenleving of een gemeenschap waardevol genoeg geacht wordt om door te geven aan de volgende generaties.

Het gaat met andere woorden over alles wat enerzijds tastbaar en verplaatsbaar is zoals archiefdocumenten, foto's, affiches, boeken, films, een 'baluchon' van een seizoenarbeider, een reus, enzovoort. Anderzijds gaat het ook om erfgoed dat niet tastbaar is. Denk daarbij aan rituelen, volksfeesten, stoeten, processies, tradities, ambachten, recepten, verhalen of liedjes.

In 2010 sloot de Vlaamse Gemeenschap een overeenkomst af met de intergemeentelijke projectvereniging Viersprong Land van Rode. Deze projectvereniging, opgericht door de gemeenten Melle, Merelbeke, Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem, heeft als opdracht het cultureel-erfgoedbeleid in deze vier gemeenten vorm te geven binnen de contouren die de Vlaamse Gemeenschap bepaalde. Vanaf januari 2011 ging met de aanwerving van twee erfgoedcoördinatoren, Erfgoedcel Viersprong Land van Rode van start. De taken van de erfgoedcel bestaan erin het



lokale cultureel erfgoed op te sporen, te bewaren en te ontsluiten, lokale erfgoedwerkers (zowel vrijwilligers als professionals) te ondersteunen en de lokale bevolking zowel bewustmaken als enthousiasmeren voor het lokale cultureel erfgoed en de zorg ervoor.

In het ancien régime (tot 1789) omvatte de baronie van Rode (een baronie is een regeringsvorm waarbij de macht bij de baron ligt) talrijke parochies en heerlijkheden in de kasselrij Land van Aalst. De huidige gemeenten Melle, (een deel van) Merelbeke, Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem vormden het grootste deel van de baronie. Wanneer deze gemeenten in 2010 besloten de cultureel-erfgoedkrachten te bundelen, was het niet lang zoeken naar een naam die alle partners zowel in het heden als in het verleden met elkaar verbindt.

Tracé Travak. Mobiliteit in het Land van Rode 1870-1970

Mobiliteit is een begrip dat meestal staat voor het zich verplaatsen en beweeglijkheid. Er zijn vele vormen van mobiliteit. Met mobiliteit wordt doorgaans letterlijk het zich verplaatsen bedoeld, al dan niet met behulp van een object zoals een fiets, een motorvoertuig, het openbaar vervoer, een vliegtuig, enzovoort. Er bestaan echter ook meer abstracte vormen van mobiliteit. Sociale mobiliteit bijvoorbeeld waarbij mensen stijgen op de sociale ladder. Ook de verandering van de bevolking (vergrijzing, migratie, babyboom, etc.) en onze maatschappij is een eerder ongrijpbare vorm van mobiliteit. Vanaf het einde van de 18de eeuw tot vandaag veranderde onze samenleving onder impuls van verschillende (r)evoluties. Een interessante invalshoek daarbij is de impact die deze maatschappelijke veranderingen hadden op het leven van alledag en vice versa. Het thema werd interessant bevonden door het Agentschap Kunsten en Erfgoed voor de opstart van een cultureel-erfgoedproject bij Erfgoedcel Viersprong Land van Rode.

Arbeidsmobiliteit in het Land van Rode

Op 1 februari 2012 ging bij de erfgoedcel het project 'Tracé Travak' van start. Tracé betekent plan of ontwerp van een weg. Daarmee wordt zowel het concrete als het abstracte deel van mobiliteit belicht. Het staat enerzijds voor de aanleg van verharde en nieuwe wegen, een (buurt)spoorweg, stations, baren, enzovoort. Anderzijds verwijst een tracé ook naar de figuurlijke weg die de Vierspronggemeenten en haar inwoners tot vandaag aflegden. Het staat voor de overlevingsstrategieën die individuen en groepen planden en hanteerden om de maatschappij bij te kunnen houden. Het thema mobiliteit is een zeer ruim begrip waarmee men vele kanten kan uitgaan.

Om het project werkbaar te maken binnen de gegeven tijd werd het thema verfijnd tot arbeidsmobiliteit of het woon-werkverkeer. 'Travakken' betekent in de meeste Vlaamse dialecten en in deze van de streek in



het bijzonder 'werken'. Elke werkdag pendelen miljoenen Belgen naar en van hun werk. In het Land van Rode is dat niet anders. De meeste mensen wonen niet waar ze werken. Het pendelen maakt deel uit van ieders leven en hoort bij de dagelijkse realiteit. Maar is dat altijd zo geweest? Het Land van Rode is een landelijke regio tussen de steden Gent en Aalst. Landbouw is er eeuwen lang de voornaamste economische activiteit geweest. Men werkte vooral in de eigen gemeente en streek. Maar dat zou gaan veranderen vanaf de 18de eeuw.

Naar een agrarische crisis

Onze maatschappij onderging tussen de 18de en de 20ste eeuw een aantal fundamentele veranderingen. Tot aan de 18de eeuw leek in onze streken de bevolkingsomvang gevangen binnen de grenzen van de landbouw. Deze kon de bevolkingsgroei tot een bepaald niveau bijhouden tot aan het Malthusiaans plafond (Malthus stelde dat er een grens was aan de groei van de bevolking doordat men gebruikt maakte van een beperkte hoeveelheid land). Nadien volgde steeds een daling van de bevolking. Vanaf het midden van die eeuw nam de bevolking echter toe én bleef er voor iedereen eten genoeg. Gent en Aalst groeiden uit tot ware industriesteden onder invloed van de industriële revolutie maar op het platteland zag het er minder rooskleurig uit. Het Land van Rode was in de 19de eeuw een dichtbevolkte regio. Zo'n twee derde van de landbouwbedrijven was niet groter dan vijf hectaren. Negentig procent van het landbouwareaal werd in die tijd verpacht. Die pacht was het hoogst in gebieden met een grote bevolkingsdichtheid. Bijna elke boer pachtte dus een klein stuk grond en betaalde daar een hoge prijs voor.

Het leven van de kleine boer en zijn gezin was hard en op het einde van de 19de eeuw zelfs slechter dan dat van een industriearbeider. Men werkte veel langer en kreeg minder loon op het platteland. J. Van Essche schreef in 1898 "De landbouwer lijdt, zijne akkers brengen hem nauwelijks genoeg op om jaarlijks zijne pachten te betalen, en, van hetgeen de boer

Société nationale des chemins de fer vicinaux
 Chemin de fer vicinal de Gand-Merelbeke-Beerzele-Grammont
 Distances pour l'application des taxes aux transports de voyageurs, de bagages, de marchandises, etc...

41 3 mai 26

19-5-26-113.

Des points ci-contre, aux points ci-après et réciproquement	Gand		Lwijnaerde		Merelbeke		Beerzele		Oosterzele		Sint-Lieven		Beerzele		Ophasselt		Grammont	
	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations	Stations
Gand	0																	
Stations	1																	
Lwijnaerde	1	0																
Merelbeke	1	1	0															
Beerzele	1	1	1	0														
Oosterzele	1	1	1	1	0													
Sint-Lieven	1	1	1	1	1	0												
Beerzele	1	1	1	1	1	1	0											
Ophasselt	1	1	1	1	1	1	1	0										
Grammont	1	1	1	1	1	1	1	1	0									

1) Soit pour l'échange et le transbordement des voyageurs et bagages complets et à charge incomplète à destination de l'un ou de l'autre des points ci-dessus.
 2) Soit pour les expéditions à charge incomplète seulement.
 3) Soit pour les expéditions à charge incomplète seulement.
 4) Soit pour les expéditions à charge incomplète seulement.
 5) Soit pour les expéditions à charge incomplète seulement.
 6) Soit pour les expéditions à charge incomplète seulement.

Uurrooster en afstanden op de lijn Gent-Geraardsbergen, 1926. Collectie de Meyer.

vroeger duur verkoopen kon, en valt er nu maar weinig meer te rapen". Onze landbouw was in die jaren voornamelijk op graanteelt geënt. In de 19de eeuw was meer dan de helft van het Belgische landbouw-areaal bestemd voor de graanproductie. Vanaf de jaren 1880 krijgen Europa en ook het Land van Rode te maken met de agricultural invasion van goedkoop Amerikaans en Russisch graan. De agrarische crisis is een feit. Jonge arbeiders aarzelden dan ook niet en verlieten het platteland. Geld en tijd om elke dag naar de stad te trekken was er niet. Daarom verhuisden jongens en meisjes naar de stad in de hoop er een betere toekomst te vinden in de industrie of om er als dienstmeid aan de slag te gaan.

De meesten bleven echter op het platteland en zochten naar een uitweg voor deze erbarmelijke situatie. Landbouwers zonder land gingen aan de slag als landarbeider, ook al lag het loon van zo'n arbeider lager dan dat van een die in de industrie tewerkgesteld was.

De pendelaar wordt geboren!

Het Land van Rode werd vanaf 1867 aangesloten op het 'nationale' spoorwegnet. De spoorwegaanschaapmaatschappij Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand legde er lijn 122 aan die tot op vandaag Melle met Geraardsbergen verbindt. De lijn doorkruist het centrum van het Land van Rode: de gemeenten Melle en Oosterzele. De komst van de trein veranderde in

eerste instantie niet veel aan deze situatie. De trein was een duur curiosum dat veel bekijks had en vooral voor goederenvervoer werd ingezet.

Dit veranderde in de jaren 1870 met de komst van de goedkope arbeidersabonnementen. Het is meteen de geboorte van de moderne pendelaar. Voortaan kon een arbeider voor relatief weinig geld naar de stad sporen om er in de industrie te werken zonder dat hij daarvoor moest verhuizen. De werkmansstreinen werden pas echt een succes vanaf de jaren 1890. In die jaren werd in het Land van Rode begonnen met de uitbouw van de buurtspoorwegen. Tussen 1898 en 1913 werden Merelbeke, Melle, Oosterzele en Sint-Lievens-Houtem met Gent, elkaar en de Vlaamse Ardennen verbonden via een netwerk van tramlijnen. Ook de trams werden in eerste instantie gebruikt voor het transport van goederen. Zo kwam de stadslijn naar Melle er mede op vraag van de Melse bloemisten. Vanaf de 20ste eeuw nam het aantal pendelaars dankzij de buurtspoorwegen sterk toe. De bevolking werd mobieler en kon meer dan voorheen het traditionele leven op het platteland combineren met werk en hogere lonen in de stad. De afstand die men met de weekabonnementen aflegde nam toe doorheen de tijd. Zo vond men ook werk in Brussel en de Borinage. Dankzij de spoorwegen en buurtspoorwegen, konden landbouwers voortaan bijklussen of voltijds aan de slag gaan als industriearbeider, als ziekenarbeider

in Frankrijk of als mijnwerker in de zuidelijke provincies. Emile Vandervelde bestempelde de maatregel als revolutionair daar het hele land tot een grote arbeidsmarkt evolueerde.

De eerste verkiezingen waarbij ook de gewone man zijn stem mocht uitbrengen, vielen samen met het einde van de crisis. Voortaan zagen politici in de plattelandsbevolking een potentieel kiespubliek. Het opende de strijd om de stem van de boeren. De invoering van de goedkope arbeidersabonnementen kreeg de steun van de katholieke politici. Zij zagen in de abonnementen een middel om een halt toe te roepen aan de migratie naar de steden en mijngebieden waar goddeloosheid en socialisme welig tierde. Pendelaars werden niet ontheemd, bleven onder parochiale hoede en konden hun levensstandaard verbeteren. Ook de socialisten zagen in de pendelarbeid een positief verhaal. Pendelaars kregen op de trein socialis­tische propaganda te horen en werden als sleutel aanzien om het socialisme ook op het platteland ingang te doen vinden. Of die strategie opgewassen was tegen de vele parochiaal georganiseerde beroepsverenigingen en bijstandskassen is nog maar de vraag.

Ook de fiets begon aan een opmars en werd erg populair. Men gebruikte hem in het begin vooral om van en naar het station of de tramhalte te rijden. Na de Eerste Wereldoorlog deed ook de auto zijn intrede maar de nieuwkomer had een beperkte impact op de mobiliteit. De auto was een luxeproduct dat onbetaalbaar was voor Jan met de pet. De verdere uitbouw van een goedkoop en frequent openbaar vervoer zorgde ervoor dat pendelen over grotere afstand mogelijk werd. Na de Tweede Wereldoorlog groeide de mobiliteit en de welvaart. Tijdens de gay fifties en golden sixties konden meer en meer mensen zich een eigen wagen permitteren. Wonen op het platteland was terug in trek. Er was openbaar vervoer, er waren snelwegen, alle comfort was er aanwezig en men kon er wonen in het groen combineren met werken in de stad. Het was er bovendien goedkoper wonen en leven.

Al deze veranderingen hadden een grote invloed op het dagelijks leven van de mensen uit het Land van Rode. Waar vroeger de zon en de klokken van de kerk het ritme van de dag bepaalden, was er nu ook het ritme van tram en trein. Stations en tramhaltes werden nieuwe sociale knooppunten in het dorp, het straatbeeld en de omgeving veranderde grondig door de komst van nieuwe (snel)wegen. Trein en de tram brachten mensen verder dan voorheen naar het werk. De veranderde mobiliteit heeft ook nare kantjes. Nog elke dag laten mensen het leven in verkeersongevallen, strijden actiegroepen tegen geluidshinder van de autostrade en zorgen files ervoor dat we vroeger opstaan om naar het werk te gaan.

Het dagelijks leven: geen alledaags verhaal

Naast arbeidsmobiliteit wordt tijdens het project de focus gelegd op de studie van het dagelijks leven.



Wat lijkt er banaler dan het dagelijks leven? Op het eerste zicht niet veel. Toch is dat dagelijks leven een zeer complex gegeven. Uit het PRISMA-onderzoek van FARO kwam het dagelijks leven als favoriet naar voor bij de erfgoedbeleving van Vlamingen. Het dagelijks leven staat dan ook heel dicht bij de mens, de eigen leefwereld en verbindt ons als samenleving. Het is iets fascinerends, hoezeer het leven van alledag van toen met dat van nu ook verschilt. Net omdat we er elke dag zelf mee te maken hebben.

Ook bij historici is de studie van het dagelijks leven populair. Vanaf de jaren 1960 verschuift de aandacht van de studie van koningen en keizers naar dat van de gewone man in de straat. Sociaal-economische geschiedenis begon aan een opmars. Naar het einde van de 20ste eeuw toe wordt de studie van mentaliteiten en levenslopen een populaire benadering. De studie en de ontsluiting van het dagelijks leven uit het verleden maakt dat verleden tastbaarder en relevant voor een ruimer publiek.

Boven: Tram van de lijn Gent-Geraardsbergen, 1913. *Collectie de Meyer*
Onder: Tram van de lijn Gent-Geraardsbergen aan de halte Meire Stichel, 1946. Fotograaf Wisten. *Collectie de Meyer*



Boven:

Seizoensarbeiders in de bieten, 20^{ste} eeuw.

Collectie Timmermans

Onder:

Tram te Merelbeke, 20^{ste} eeuw.

Collectie Timmermans.

Proeftuin gemene geschiedenis

Met het project ‘Gemene Geschiedenis’ wil het Vlaams steunpunt voor cultureel erfgoed FARO enerzijds het cultureel erfgoedveld (erfgoedcellen en erfgoedwerkers) stimuleren om de geschiedenis van het alledaagse leven aan de hand van (onconventioneel) bronnenmateriaal in kaart te brengen en te ontsluiten naar het publiek en anderzijds het lokale erfgoedveld ondersteuning aanbieden. ‘Gemeen’ betekent volks of gewoon. De term ‘gemene geschiedenis’ staat voor een gemeenschappelijke geschiedenis met een scherp kantje. Het is de bedoeling de geschiedenis van de anonieme massa een gezicht te geven en daarbij de clichés over het dagelijks leven van weleer te ontcrachten. Een voorwaarde bij de studie en ontsluiting van de lokale gemene geschiedenis is dat het gaat om een periode in de geschiedenis waarvoor geen levende getuigen meer voorhanden zijn.

Elk project dat inschrijft op het traject van de gemene geschiedenis is een proeftuin of living lab waarbij men onderzoek voert naar het leven van alledag in een bepaalde regio. De proeftuin maakt via publiekswerking de resultaten van het project en de geschiedenis van het alledaagse leven concreet en tastbaar voor het grote publiek.

In het Land van Rode zijn verscheidene organisaties bezig met het lokale cultureel erfgoed. Het gaat om archieven, musea, documentatiecentra maar ook erfgoedverenigingen die allen begaan zijn met de studie, ontsluiting en zorg van het cultureel erfgoed in het Land van Rode. Deze mensen en organisaties vergroten het draagvlak voor een brede cultureel-erfgoedwerking door middel van publicaties (periodieken als monografieën), tentoonstellingen en activiteiten. Ze hebben de expertise in huis over zowel de geschiedenis van hun gemeente als archivalisch materiaal en getuigenissen.

Het betrekken van het lokale erfgoedveld sluit perfect aan bij het takenpakket van de erfgoedcel, namelijk het lokale cultureel erfgoed opsporen, bewaren en ontsluiten, lokale erfgoedwerkers (zowel vrijwilligers als professionals) ondersteunen en de lokale bevolking zowel bewustmaken als enthousiasmeren voor het lokale cultureel erfgoed en de zorg ervoor. Tracé Travak schreef zich daarom in als proeftuin gemene geschiedenis.

Tijdens het project worden naast het lokale erfgoedveld ook erfgoed sympathisanten via een ondersteuningstraject betrokken. Aan de hand van een didactische werking zal worden toegewerkt naar de mobiele tentoonstelling die in het najaar van 2013 in het Land van Rode zal rondreizen. Door middel van verscheidene workshops, lezingen, publicaties en activiteiten zal getracht worden het lokale erfgoedveld te onderleggen in en te enthousiasmeren voor het behoud, het beheer en de ontsluiting van het lokale cultureel erfgoed en meerbepaald de lokale gemene geschiedenis achter dit erfgoed. Daarbij denken we aan competenties inzake historische heuristiek, bronnenkritiek, gemene geschiedenis, materiële bewaring van collecties, enzovoort. Het vormende aspect heeft een duurzame erfgoedwerking tot doel. Het is een blijvende investering in het erfgoedveld, die ook na de afloop van het project zijn vruchten zal blijven afwerpen. Tracé Travak gaat echter verder en zal ook mondelinge bronnen raadplegen en parallellen trekken met de huidige samenleving.

Wil je meer te weten komen over Tracé Travak en de erfgoedcel?

Surf dan naar www.erfgoedcelviersprong.be. Je kan de erfgoedcel ook bereiken via telefoon (09 363 88 51), via e-mail (info@4sprong.be) of in het Erfgoedhuis (Sint-Antoniusplein 10 9860 Oosterzele).



Postkaart van het station van Merelbeke. Collectie Gemeente Melle.

Lien Ceùppens studeerde geschiedenis aan de Universiteit Gent en archivalieken aan de Vrije Universiteit Brussel. Ze begon haar loopbaan bij het Rijksarchief te Gent waar ze het archief van de parochie en de gemeente Adegem inventariseerde en een zoekwijzer schreef. Vervolgens ging ze aan de slag bij het Algemeen Rijksarchief te Brussel om er als projectmedewerker aan een archiefgids betreffende de koloniale geschiedenis te werken. Je kan Lien bereiken via lien.ceuppens@4sprong.be of op het nummer +32 9 363 88 53. Zij geeft als coördinator het project ‘Tracé Travak’ vorm en organiseert de activiteiten in het kader van de proeftuin gemene geschiedenis.

Bibliografie

- ARNOU T A., Lieux de mémoire, Erfgoed en geschiedenis, in: tijdschrift voor Geschiedenis, 11 (4), p. 541.
- BYLS H., Vlaamse kettigmigranten: de filière Zele-Gilly. In: Goddeeris I., Hermans R. (Eds.), Vlaamse migranten in Wallonië, Leuven, LannooCampus, 2011, p. 100-119
- BYLS H., Het Werk der Vlamingen in Montignies-sur-Sambre. In: Goddeeris I., Hermans R. (Eds.), Vlaamse migranten in Wallonië, Leuven, LannooCampus, 2011, p. 142-167.
- CRAEYBECKX J., De agrarische depressie van het einde der XIXe eeuw en de politieke strijd om de boeren, in: Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis, Brussel, 1973, p. 191-230.
- DE KEUKELEIRE E., Uitbouw stedelijk tramnet en buurtspoorwegen in de Gentse regio: 135 jaar openbaar vervoer in Gent, 2005.
- DE KEUKELEIRE E. en RYCKAERT P., Trams in Merelbeke, Gent, 1998.
- DE NIL B., VERCAUTEREN G., Gemene Geschiedenis. Inspiratiegids voor het onderzoek naar het dagelijks leven van het ‘gewone’ volk (1789-1918), Brussel, FARO, 2012.
- GODDEERIS I. en HERMANS R., Vlaamse migranten in Wallonië, Tielt, Lannoo, 2011.
- MAHAIM E., Les abonnements d’ouvriers sur les lignes de chemins de fer belges et leurs effets sociaux, Brussel, 1910.
- MAHAIM E., Les ouvriers mineurs abonnés au chemin de fer en Belgique, Annales des Mines de Belgique, 16 (1911), p. 67-116.
- VAN DER HERTEN B., Sporen in België: 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS, Leuven, 2001.
- VANDERSTICHELE A., Vlamingen en het verleden. Een bevolkingsonderzoek naar erfgoedbeleving in Vlaanderen, in: FARO. Tijdschrift over cultureel erfgoed, Brussel, 2011, p. 17-35.
- VAN ESSCHE J., Reisboekje voor de “Franschmans” of raadgevingen en gebeden voor de Vlamingen die gaan werken naar Frankrijk, Zottegem, L. Vekeman, 1898, p.3.
- VERHETSEL A. e.a., Pendel in België. De woonwerkverplaatsingen. De woon-schoolverplaatsingen, Brussel, NIS, 2009, p. 11-13.
- WEBER D., Werkmanstreinen en de geboorte van de moderne pendelaar, 1870-1914, in: Brood en Rozen, 2009 (speciaal nummer), p. 131-148.
- WOESTENBORGHS B., Vlaamse arbeiders in den vreemde of Hoe in de 19e en 20e eeuw Vlaamse seizoenarbeiders elders hun brood moesten gaan verdienen, Gent, 1993.