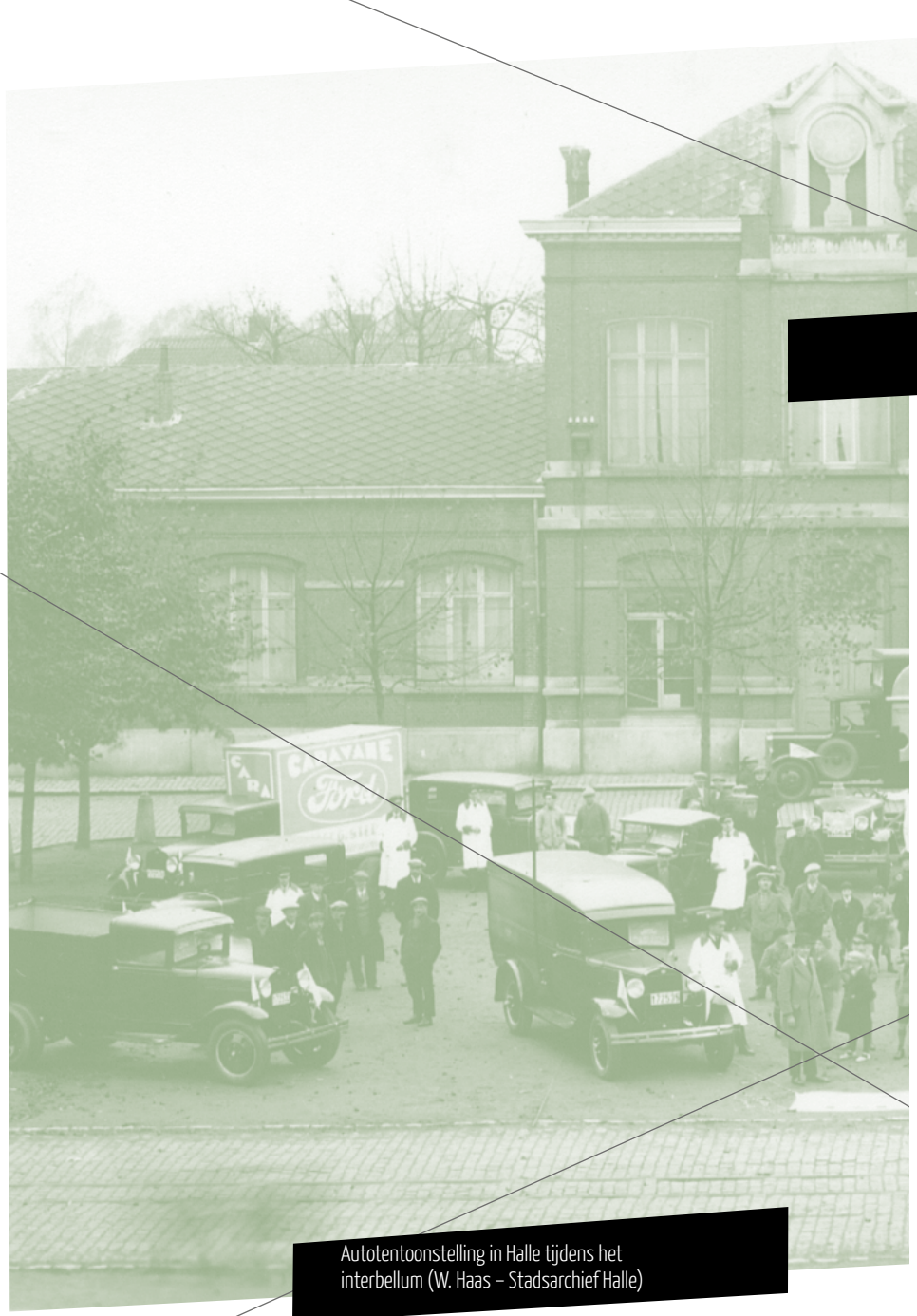
# MET OLDTIMERS TERUG IN DE MOBILITIJD

Brochure ter gelegenheid van Erfgoeddag 2013

Lenniks archief




Autotentoonstelling in Halle tijdens het interbellum (W. Haas – Stadsarchief Halle)

# DE AUTOMOBIEL, HET SYMBOOL VAN DE 20ste EEUW

In 1859 bracht Etienne Lenoir – met behulp van lichtgas, een bobijn van Ruhmkorff en een bougie in porselein – een eerste ontploffing binnen een cilinder teweeg en verplaatste daardoor een zuiger. Op dat moment wist Lenoir ongetwijfeld niet dat deze ontdekking enorme gevolgen zou hebben als aanzet tot het bouwen van motoren.

Tot op dat moment maakten de machines van de industriële revolutie gebruik van stoom om een vorm van 'beweging' te genereren. De stoommachines, die erg zwaar waren, werden gebouwd voor de spoorwegen en dreven schepen aan. De mobiliteit op kleine schaal was nog niet geboren. De constructie van lichte verbrandingsmotoren zou daar echter vlug en drastisch verandering in brengen. Aanvankelijk produceerden een aantal 'luxe'-ambachtslui deze motoren voor welgestelde burgers, die steeds vaker de snelheid en het vermaak opzochten. Dit liet toe de nieuwe technologie goed te ontwikkelen en mensen zoals Henry Ford zagen er wel iets in om op grote schaal te gaan produceren. Na het zoeken naar snelheid, werd de automobiel al gauw een teken van maatschappelijk succes. Er werden grotere aantallen geproduceerd en de sector werd stilaan een gevestigde waarde in het industrieel proces. Hoewel de auto geleidelijk evolueerde tot 'massaproduct', behield ze ook haar eigenschap van 'statussymbool'. Een aantal automerken slaagden er zo de voorbije honderd jaar in om hun naam te linken aan prestige, vermogen of innovatie.

De automobiel, meer dan eender welke andere uitvinding – telefonie, grammofoon, radio, televisie of zelfs computer – werd het maatschappelijk symbool van de 20ste eeuw . De Verenigde Staten, het land dat bij uitstek de moderniteit uitstraalde, werd de 'Nation on wheels' genoemd. De gebruikers konden op basis van het gebruik van hun auto in verschillende categorieën onderverdeeld worden :

- De 'zakelijke gebruiker': voor hem is de auto gewoon het vervoermiddel dat betrouwbaar en praktisch moet zijn.
- De 'reiziger': hij neemt het begrip 'mobiliteit' letterlijk en koppelt er graag 'mijn auto – mijn vrijheid' aan. De auto maakt volledig deel uit van zijn beleving, en wordt eraan aangepast. Denk bijvoorbeeld aan de SUV.
- De 'liefhebber': onderhoudt een 'liefdesrelatie' met zijn auto, die zich uit in een permanente aandacht op alle vlakken (netheid, mechaniek, personalisatie...). De oldtimer-liefhebber vindt hier zeker zijn plaats.
- De 'stoefer': zijn ros dient om op te vallen.
- De 'overtuigde automobilist': waant zich vaak in een strijd 'één tegen allen'. Steeds overtuigd dat hij de beste bestuurder is, en dat de anderen moeten wijken.

Zo aanwezig in ons dagelijks leven, behoort deze individuele mobiliteit onvermijdelijk tot ons erfgoed. Op industrieel vlak zijn het ontwerpen, bouwen, assembleren, herstellen, onderhouden, en vandaag meer en meer ook recycleren, alomtegenwoordig. Op sociaal vlak houdt de maatschappij rekening met het gebruik: individueel vervoer, collectief vervoer, wegeninfrastructuur, reizen... zijn zoveel facetten van het gebruiken van vervoersmiddelen om elkaar te ontmoeten.

Voor de meesten onder ons is de automobiel zeker de meest aanwezige of voelbare evolutie van de ontploffingsmotor, maar het ontwikkelen van een compacte en lichte motor leidde ook nog tot veel andere innovaties. Al in 1903 testte men 'vliegtuigen' om een eeuwenoude droom van de mens waar te maken, kleinere boten werden niet langer door paarden langs kanalen getrokken, maar werden nu ook van lichtere motoren voorzien. Het vervoer van mensen en goederen had geen grenzen meer en gebeurde geleidelijk aan veel sneller dan ooit. Deze elementen droegen zeker bij tot een hoger algemeen welzijn, maar werden soms ook gebruikt voor minder positieve doeleinden, zoals de oorlogvoering.

De mens is een 'nomade'; het zich verplaatsen behoort tot zijn eigenschappen. Aanvankelijk was dit enkel en alleen een kwestie van overleven. Vandaag maakt het deel uit van een zekere vorm van (over)leven in onze maatschappij. Het enorme succes van de grote mobiliteit bracht mettertijd ook problemen met zich mee, in zoverre dat de auto een zondebok werd. Dit neemt echter niet weg dat de meesten onder ons het niet zonder een of andere vorm van mobiliteit kunnen stellen, en dit alleen al wijst er nogmaals op dat alles wat zich "auto"- noom verplaatst een waardig onderdeel is van ons industrieel erfgoed.

Vandaag hebben heel wat ondernemingen binnen hun muren exemplaren van vroege producties gevrijwaard van afbraak of recyclage. Er werden musea opgericht, maar ook vele individuele liefhebbers dragen zorg voor een klein deeltje van dit erfgoed. In de volgende pagina's lees je wat meer over hoe dit in ons land gebeurt.

# OLDTIMERCLUBS IN BELGIË

Jarenlang bestonden slechts twee clubs voor oldtimers in België. De Royal Veteran Car Club Belgium werd in 1956 opgericht en de MG Car Club Belgium in 1958. In 1971 zag de eerste club voor oude motoren het daglicht, de Vétéran Moto Club België, een sectie van de Royal Motor Union De Liège. De eerste golf van nieuwe Oldtimerclubs kwam er in 1972, met de Historical Vehicle Club of Belgium, de Ancient Ford Club Belgium, de Morgan Sports Club Belgium en de Ferrari Club Belgio. In 1973 kwam de Club Belge des Anciennes Citroën erbij en in 1974 de BRAVO, club voor eigenaars van historische racewagens.

De eerste regionale (multimerken) clubs werden in 1976 opgericht: de Westhoek Pioniers en de AVAC in Charleroi. Eind jaren 70 ontstonden de Studebaker en Binocle club (1977), de Renault, Mercedes, MG (Antwerpen) en de Vlaamse Vehikel Klub, de Jaguar club, Peugeot en Rolls-Royce club (1979), alsook de motorenclubs Early Riders en Limburgse Scooterclub in 1978. Tussen 1980 en 1987 werden door enthousiaste oprichters bijna vijftig clubs gesticht: er bestaat zo goed als voor ieder merk of model een specifieke club en in zowat ieder dorp een regionale afdeling.
In het begin van de jaren 80 zorgde Ivan Mahy, conservator van het Museum voor Automobielen in Houthalen, jaarlijks voor een bijeenkomst van de voorzitters van de oldtimerclubs in zijn museum. Dit gebeurde niet alleen om de mogelijkheden van het museum op gebied van activiteiten voor de clubs aan te prijzen, maar ook om de clubs de mogelijkheid te bieden elkaar te ontmoeten en te praten over bepaalde gezamelijke problemen (technische keuring, verzekering...).

Toen het museum Autoworld in 1986 zijn deuren opende in het Brusselse Jubelpark, werd het ernst. Onder leiding van de conservator van Autoworld, Ivan Mahy, groeide het idee om een wettelijke en permanente infrastructuur op te bouwen. Een werkgroep werd opgericht waarna ettelijke vergaderingen volgden. Uiteindelijk vond de oprichtingsvergadering van de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (BFOV) plaats op 7 september 1988. De stichtende leden waren 39 oldtimerclubs en vier personen die zeer goed gekend waren in de oldtimerswereld: Ivan Mahy, Jacques Bougnet, Gérald Lesne en Arnaud Massant.

De Belgische Federatie voor Oude Voertuigen werd opgericht om de belangen van de eigenaars van oude voertuigen op een efficiënte manier te kunnen verdedigen. De vzw staat open voor alle oldtimerclubs, zowel merkenclubs, multimerkenclubs, regionale clubs, clubs voor oude motoren, militaire voertuigen, bedrijfsvoertuigen, landbouwvoertuigen als ook sympathiserende leden zoals musea, organisatoren van evenementen... De beheerraad van de BFOV is samengesteld uit vertegenwoordigers uit alle sectoren, zodat kan ingespeeld worden op de noden en wensen van de verschillende groepen.

Je vindt meer informatie op de website van de BFOV: www.bfov.be

# OLDTIMERCLUBS IN DE PRAKTIJK: TWEE VOORBEELDEN

Amerikaanse auto's uit de vijftiger jaren zijn opvallend op zowat alle gebieden: niet alleen hun vormgeving en grootte, maar ook hun vooruitstrevende techniek (denk maar aan airconditioning, stuurbekrachtiging, automatische versnellingsbak, elektrisch bediende ruiten en voorbank). Dirk Van den Bergh is voorzitter van de '**Forties and Fifties American Cars Enthusiasts**' en weet dus alles over de Amerikaanse auto's uit die periode.

"Er werd in die tijd niet gekeken op een paar kilo's extra chroom," vertelt Dirk. "Het bezit van zo'n auto was nog voorbehouden aan zakenmensen, zelfstandigen en vrije beroepen. Dat mocht dus gerust nog een beetje in de verf gezet worden, om zo het verschil te tonen met de medemens die niet zo goed geboerd had en het dus met een pak minder moest stellen. Het was de tijd dat er sigaren in de auto gerookt werden en dat er met een hoed op werd gereden, waardoor een hoog plafond noodzakelijk was. Er was in die periode ook nog geen sprake was van een rijbewijs. BOB was toen nog gewoon de afkorting van Robert!"

Met zijn club streeft Dirk ernaar om de authenticiteit van de Amerikaanse auto's uit de jaren 40 en 50 te bewaren. "De auto's komen vaak terecht bij mensen die ze helemaal naar eigen wens willen aanpassen: het verlagen van daken en ophanging, het plaatsen van zwaardere motoren, het voorzien van airbrush-schilderingen... Wij vinden dat echter een respectloze manier om ons industriële erfgoed te behandelen en willen dit dan ook graag voorkomen," stelt Dirk. "In onze vereniging behouden we de automobielen zoals ze destijds de assemblagefabriek verlieten. Alles is origineel of gerestaureerd met eerbied voor het authentieke design. Wij trachten de tijd als het ware te stoppen door deze oldtimers zo goed mogelijk te bewaren voor het nageslacht. We zijn dan ook zeer terecht een erkende erfgoedvereniging."

De 'Forties and Fifties American Cars Enthusiasts' tellen meer dan 150 leden. Jaarlijks wordt in elke Vlaamse provincie een toeristische rondrit van zo'n 50 kilometer georganiseerd. Heb je zelf een Amerikaanse auto uit de periode 1935 t.e.m. 1960, of ken je iemand die zo'n auto heeft? Dan ben je uiteraard zeer welkom in de vereniging.

Meer informatie vind je op de website www.forties-fifties.be. Je kan ook bellen naar 0475/415.514.

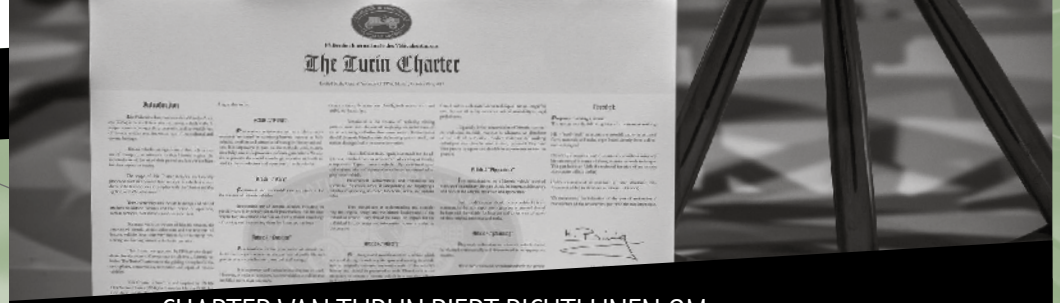
De oldtimerclub '**De Retro Vrienden**' is actief in de regio's Pajottenland en Denderstreek. Hun clublokalen vind je in Herne en in Berlare. Bij de club zijn alle merken van oldtimers welkom. De club wil de oldtimers van eender welk merk en origine in stand houden.

"De Retro Vrienden zijn een club waar wederzijds respect en gezelligheid primeert," vertelt voorzitter Luc Appelmans. "Het bezit van een oldtimer is zelfs geen voorwaarde; interesse en enthousiasme zijn ruim voldoende. Door het lidmaatschap van de club word je onderdeel van een netwerk van liefhebbers dat zowel landelijk als regionaal actief is."
"Tijdens onze toerritten is er geen sprake van onderlinge competitie," zegt Luc. "Het is onze betrachting om evenementen te organiseren waarbij iedereen op eigen tempo rijdt, waarbij je niet de hele dag vragen hoeft op te lossen en waarbij ook ruimte is voor andere activiteiten. Wat is er nu leuker dan samen met andere enthousiaste liefhebbers rondtoeren in je eigen oldtimer in een omgeving waar je misschien nog nooit bent geweest?"

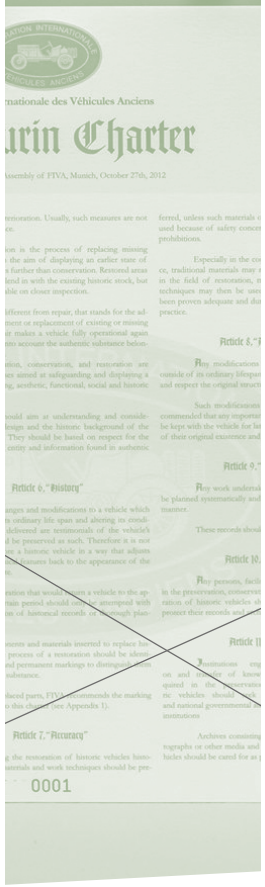
Leden van de club kunnen hun juweeltje laten verzekeren met een goedkope oldtimerverzekering, en krijgen aantrekkelijke kortingen bij een aantal sponsors. De club beschikt ook over een aantal 'techneuten' die kunnen helpen bij technische problemen. Ieder jaar organiseren De Retro Vrienden ook een meerdaagse rondrit in het buitenland. Om de naambekendheid van de club te vergroten, wordt ook deelgenomen aan beurzen.

Geïnteresseerden vinden meer informatie op de website www.deretrovrienden.be. Je kunt ook via e-mail contact opnemen: info@deretrovrienden.be.






# CHARTER VAN TURIJN BIEDT RICHTLIJNEN OM VERANTWOORD OM TE GAAN MET HISTORISCHE VOERTUIGEN




Begin 2013 presenteerde de 'Fédération Internationale des Véhicules Anciens' (FIVA) het Charter van Turijn, een manifest waarin de internationale vereniging een aantal richtlijnen meegeeft om verantwoord om te gaan met historische voertuigen. Het charter werd symbolisch voorgesteld op 29 januari 2013, precies 127 jaar na de 'geboorte' van de auto. Op 29 januari 1886 ontving Carl Benz immers een patent voor zijn driewielig voertuig met een op gas aangedreven motor, een gebeurtenis die kan beschouwd worden als het begin van het persoonlijk vervoer.

Met het wereldwijd erkende Charter van Turijn wil de FIVA aan de eigenaars van historische voertuigen een aantal principes en richtlijnen aanreiken voor het gebruik, het onderhoud en de restauratie van hun voertuig. Eerder werden ook al gelijkaardige manifesten gepubliceerd voor de bescherming van historische schepen (het Charter van Barcelona) en voor de bescherming van historische spoorwegen (het Charter van Riga).

In het nieuwe charter wil de FIVA het recht waarborgen om historische voertuigen te besturen op de openbare weg. "Als we ervoor willen zorgen dat mensen ook in de toekomst nog kunnen genieten van de oldtimers, dan is het belangrijk dat we ze nu erkennen als beschermenswaardig erfgoed," stelt FIVA-voorzitter Horst Brüning. "En dat betekent niet dat we die oude voertuigen louter in musea moeten tentoonstellen. Integendeel, we hopen dat ons handvest ertoe leidt dat er meer oldtimers op de openbare weg te zien zijn. Dat is de beste manier om dit erfgoed met iedereen te delen."

Het charter vraagt eigenaars en gebruikers om het voertuig zo veel mogelijk in zijn authentieke staat te bewaren, om alle onderhoudswerken te documenteren en om ervoor te zorgen dat het voertuig in staat blijft om op de weg te komen.

## GROEIENDE BELANGSTELLING VOOR HISTORISCHE VOERTUIGEN

Volgens de FIVA raken meer en meer mensen geïnteresseerd in klassieke auto's. Wie zou er niet graag een eigen oldtimer hebben? Terwijl het bezitten van oldtimers vroeger een hobby voor een klein aantal liefhebbers was, is het vandaag de dag uitgegroeid tot een wereldwijde beweging.

De milieu- en veiligheidseisen worden echter steeds strenger en complexer, waardoor bezitters van oldtimers geneigd zijn hun voertuigen aan te passen om er zo toch nog maar mee te kunnen rijden. Op deze evolutie wil de FIVA met het nieuwe charter inspelen. De organisatie pleit voor beleidsmaatregelen rond oude voertuigen, en meent dat deze best op internationaal niveau worden genomen. Ze verwijst daarvoor naar het UNESCO-verdrag inzake de bescherming van culturele goederen uit 1970, dat tot nu toe door 120 landen werd aanvaard. In het Charter van Turijn definieert de FIVA een aantal criteria en voorschriften volgens dewelke historische voertuigen kunnen worden beschouwd als culturele goederen.

Een centraal thema van het charter is het behoud van zo veel mogelijk van de originele kenmerken van de voertuigen. Dit geldt niet alleen voor auto's, maar ook voor motoren, opleggers, fietsen en andere mechanisch aangedreven voertuigen, en alle andere voertuigen die niet op rails voortbewegen, of ze nu door stoom, brandstof, mankracht of elektriciteit worden aangedreven. Het charter lijst een hele reeks specifieke aanbevelingen op over het gebruik, het onderhoud, de conservering, de restauratie en de reparatie van bruikbare historische voertuigen. Voor de eerste keer hebben eigenaars van historische voertuigen toegang tot een document waarin ze duidelijke richtlijnen krijgen over de beste manier om voor hun voertuig te zorgen. Op basis van het handvest wil men ook een soort 'identiteitskaart' voor het voertuig ontwikkelen, die aan eigenaars, kopers en verkopers de garantie biedt dat het voertuig in kwestie is gebruikt en verzorgd volgens de richtlijnen in het charter.

## BEHOUDEN, RESTAUREREN OF AANPASSEN?

Het doel van het handvest is om zowel de materiële als immateriële geschiedenis van de voertuigen te beschermen en door te geven aan toekomstige generaties. De FIVA streeft er daarbij naar om een zo groot mogelijke authenticiteit te behouden. Hiervoor is niet alleen permanente, gespecialiseerde zorg voor alle onderdelen van het voertuig noodzakelijk, maar het voertuig moet ook regelmatig rijden. Het rijden met het voertuig zorgt niet alleen voor het voortbestaan ervan, maar stimuleert ook de interesse van het grote publiek in de wagens en in de traditionele vaardigheden om zo'n oldtimers te onderhouden en te herstellen.

De FIVA onderscheidt in de zorg voor dit erfgoed drie belangrijke aspecten:

- Behoud: de zorg om het voertuig te beschermen tegen schade of achteruitgang in zijn oorspronkelijke staat, rekening houdend met de specifieke kenmerken en de eigen historische waarde. De gouden regel is 'Keep the history in the vehicle'. Het kan zeker niet de bedoeling zijn om te komen tot een uitzicht dat 'beter dan nieuw' is.
- Restauratie: dit omvat alle vormen van reparatie, restauratie of reconstructie, bijvoorbeeld het aanvullen van ontbrekende onderdelen om het voertuig terug te brengen naar zijn authentieke staat.
- Aanpassing: alle werkzaamheden die gericht zijn op het 'vernieuwen' van het uitzicht van het voertuig, zonder rekening te houden met historische accuraatheid. Deze aanpak, waarbij het voertuig wordt ontdaan van zijn culturele en historische betekenis, wordt niet aangemoedigd door het charter.

Meer info: www.fiva.org

## BEZOEKTIP

In het Jubelpark in Brussel vind je het museum 'Autoworld'. Je kan er genieten van de meer dan 200 oldtimers, die voornamelijk afkomstig zijn uit de collectie van verzamelaar Ghislain Mahy. De volledige collectie van de famile Mahy telt ruim 950 voertuigen, personen- en vrachtwagens, een verzameling moto's en motoren, archieven, radiatoren, benzinepompen en andere automobilia.

www.autoworld.be

## SURFTIPS

Nog meer weten over oldtimers? Je vindt heel wat informatie op het internet. Neem bijvoorbeeld eens een kijkje op volgende websites:

www.bfov.be
www.fiva.org
www.belgianvehicleheritage.be
www.oldtimerweb.be
www.moto.be

# TERUG IN DE MOBILITIJD: ORGANISEER EEN ERFGOEDPROJECT ROND MOBILITEIT!

## MOBILITEIT: HISTORISCH FEIT EN ACTUALITEIT

Mobiliteit is één van de meest actuele thema's. Dagelijks luisteren we naar fileberichten op de radio, klagen we over vertragingen op de bus of de trein en maken we ons zorgen over vervuilende uitlaatgassen. Anderzijds is het een thema met een grote historische link. Dat bewijst bijvoorbeeld dit verkeersbord, waarvan iedereen de betekenis wel kent: een (onbewaakte) overweg. Nochtans komt de afbeelding op het bord niet meer overeen met hoe wij de trein nu kennen. Een stoomlocomotief? Het is toch al vijftig jaar geleden dat we deze door ons landschap zagen razen!
Wist je trouwens dat...

- ... ook de Romeinen al fileproblemen kenden? Augustus en Hadrianus namen maatregelen in verband met vrachtvervoer in Rome
- ... de standaardafstand tussen twee spoorrails 1m43 is, identiek aan de afstand tussen de wielen van huif- en andere karren.
- ... bijna alle trage wegen historische roots hebben. Het zijn relicten die getuigen van oude verbindingen tussen dorpskernen (kerkwegels), vroegere doorgangen voor landbouwers (karrensporen), wegen die werden gebruikt om boten voort te slepen (jaag- en dijkpaden op oeverstroken) of van verdwenen trein- en tramverbindingen.

Het is duidelijk dat onze huidige vervoersmiddelen en infrastructuur sterk geworteld zijn in het verleden. Een project rond mobiliteit en erfgoed biedt dus niet enkel de kans om het licht te werpen op vroegere mobiliteit maar ook om de evolutie naar en de toestand van de actuele situatie te verklaren. Bovendien krijgt iedereen in het dagelijks leven, gewild of niet, met mobiliteit te maken. Dit biedt uitstekende kansen om enerzijds interactie en discussie op gang te brengen en om anderzijds diverse doelgroepen aan te spreken.

## AAN DE SLAG MET ERFGOED EN MOBILITEIT

### WELKE BRONNEN KAN JE GEBRUIKEN?

Wil je een project opzetten rond erfgoed en mobiliteit, dan kan je diverse bronnen aanspreken om je verhaal samen te stellen. Hier geven we enkele mogelijkheden.

**Wegen en infrastructuur**
Uit de wegen en de infrastructuur zelf kan je reeds heel wat informatie afleiden. De ligging, de staat, de omliggende gebouwen en verkeersinfrastructuur vertellen veel over de functie en geschiedenis van de wegen. Een baanwachterswoning langs de spoorweg getuigt van het vroegere functioneren van overwegen; oude trambeddingen tonen ons herinneringen aan een verdwenen tramtraject en een holle weg vertelt ons dat de weg vroeger druk bewandeld of bereden werd. Ook uit straatnamen kom je meer te weten over hun vroeger functie. Voor straatnamen als Blijde Inkomststraat of Molenstraat is het meteen duidelijk wat men hieruit kan afleiden. Soms moet je wat beter graven om de betekenis te weten komen. De naam Zevenbunderstraat verwijst zo bijvoorbeeld naar de lengte van de straat, bunder is immers een afstandsmaat. Wijs je publiek ook op deze stille getuigen van het verleden. Ook al passeert men dagelijks op deze wegen, weinigen staan er bij stil dat je het landschap echt kan lezen.

Volgende websites kunnen je hierbij van nut zijn:

- Google Maps is een handige tool om de actuele situatie van het wegennet te bekijken en te vergelijken met oude kaarten. maps.google.be
- Op de website van jouw provincie kan je een atlas van de buurtwegen vinden. Je vindt deze op de volgende links: gis.vlaamsbrabant.be – gis.provant.be – gis.oost.be – gis-west.be – gis.limburg.be
- In 1769 werd een gedetailleerde kaart getekend van de Oostenrijkse Nederlanden. Deze Ferrariskaart is digitaal ontsloten en doorzoekbaar per gemeente. belgica.kbr.be/nl/coll/cp/cpFerraris_nl.html

Uiteraard kunnen ook andere oude kaarten gebruikt worden in je onderzoek. Er zijn verschillende musea en archieven met een uitgebreide kaartencollectie.

Familie poseert voor auto (Lenniks Archief)

## Vervoersmiddelen

Oude voertuigen, van fiets tot trein of zeppelin, zijn vaak echte publiekstrekkers. Bovendien geven ze heel wat informatie prijs over de mechaniek en materialen die in een bepaalde periode gebruikelijk waren. Er zijn in Vlaanderen een aantal musea die oude voertuigen tentoonstellen: Trammuseum Brussel, Vlaams Tram- en Autobusmuseum Antwerpen, Tramsite Schepdaal, Autoworld Brussel, Koninklijk Legermuseum Brussel met luchtvaarthal, Stoomcentrum Maldegem, MAS Antwerpen en Historisch Museum De Plate Oostende. Meta vzw houdt zich bezig met erfgoedzorg voor oude trams en bussen, terwijl NMBS Holding de erfgoedzorg voor oude treinen en locomotieven op zich neemt.

Dieren fungeerden lange tijd als belangrijkste vervoersmiddel: paarden, ezels, koeien en zelfs honden werden voor karren gespannen of bereden. Het bekendste trekdier is waarschijnlijk het Belgsich trekpaard. In Vollezele is het Museum van het Belgisch Trekpaard gevestigd. Heel wat oude voertuigen, en dan vooral auto's, zijn momenteel in privébezit. De Belgische Federatie voor Oude Voertuigen verdedigt de belangen van eigenaars van oude voertuigen.

## Verhalen en getuigenissen

Mobiliteit gaat niet enkel over wegen en infrastructuur maar vooral over de mensen die er gebruik van maken. Aangezien de mobiliteitssector een sector is die continu in beweging is, hangen er vaak heel wat verhalen en herinneringen aan vast. Het kan dus zeker nuttig zijn om in het kader van je project de betrokken personen te bevragen. Een verhaal over de eerste auto in het dorp of de getuigenis van een gepensioneerde trambestuurder kunnen dienen om jouw project te stofferen. Persoonlijke getuigenissen spreken vaak ook meer aan dan de droge geschiedenis, bovendien kunnen ze nieuwe verhalen naar boven doen komen.

## Archieven

In het gemeente- of stadsarchief is een hoop informatie over mobiliteit terug te vinden. Documenten over infrastructuurwerken, overeenkomsten met maatschappijen van het openbaar vervoer of klachten van bewoners over de staat van de wegen kunnen heel wat gegevens prijsgeven. Ook de archieven van de NMBS en de NMVB (nu De Lijn) zijn het raadplegen waard.

## Krantenartikels

Sla de krant open en je merkt dat mobiliteit alomtegenwoordig is. Ook in oude kranten kom je heel wat artikels en foto's tegen over wegenwerken, ongelukken of berichten over de uurregeling van het openbaar vervoer. Niet enkel nationale kranten maar zeker ook lokale kranten bieden schatten aan informatie. Door verschillende jaartallen naast elkaar te leggen zijn er misschien evoluties waar te nemen? Ook de advertenties zijn de moeite om eens te bekijken: welke automerken worden aangeprezen, maakt het openbaar vervoer reclame...?

*Auto tegen een elektrische paal te Schepdaal*

Dinsdagavond waren een vijftal sportliefhebbers uit het Geermardbergsche met den luxe-auto van den h. Georges Delrue van Overbeelare naar de Brusselsche zeedagsche zaal kijken. Bij het terugkeeren had dit echter voor hen een bijna tragisch verloop.

Rond 3 uur, Woensdagmorgen, was de h. Delrue met zijn vrienden teruggekeerd en volgde de sporen van de tramlijn Brussel-Ninove, daar hij anders bijna onmogelijk was, om wille van den dichten mist de baan te volgen.

Gekomen aan het Spanuit te Schepdaal liepen eenige sporen door elkaar zoodat de auto plots tegen een elektrische paal reed. [illegible]

De Volksstem (1934)

## Foto's

Ook oude foto's kunnen ons heel wat vertellen. Maak eens een vergelijking tussen de toestand van wegen op oude foto's met de huidige situatie. Wat is er veranderd of is alles net hetzelfde gebleven? Trotse familiefoto's voor de auto of kiekjes van groepsuitstappen, de brouwer op pad met paard en kar of een boot die van op het jaagpad voortgetrokken wordt, oude beelden geven je publiek een exclusieve kijk in het leven van toen. Verder geven ze ook informatie over sociale status en prestige. Stel jezelf steeds de vraag waarom de foto genomen werd.

Het Huis van Alijn, museum over de cultuur van alledag, verzamelde een collectie foto's van families die poseren bij hun auto (www.huisvanalijn.be/product/familiefoto-bij-auto). Op de beeldbank van jouw gemeente of regio vind je

Au Terminus du Tram
(Zuidwestbrabants Museum Halle)

mogelijk heel wat interessant beeldmateriaal, bijvoorbeeld op www.erfgoedplus.be voor Vlaams-Brabant en Limburg. Via www.erfgoedcellen.be kom je terecht bij de vlaamse erfgoedcellen en hun beeldbanken. NMBS Holding heeft een fototheek met onder andere foto's en affiches. Meer informatie op www.nmbs-holding.be

## Liedjes

"Op de boerentram zat een madam" Er zijn heel wat volksliedjes die gaan over vervoer en die vaak ook gezongen werden op het openbaar vervoer. Ze getuigen vaak over hoe het er aan toe ging op de bus of tram en welke sociale rol het vervoersmiddel speelde. Muziekmozaiek is het steunpunt voor volksmuziek en jazz. In hun volksmuziekarchief vind je oude partituren, liedjesteksten en opnames.

## INVALSHOEKEN

Aangezien mobiliteit in het dagelijks leven geworteld is, zijn er oneindig veel mogelijkheden om het daarover te hebben. We geven hier enkele mogelijke invalshoeken mee, al zijn er vast nog een heleboel andere opties.

## Sociale invalshoek

Mobiliteit had en heeft vaak zeer veel invloed op sociale aspecten van het leven. De aanleg van een kanaal of snelweg snijdt misschien een groep bewoners af van de rest van hun gemeente maar zorgt voor sneller transport over een langere afstand. Via interviewtechnieken en mondelige geschiedenis kan je de impact op bepaalde bevolkingsgroepen ontdekken. (Literatuurtip: Jan Bleyen en Leen van Molle, Wat is mondelinge geschiedenis, 2012.)

## Werknemers

Was er in jouw gemeente een station of een tram- of busdepot? Dan werden hier waarschijnlijk heel wat gemeentebewoners tewerkgesteld. Je kan in jouw project focussen op de gemeenschap die zich hierrond vormde. Interessante vragen zijn: Hoeveel mensen werkten er? In welke functies? Van waar waren ze afkomstig? Waar woonden ze? Hoe was hun sociale leven geregeld?

## Religieuze mobiliteit

Ook religie is vaak een motief voor mensen om zich te verplaatsen. Dit kan gaan van pelgrimstochten tot ommegangen, processies of de zondagse wandeling naar de kerk. Kapelletjes, kerken, maar ook herbergen op pelgrimsroutes en hun plaats in het landschap vertellen meer over deze religieuze mobiliteit. Het loont ook om de geschiedenis van deze gebouwen of foto's van processies en bedevaarten onder de loep te nemen.

## Recreatie

De laatste jaren krijgt mobiliteit steeds vaker een recreatieve functie. Kleine wegen die in onbruik zijn geraakt worden met elkaar verbonden door een wandelknooppuntennetwerk. Op het kanaal varen toeristische boten. Hoe heeft deze evolutie van nutsvoorziening tot ontspanningsvoorziening zich gemanifesteerd? Werd in de loop van de geschiedenis verkeersinfrastructuur ook al ingezet voor recreatieve doeleinden? Foto's waarop in het kanaal gezwommen wordt of in de winter geschaatst, getuigen van wel, al was dit minder georganiseerd dan nu. Een interessante invalshoek!

## Actuele thema's

Ongevallen, files en milieuproblemen zijn momenteel de hete hangijzers die rond mobiliteit hangen en waarover veel discussie is. Hoe werden deze thema's vroeger beleefd? In krantenartikels of in het archief van je gemeente kan je beslist informatie vinden.

## WAT INSPIRATIE...

## Vertelavonden

Vertellen over vroeger geraakt steeds meer in trek. Er worden vertelavonden georganiseerd in café's, bibliotheken of cultuurcentra. Mobiliteit is een ideaal thema voor zón vertelavond. Zowel persoonlijke verhalen, legendes, liedjes als historische feiten kunnen aan bod komen. Probeer ook reacties op te wekken en verhalen te sprokkelen bij je publiek!

## Op school

Werken rond erfgoed en mobiliteit is een goede insteek om vakoverschrijdend te werken in de klas. Verkeerskunde, geschiedenis, wiskunde, fysica het is er allemaal mee verbonden! Bovendien kan het een goed aanknopingspunt zijn om de schoolomgeving te ontdekken. Een voorbeeld is het educatief spel 'Terug in de MobiliTIJD' van Erfgoedcel Pajottenland Zennevallei waarbij leerlingen aan de hand van een blinde kaart de geschiedenis van mobiliteit in de regio reconstrueren.

## Trage wegen

Trage wegen bieden een enorme meerwaarde, al zijn er heel wat helpende handen nodig om ze te ontsluiten. Dit kan je in de aandacht plaatsen door het organiseren van een wandeling of fietstocht. Onderweg kan, bijvoorbeeld aan de hand van oude foto's, ingegaan worden op de geschiedenis van de wegen, de personen die ze bewandelden en de functie de ze hadden. Voor informatie over deze wegen kan je terecht bij Trage Wegen vzw.

Educatief spel 'Terug in de MobiliTIJD' (Erfgoedcel PZ)

Erfgoedcel Pajottenland Zennevallei zet zich in voor het cultureel erfgoed in de 16 gemeenten van de regio Pajottenland Zennevallei. In 2012 en 2013 werkt zij aan het project 'Terug in de MobiliTIJD'. Organisaties uit de regio worden ondersteund in hun activiteit rond erfgoed en mobiliteit. De erfgoedcel ontwikkelde verder een reizende tentoonstelling, een educatief spel en een publicatie. Voor meer informatie: www.erfgoedcelpz.be/terug-de-mobilitijd

ERFGOEDCEL PAJOTTENLAND ZENNEVALLEI

## COLOFON

Deze brochure kwam tot stand in het kader van de activiteit 'Met oldtimers terug in de MobiliTIJD' tijdens de Erfgoeddag op 21 april 2013. Volgende partners werkten mee aan deze activiteit en de bijhorende brochure:

- Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (BFOV) - www.bfov.be
- Forties and Fifties American Cars Enthusiasts - www.forties-fifties.be
- De Retro Vrienden - www.deretrovrienden.be
- Erfgoedcel Pajottenland Zennevallei - www.erfgoedcelpz.be
- ETWIE – Expertisecentrum voor Technisch, Wetenschappelijk en Industrieel Erfgoed - www.etwie.be

ETWIE vzw, Van Beethovenstraat 8-10, 2800 Mechelen

ETWIE
Expertisecentrum voor Technisch, Wetenschappelijk en Industrieel Erfgoed

Erfgoedcel Pajottenland Zennevallei

Met steun van de Vlaamse overheid

Forties and Fifties American Cars Enthusiasts

De Retro Vrienden