

ENKELE PRIJZEN VAN IJZERWERK VOOR

LANDBOUWVOERTUIGEN ROND 1900

door Rene De Keyser

Om de hieronder aangehaalde gegevens beter verstaanbaar te maken voor iedereen, volgt eerst een kort overzicht van deze voertuigen, zoals ze waren in de tijd van Frans Boussemaere, dorpsmid te Oostkerke (1).

De noorderse boerenwagens werden ingedeeld in brede wagens en smalle wagens. De hoepels op de wielen van de brede wagens hadden een breedte van 11 tot 12 cm.; terwijl deze voor de smalle wagens 7 tot 8 cm. breed waren. Gewoonlijk bezat men voor de brede wagen een zeil of wijte, die op halve hoepels waren bevestigd. Deze hoepels, waarvan de vorenste in ijzer en de vijf andere in hout waren, zaten vast met hoepelkrammen die in de verhoogsels van de wagenkassen aangebracht waren.

De brede wagen was de marktwagen en had een lange dissel; hij werd bespannen met een koppel paarden. De smalle wagen was meer bestemd voor dagelijks gebruik op en rond de hoeve en had gewoonlijk een korte dissel.

Er leeft ook nog een vage herinnering aan een ander type van wagens, nl. de bakwagen. De bakwagen had ongeveer in het midden van de bodem een verdieping of bak, die rustte op de langwagen. Deze bak diende om de voeten in te zetten zodat men gemakkelijker in deze wagens kon zitten met **verwarmingstoestellen** (2) (branders) bij de voeten.

De driewielkar of draaikarre werd gebruikt voor alle klein vervoer; bv. om rapen en bieten te vervoeren; en om de ploegen en eggen van en naar het land te voeren. De bak kon kippen, zodat de lading gemakkelijk kon gelost worden. Een ouder type van driewielkar was deze met vast voorwiel, de zogezegde zottekarre. Deze was natuurlijk niet erg praktisch bij het veranderen van richting. Daarom vermeldt Frans Boussemaere herhaaldelijk uitdrukkelijk bij herstellingen dat het

om een draaikarre ging, dit wil zeggen het in die tijd nieuwe model waarvan het voorwiel of de voorloper in alle richtingen kon draaien.

De sieze of sjees diende alleen voor personenvervoer; ze had een kap die kon neergelegd worden en opgeplooid.

De siezekarre had een vaste kap met op elke zijde een venster waarvoor gewoonlijk ijzeren roeden aangebracht waren om het glas te beschermen. Zij was, evenals de sieze voorzien van veren ofte ressorts.

De traankar diende ook om lasten te vervoeren en kon bedekt worden met een zeil of wijte. Ook hier was de voorste hoepel gemaakt van ijzer en de andere gewoonlijk in hout. Op Oostkerke, bij de familie Tilleman, was er ook een lichte kamion op veren. Ook hier kon een wijte worden aangebracht. Deze lichte kamion op vier wielen heb ik dikwijls weten gebruiken als lijkwagen bespannen met één paars tussen de tramen. In het begin van deze eeuw bestond op Oostkerke ook een korte tijd een melkerij. Zij was ingericht op de oude molen langs de Pompestraat. Jacobus Landuyt haalde de melk op bij de boeren met een melkkar. Het was een traankar op veren, die in 1906 bijzonder veel herstellingen vereiste.

Verders bezat een van de klanten van Frans Boussemaere een ezelkar, en een andere klant had een machinekar. Op deze laatste tweewielige kar stond een inrichting om wol en pluimen te kuisen. Met deze machinekar ging de man van huis tot huis om zijn diensten aan te bieden. De kar droeg als opschrift: "Lukas Lauwers uitvinder van de wol- en pluimbewerking - Nooit gedacht - Oostkerke".

Op iedere hoeve vond men ook nog een in hout gemaakte slede. Dit voertuig zonder wielen, was langs onder beslagen met twee banden ijzer zoals de ijsstoel waarmede de kinderen zich vermaken op het ijs. Verder vinden we ook nog vier kinderwagensvermeld. Het waren **miniaturwagentjes** waarmede door de jeugd wel eens boodschappen werden gedaan.

De boerenkortewage tenslotte werd gebruikt om de mest uit de stallen te voeren en om allerhande kleine werkjes uit te voeren. Daarbij hadden de landbouwers gewoonlijk een grote of een kleine aalbak of beerkar. Het was een halfronde houten bak, bij elkaar gehouden door ijzeren banden. Om de beer te voeren nam men de kassen af van de smalle wagen of de kipbak van de driewielkar, en men verving de kassen of de karrebak door een speciaal daarvoor gemaakt houten ga-reel waarin de halfronde aalbak paste.

oooooooooooo

De diameter van de achtwielen van een gewone noorderse boerewagen varieerde van 1.30 m. tot 1.37 m. De voorwielen van een dergelijke wagen hadden een



Een noorderse "brede wagen"

Een boerenkortewagen
(nu in Museum Sincfala)



Een houten "tole"
(let op ijzeren beslag)

doorsnede van 80 tot 85 cm. De twee grote wielen van een driewielkar hadden 1 m tot 1.12 m. diameter. Het voorwiel of de voorloper had een diameter van 50 tot 55 cm. Het wiel van een boerekortewagen met gebogen tramen had 54 cm diameter. Metselaars en gronwerkers gebruikten een kortewage met rechte tramen en vaste kassen, met een kleiner wiel van 42 cm diameter. Dit was ook ongeveer de maat van het wiel van de steenwagen of de kortewagen met hoge kop en zonder kassen die gebruikt werd op de steenbakkerijen.

Een siezewiel had ongeveer 1.38 m. diameter en dit moet ook de afmeting geweest zijn van de wielen van de traamkarren. Ronde karren en steekkarren worden in het rekenboek van Fran Boussemaere niet vermeld.

De asbreedte tussen de wielen van een noorderse boerenwagen was 1.57 m. Een wagenas was in het midden tussen de wielen het hoogst. De wagen stond steviger op de wielen wanneer de as lichtjes gebogen was. Men noemde dit onderas. De uiteinden, waar de wielen op vast zaten, waren iets naar voren geplooid, zodat de wielen een weinig toeloop hadden. Een as de juiste vorm geven of teruggeven noemde de smid: een as op speur of spoor zetten.

Om te beletten dat de wielen van de as zouden aflopen, werd een kapo op het einde van de as gedraaid. Er bestond echter ook een oudere manier, waarbij enkel een linze gestoken werd door een kleine opening op het einde van de as. Deze manier werd gebruikt voor de houten wagenassen die langs de onderkant versterkt waren met een dunne ijzeren as.

De breedte van de hoepels was nogal verschillend. De brede wagen werd zo genoemd omdat de hoepels en dus het hele wiel, de breedste waren, nl. ongeveer 11 cm. De hoepels van de smalle wagens waren ongeveer 8 cm. De hoepels van de wielen noemde men ook het beslag.

oooooooo

Iedereen weet dat rond gelijk welk houten wiel een ijzeren beslag werd gelegd om het wiel samen te houden, en om bij het rijden de sleet te verminderen. Oorspronkelijk werd voor dit beslag geen hoepel gebruikt: men nagelde eenvoudig einden ijzer op de houten velgen. Wanneer men juist begonnen is met de einden ijzer te vervangen door hoepels is bij mijn weten nog niet bepaald. Frans Boussemaere vertelde altijd aan Jozef Van Nieuwenhuyse, die bij hem leerde smeden, dat hij in zijn jonge jaren wielen beslagen had met stukken ijzer. Misschien staat dit wel in verband met de uitbreiding van het net van steenwegen of kalsijden, dat in de vorige eeuw langzaam de aardewegen verving.

De ijzeren lat waarmede de hoepel gemaakt zou worden, kreeg een regelmatig gebogen vorm met behulp van de plooiemachine. Daarna werden de twee uiteinden bijeen gebracht en aaneen gesmeed. Een hoepel die iets te groot was, werd opgewarmd in het smisvuur en dan met behulp van de stuikmachine een weinig samengeperst. De diameter van de hoepel werd een paar centimeter kleiner gemaakt dan de doormeter van het wiel. Het aanbrengen van de hoepel rond een groot wagenwiel was voor de smid een van zijn zwaarste werken, waarbij alle beschikbare handen nodig waren. Om de hoepel rond het wiel aan te brengen moest hij opgewarmd worden om hem te doen uitzetten. Dat opwarmen gebeurde in het daarvoor speciaal vergroot smidsvuur. Daarvoor werd aan het smidsvuur een halfronde ijzeren bak toegevoegd om het vuur een grotere oppervlakte te geven zodat de hoepel geheel ineens kon opgewarmd worden. Om het werk uit te voeren lag het houten wiel plat op de grond met de bus in een putje. Wanneer de hoepel, naar het oordeel van de smid, warm genoeg was, werd hij met speciaal daarvoor geschikte haken uit het vuur genomen met drie of vier personen, en over de velgen van het wiel geslagen; wat soms veel inspanning vergde. Het opwarmen moest immers juist gepast zijn: de hoepel mocht niet te warm zijn om het hout van de velgen niet te verbranden, doch warm genoeg om hem voldoende te doen uitzetten. Eenmaal rond het wiel, ging de hoepel afkoelen en terug inkrimpen. De hoepel en de velgen werden dan nog op regelmatige afstanden aan elkaar bevestigd met bouten doorheen de op voorhand in de ijzeren hoepellat geboorde gaten.

oooooooooooo

En nu enkele prijzen voor ijzerwerk van Frans Boussemaere te Oostkerke.

1885	Petrus Quataert hoepel verlegd van de kindervagen	0.50 Fr.
1885	Lucas Lauwers 2 nieuwe resoorbladen voor machienekar 5 kg	5.30
1886	Bernard Thoof 2 nieuwe trekhogen voor slede	1.81
"	Constant Bonte 2 ijzers op hijsstoel gelegd	1.18
"	Wed. Claeys een nieuw sledebeslag 14 kg	5.70
"	Jan Tilleman 2 brede voorhoepels 112 kg a 45 ct.	50.40
"	Felix Provoost 2 hoepels voor traamkarre 92 kg a 50 ct.	46.00
1887	Andries De Smidt 2 hoepels verlegd van ezelkar	8.36
"	Pieter Gouweloze nieuw sledebeslag 27 kg	8.36
1888	Wed. Claeys 2 nieuwe siezehoepels	55.00
"	Petrus Quataert 2 smalle voorhoepels 70 kg	28.00
"	Louis Monbaliy nieuwe karre geijzerd	60.00
"	Lieven De Bree nieuwe karre geijzerd met resoors, as, nieuwe hoepels en toebehoorten	120.00

1889	Bernard Van Hove 1 brede voorhoepel 55 kg	24.75 Fr
1890	Petrus Standaert 3 nieuwe linzen voor vagenwielen	2.25
1891	Wed Leopold Claeys nieuwe aalbak geijzerd	40.00
1892	Pieter Serpieters 2 linzen vermaakt voor de bakwagen	0.36
1893	Edward Danneels nieuwe draaikarre geijzerd	80.00
1894	Petrus Haverbeke stuk in as gedaan en op speur gezet	7.50
"	Wed. Bernard Den Dooven 2 brede voorhoepels 112 kg	50.00
1895	Jozef Danneels nieuwe draaikarre geijzerd	55.00
1896	Wed. Belleghem nieuw ijzerwerk voor aalbak	25.00
1897	August Dobbelaere traamkar op resoors geijzerd	37.00
1898	Louis Menze (Mengé) 2 voorhoepels 121 kg	44.75
"	Jozef De Bruyne nieuwe wagen geijzerd	150.00
1899	Louis Callewaert 4 brede hoepels 298 kg	128.14
"	Frans Strubbe 2 brede achterhoepels 229 kg	100.50
"	Jozef Vlaminck nieuwe wagen geijzerd	155.00
1900	Edward Vermeersch nieuwe smalle wagen geijzerd	175.00
"	Jan Tilleman 2 nieuwe booten 26 kg en 1 nieuwe wagenas wegende 51 kg	46.45
"	Wed. Leopold Strubbe 2 nieuwe linzen voor wagenwielen	1.10
1901	Jozef De Bruyne 2 hoepels op wielen van de kinderwagen	0.81
"	Jan Slabbinck 2 smalle achterhoepels 130 kg	60.30
"	Leopold Van Holm molenaar Hoeke nieuwe as en capoon	35.00
"	Andries Slabbinck nieuwe wagenas en capoon	32.00
"	Jules Callant spille voor karrebak 4 voet lang en scheers	5.00
"	Louis Den Dooven 4 nieuwe hoepels 210 kg	84.00
1902	Henri Verlinde 2 smalle achterhoepels 102 kg	45.00
"	Jan Tilleman Hoeke nieuwe vooras 43 kg en capoon	35.00
"	Wed. Monballui 2 brede voorhoepels 91 Kg	40.95
"	Jan Slabbinck 2 smalle voorhoepels 76 kg	36.20
1903	Jan Belleghem nieuwe draaikarre geijzerd 3 nieuwe hoepels	82.00
"	Wed. Belleghem 1 hoepel voor wagenwijte	0.81
"	Frans Strubbe 2 nieuwe achterhoepels 148 kg	66.60
"	Wed. Strubbe 2 smalle voorhoepels 62 kg	27.90
"	Jozef De Bruyne nieuwe karrebak geijzerd	22.00
"	Leopold Van Holm 4 roen voor het venster van siezkarre	1.50
"	Jan Slabbinck 2 hoepels voor siezkarre	50.50

1903	Wed. Dombrecht hoepel voor kortewagen	2.50 Fr.
1904	Pieter Serpieters nieuwe kortewagenspille	0.45
"	Wed. Belle 1 capoo voor de siezeas	5.00
"	Henri Verlinde 4 capoon voor de bredewagen	14.00
"	idem 1 nieuwe capoosloter	1.50
1905	Leopold Tilleman 2 hoepels voor de kamion 108 kg	43.20
"	Pieter Serpieters 2 siezehoepels 78 kg	45.00
1906	Camiel Lambrecht 1 vooras	32.00
"	Edward Van Nieuwenhuyze (molenaar te Oostkerke)	
	4 karten (3) voor de bussen van de kindewagen	1.63
"	Andries Slabbinck nieuwe wagenas 44 kg en 2 booten (3) en capoon	37.00
1907	Leopold Tilleman 2 voorhoepels 91 kg	36.40
"	Louis Hobus 2 brede voorhoepels 112 kg	44.80
"	Lieven De Bree hoepel voorloper driewielkar 25 kg	10.00
1908	Gustaaf Tilleman nieuwe wagen geijzerd	210.00
"	Henri Tilleman achteras 53 booten en capoon	50.00
"	Theophiel Van Holm 2 hoepels van traamkarwielen 132 kg	56.40
1909	Theophiel Van Holm nieuwe draaikar geijzerd met nieuwe hoepels, kruise, as en capoon	125.00
"	Camiel Pintelon 2 hoepels voor siezekarre en 14 vijzen	45.00

oooooooooooo

B r o n n e n :

Rekeningboeken van Frans Boussemaere

Mondelinge mededelingen door Gaston Boussemaere, kleinzoon van Frans; door Rene Tytgat en Camiel Tytgat, rustende wagenmakers te Oostkerke; hun zusters Hortense was gehuwd (+) met Cyriel Boussemaere, zoon en opvolger van Frans; en door Jozef Van Nieuwenhuyse gewezen hoefsmid te Oostkerke en leerling van Frans en Cyriel Boussemaere.

In het "Album Viaene" uitgegeven door het Westvlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde, verscheen op blz 73 tot 83 van de hand van de heer A. Bonnez: De Boerenwagen van heurnse Houtland. Deze zeer leerzame bijdrage vervuld met mooie foto's en tekeningen van alle wagenonderdelen, geeft daarbij een reeks prijzen, uittreksels uit het rekeningboek van de wagenmaker van Stavelhoekje, beginnende in 1902 en lopende tot 1920. Het Album Viaene is ter beschikking van de belangstellenden in de bibliotheek van onze Kring. Aanvragen bij de sekretaris, Jos. Rau.

N o t a' s :

1. Lees over Frans Boussemaere en zijn rekeningboeken in "Rond de Poldertorens" 12e jaargang Nr 1, bladz. 43 tot 45; door Rene De Keyser.
2. Een zeer mooi model van zulk een verwarmingstoestel of brander wordt bewaard in ons Museum Sincfala voor Polder en Visserij, Pannestraat, Heist.
3. Een linze of schuers is een smalle wig, die in een opening van de as wordt geschoven om het wiel op zijn plaats te houden.
Boussemaere schreef booten voor 'boite' en dit is een ijzeren ring die midden in de bus of naaf van het wiel gestoken wordt en waarin de as draait.
Karten zijn het ijzeren beslag of ringen die buiten op de bussen worden vastgehecht.

§ § § § § § § § §