

## MENSEN & DINGEN GEFLITST:

### PAARDENTREKKRACHT

Luc Devriese en André Maes

*Onder de noemer van "Mensen & Dingen Geflitst" start in dit nummer een rubriekje dat op regelmatige basis foto's wil reproduceren en becommentariëren die te maken hebben met het dagelijkse leven in het verleden, van gewone mensen in hun bezigheden. Tenzij anders vermeld, zijn de foto's afkomstig uit de verzameling van het Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis Maurits Gysseling (DSMG), Begijnhof 46, Sint-Amandsberg.*

André Maes

#### Samenvatting

*In een kleine serie foto's stellen we - aangepast bij de inhoud van dit nummer - het paard als trekkraft in het daglicht. Trekpaarden, zowel de echte 'zware trekpaarden' als de lichtere rassen, waren destijds letterlijk de motor van zo goed als alle vervoer, van het zwaarste, zoals dat van boomstammen uit modderige wegkanten en verzopen bossen, tot het lichtste, zoals het karretje van de melkboer of zelfs van de kruidenier.*

De zes foto's tonen drie verschillende types gespan. De mallejan met de boomstammen is door middel van 'zwingen' (zwingels, zwenkels: dwarshouten, hier op de grond liggend) en kettingen verbonden met de schoudergarelen van de dieren. Zo kan maximale trekkraft uitgeoefend worden. Dit is het zware getrek. In dit geval is het zelfs speciaal: het wordt halvelings gerold,

halvelings gesleept. Het standaard type van zwaar vervoer, duidelijk minder zwaar dan de mallejan, is te zien op een tweede foto: een twee-assige platte wagen geladen met kisten, getrokken door een tweespan met zwingen, maar via de zwenkbare voorwielen gestuurd door een disselboom.

Helemaal anders gaat het er aan toe bij de eenspannen. Om te beginnen de tweewielige lichte karretjes van de melkboer en de kruidenier. Het gewicht wordt gedeeltelijk ook door het paard gedragen via een inspan of lamoen bestaande uit twee houten 'tramen' of 'tremen'. De wagens van de petroleumboer en de bloemist, eveneens eenspannen, vertegenwoordigen een tussenvorm. Ze zijn twee-assig (vier wielen dus) en zijn verbonden met de paarden via een lamoen, zwenkbaar met de twee voorste wielen.

Tal van technische termen, min of meer variërend tussen de verschillende dialecten, duiden de diverse onderdelen van dergelijke gespannen aan. We besparen ze u. Voor de liefhebbers zijn er de dialectwoordenboeken en de gespecialiseerde literatuur. Prachtige collecties oude wagens en karren vindt je samen met de nodige uitleg in Essen (Kiekenhoeve) en Beernem (Provinciaal Domein Lippensgoed). Wist je overigens dat het woord tram afgeleid is van traam of treem, in de Engelse vorm treme?

## De Mallejan



*Afb.1: Mallejan getrokken door zes trekpaarden in twee driespannen met twee mannen. Op het bord de naam van de voerman: Bockstaele-Bekaert, het adres is onleesbaar. Een van de vrouwen houdt een grote boomzaag in de hand.*

*(Foto: Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis, Begijnhof Sint-Amansberg.)*

Een mallejan is een éénassige kar om stamhout uit het kagebied te vervoeren. Het verhoogde asblok en de dissel vormen samen een hefboom waarmee de stam van de grond getild kan worden. Als de boom geveld is en de stam van zijn takken is ontdaan is hij gereed om het bos te verlaten. Met behulp van een mallejan en een trekpaard is dit een koud kunstje geworden. De mallejan wordt over de stam gereden tot op het midden. De dissel wordt opgetild zodat deze bijna rechtop komt te staan. De ketting wordt onder de stam doorgehaald en de uiteinden worden vastgehaakt aan de haken op de bovenzijde van het asblok. De haken liggen door de gekantelde positie dicht bij de stam. Als de ketting vast zit kan de houtvester de dissel weer naar beneden trekken. De hefboom die nu ontstaan is zorgt er voor dat de stam van de grond getild wordt. Als de plek van de ketting onder de stam goed is uitgekozen dan hangt de stam in balans en kan de kop worden vastgebonden aan de voorzijde van de dissel. Het trekpaard kan worden ingespannen en de stam verlaat het bos.

## De twee-assige platte wagen



Afb.2: Typisch tweespan voor het gewone zwaar vervoer van kisten en balen: twee-assige platte wagen (baanwagen, camion) met wendbare voorwielen, zwingen en dissel tussen de paarden in. Hier met een lading palmzaad afkomstig uit de haven van Antwerpen klaar om binnen te rijden op het terrein van bloemist Auguste De Clercq in de Waterstraat in Sint-Amansberg (De Caluwé, R., Sint - Amansberg in oude prentkaarten, nr. 61).

Foto: Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis, Begijnhof Sint-Amansberg.

## De wagen van de Melkboer



*Afb.3: Melkboer André Vervaeet en zijn zuster Gusta met paard Bella op melkronde in de Gentse Tarbotstraat rond 1910.*

*Foto: Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis, Begijnhof Sint-Amandsberg.*

Tot eind 19e eeuw werd de melk meestal door boeren zelf rondgebracht. Later trokken veel werkloze boerenzonen naar de stad en begonnen een winkel waar ze melk, boter, kaas en eieren verkochten. Soms hadden ze nog een paard en een koe in de tuin staan. Er was veel concurrentie. Vaak verschenen op één trap meerdere melkboeren met grote kannen losse melk en een mand met eieren en 'dubbel gestoomde' melk. Het was een zwaar bestaan, trap op/trap af, maar melkboeren hadden echte buurtzaken, veel meer dan bakkers en groenteboeren. Alles ging op de pof en de melkboer had een sociale functie. Vaak kon er ook 's avonds nog gewinkeld worden als onvoorzien de gasmunten op waren.

Rond de jaren dertig van de 20e eeuw raakten de melkboeren vast in de greep van de melkfabrieken. Dat begon al toen de melkrijders met hun auto's de band tussen boeren en melkboeren lossen maakten. De overheid legde veel regels op omdat de melk vaak ongezond was of met water verdund werd. Vooral in de oorlog werd veel geritseld. Rond de jaren '50 was de melk die melkboeren rondbrachten vaak nog niet gepasteuriseerd, zodat deze door de huisvrouw voor consumptie gekookt moest worden. Tot in de jaren zestig behielden nog veel melkboeren de bedrijfsvoering van voor de oorlog; zonder telefoon, snijmachine, kassa en dergelijke. Begin jaren 60 maakte de 'sanering' een einde aan het venten ver weg van huis. Voor veel melkboeren

was dit een aanleiding om te stoppen met hun bedrijf. Met de opkomst van de supermarkt in het laatste kwart van de 20e eeuw is het beroep melkboer praktisch uitgestorven.

## De wagen van de Kruidenier



Afb.4: Kruidenier met paard en kar op ronde in de stad Gent.

Foto: Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis, Begijnhof Sint-Amandsberg, uit de omvangrijke nalatenschap van Huguette De Bleecker-Ingelaere (1941-2009).

De lichte kar lijkt op de 'sjees' gebruikt voor personenvervoer. Dat het hier wel degelijk om een venter of huis-aan-huis leverancier gaat, is te zien aan de schort of kiel van de man op de kar: als het ware het uniform, symbool van zijn beroeps categorie. In tegenstelling tot de melkboer en het melkboerinetje zit de ambulante kruidenier beschut onder een huif. Deze was bij de sjees meestal neerplooibaar en opklapbaar op dezelfde manier als bij vooroorlogse personenauto's het geval was.

## De petroleumkar



*Afb. 5: Nummer twee uit de zeer zeldzame vijfdelige postkaartenreeks  
"Les artisans de la rue: Le marchand de pétrole".*

*Postkaart: Documentatiecentrum voor Streekgeschiedenis, Begijnhof Sint-Amandsberg*

De foto is genomen tussen 1908 en 1910 in Gent in de Filips van Marnixstraat voor het huis nummer 15. De initiatiefnemer was Louis Carbones die in dezelfde straat woonde op nummer 19. Het huis bestaat nog. De kleine nummers (van 1 t/m 17) zijn gesloopt en vervangen door een verzekeringscomplex met ingang langs de Kortrijksesteenweg. De petroleumkar is een twee-assige wagen getrokken door een eenspan met lamoen en zwing.

Petroleum of petrol is de "huishoudnaam" van de aardoliefractie gebruikt voor verlichting en verwarming. Voor de komst van de elektriciteitsleidingen en het aardgas werd er in menig huishouden gebruik gemaakt van een petroleumstel om de maaltijd op te koken. Petrol was te koop bij de drogist of bij de petroleumman of olieboer, een kleine zelfstandige die ook met een kar langs de deuren ging. Hij vulde de voorraadvaten en deed kleinere hoeveelheden in petroleumkannen. Let op de bel om de huisvrouwen te verwittigen van de komst van de petroolman. De koetsiersplaats is redelijk comfortabel (overdekt!).

## De Bloemist



80

*Afb.6: Paardenspannen – en één der eerste vrachtwagens – staan klaar om naar het Land van Waasstation te vertrekken, waar de palmen en laurieren op de trein werden gezet.*

*Foto: Familiearchief Waelbroeck-Hartmann. Repro: Louis Gevaert.*

In 1897 vestigde Johannes Hartmann, telg uit een Deense componistenfamilie, zich in Sint-Amandsberg aan het Prins Albertplein (nu het Henri Van Cleemputteplein). Hij startte er een bloemistenbedrijf dat in enkele decennia uitgroeide tot de grootste bloemisterij uit de regio. Gedurende de expeditie maanden vertrokken er tot 80 wagens, wat een gemiddelde betekende van een paar wagens per dag. De voornaamste uitvoerplanten waren de azalea, de araucaria, hortensia, palm, laurier en begonia. Het bedrijf leverde o.a. palmbomen, laurieren, azalea's, araucaria's en hortensia's aan de sjah van Perzië, aan de oom van Koning Faroek van Egypte en aan de koningshuizen van Roemenië en Bulgarije. Hartmann exporteerde naar de Verenigde Staten, Canada, Argentinië, Tunesië, Engeland, Denemarken. Kortom de hele wereld was klant bij Hartmann in Sint-Amandsberg.

Met dank aan Paul Desmet