

DE *BACKWAGHEN* VAN MIJNHEER ODEVAERE, PROCUREUR EN GRIFFIER VAN NEVELE (1698)

Luc Devriese, Maria Negroni

Samenvatting

Gedetailleerde rekeningen uit 1698 voor de bouw van het bovenstel van een gesloten koets, backwaghen genoemd, geven een idee van wat er nodig was voor zo'n constructie. In de eerste plaats een reeks vaklui: een smid, een zadelmaker, een mandenmaker, een slotmaker en, last but not least, een stoffeerder. De smid leverde allerhande werk aan het onderstel: de assen, het trekgerie enz., zaken die tot de standaarduitvoering behoorden. Maar er was meer. Het was een gesloten rijtuig voorzien van portieren, opschuifbare of oprolbare luiken (vallen) en een dak (hemel), het werk van de stoffeerder. Zowel het houtwerk als de bedekking en bekleding werden door deze man onder handen genomen. De stoffeerder was verder nog belangrijk doordat hij een aantal zaken coördineerde. Hij fungeerde min of meer als wat de carossier zou worden genoemd. De wagen als statussymbool (toen al!) was voor een groot deel zijn werk.

61

Inleiding

Jan Baptiste Odevaere, de zeventiende-eeuwse eigenaar en bewoner van het mooie en goed bewaard gebleven huis De Fonteyne aan het Gentse Goudenleeuwpleintje bij de Stadshal, was een drukbezet man. Ondanks zijn vele bezigheden nam hij toch nog de tijd om van alles en nog wat nauwkeurig aantekeningen te maken en bij te houden. Tussen die vele gegevens was er ook iets te vinden omtrent de bouw van een voertuig dat ondanks zijn nogal plumpe naam *backwaghen* toch een vrij luxueus geval was. Niet echt iets voor gewone luitjes.

Odevaere was ook niet de eerste de beste. Hij was procureur en griffier van de Stede, Baronie en Land van Nevele en in die functie diende hij gedurende een aantal periodes per jaar in zijn ambtsgebied te verblijven (1). Voor zijn 'vervoer van en naar het werk' kon een dergelijke notabele zich aan het einde van de 17de eeuw al de luxe permitteren van een *backwaghen*. Maar wat was dat voor een voertuig?

Ghelijck de backwaeghens sijn

Justus Billet schrijft er over in zijn bekende 'politieboeken' onder het titeltje *Groote Veranderinghe in Beternisse*, een opsomming van alle verbeteringen die hij in 1662 meende waar te nemen vergeleken met 1600 (2). In 1600 wa-

ren er maar drie karossen te Gent, zo weet de 'politiemeester' (toezichter op de stadswerken) te melden: 'voor alle grootdsheid en waeren der maer (in 1600) dry carossen (die men heet rosbaerden): te weten den Bisschop hielt eene met een peerdt, ende den President vanden raede van Vlaenderen een ander, den Castellain ofte gouverneur vant Spaansch Casteel willende meer pracht tooghen als d'ander, hielt een met twee peerden; eenige ander heeren van tittels ende qualiteit ghyngen buyten doen woonen op hun casteelen ende speelhuysen, ende hielden om te reysen coetsen (dat een fatsoen was gelyck de backwagens zyn): van buyten van swart leder, ende binnen gevoert met coleurden baye, daer an hebbende twee ofte dry een haerighe peerden, dat in dien tyt veele was ...'. Bakwagens waren dus gesloten koetsen.

Maar in 1662 was dat anders: 'de noblesse oft edeldom floreert nu in alles ... ende nu sijnder omtrent de hondert (karossen), luttel min oft meer. De peerden, backwaeghens ofte kerren van borgers ende insetenen deser stede sijn nu oock al naer advenant in nombre.' Hier lijkt Billet dus een onderscheid te maken tussen karossen van de edelen en hoge geestelijken en de karren en 'backwaeghens' van de goeude burgers. Maar blijkbaar kon een backwaeghen een behoorlijk luxueus uitgevoerde afgesloten wagen zijn, die toch een klasse minder was dan een karos. Misschien kon hij hetzelfde comfort bieden, maar als statussymbool scheelde het wel wat. Het klinkt bekend.

Het vermaeken van een backwaghen

Hoe zag zo'n laat-zeventiende-eeuwse wagen er uit in onze contreien en hoe werd die in mekaar gestoken? Geen gemakkelijke te beantwoorden vraag. Enkele rekeningen uit 1698 omtrent *het vermaeken van mynen backwaghen*, zoals Odevaere zijn vervoermiddel zelf aanduidde, geven ons een klein inzicht daarin (3).

Bijzonder is wel dat er bij de ombouw geen wagenmaker aan te pas kwam, maar een hele reeks andere ambachtslui: een stoffeerder, een zadelmaker, een mandenmaker, een slotmaker en, eerst en vooral, een smid. De smid leverde allerhande werk aan de *lanckwaghen* (het onderstel), de assen, het trekgerie, enz., zaken die bij allerhande wagens tot de standaarduitvoering behoorden. Maar er was meer. Het was een gesloten rijtuig voorzien van portieren, oprolbare gordijnen (*vallen*) en een dak (*hemel*) en precies deze voorzieningen werden in de rekeningen goed in de verf gezet. Ze waren het werk van de *stoffeerder* Pieter Thillo. Zowel het houtwerk als de bedekking en bekleding werden door deze man onder handen genomen. De stoffeerder, die hier dus min of meer als carossier fungeerde, was verder nog belangrijk bij het *vermaeken* van de wagen doordat hij klaarblijkelijk een aantal zaken coördineerde. Een samengestelde rekeningnota met items die de diverse vakmensen aanbrachten, werd trouwens door J. B. Odevaere voor hem opgemaakt.

Van het houtwerk dat door Thillo voorzien werd, werden enkele precieze details vermeld. De hemel was opgebouwd uit *20 lat(t)en ende sye tycken ende croonen*. De portieren waren voorzien van *vier staende styessen en vier*

syhauten en sesthien sheen, vier pillaereien en twee plancsetten. Beschutting tegen guur weer, een beetje comfort, misschien zelfs een greintje luxe zal allicht geresulteerd hebben in het aanbrengen van *gheschildert lynwaet van asgrau* dat bestemd was voor de *hemel ende portieren ende dry vallen*. Daarnaast was er ook nog een han(gh)cleet dat diende *om de vier syen ende vier ende* (einden) *vande portieren* dicht te maken. Het geheel werd vervolledigd door *een nieu besaen om aen de portieren* te bevestigen. Ook voor *het soomen van het cleet rondomme ende* (aan de) *baeylien van de portieren ende met den haerre bord*, werd gezorgd. De betekenis van de woorden 'besaen' en 'haerre' is ons niet bekend.

De taak van de drie overige vaklieden, die in de rekeningen vermeld werden, was meer beperkt. De zadelmaker was misschien de aangewezen persoon om de dames en heren in de wagen te voorzien van comfortabele leren zitjes. De mandenmaker diende vermoedelijk te zorgen voor de nodige bagageruimte. De slotmaker was veruit de duurste vogel. Blijkbaar dienden de koffers en portieren van mijnheer Odevaere's *backwaghen* ingenieus en stevig vergrendeld te worden.

Slot

Zo zien we dat meer dan driehonderd jaar geleden al een 'personenwagen' tot stand kwam dank zij de inbreng van een hele reeks vaklui die dienden gecoördineerd te worden (4). Aan de 18de-eeuwse Franse luxekarossen werd zelfs door tientallen vaklui gewerkt. Ongeveer zoals nu dus, alleen gebeurde dat toen nog niet aan de lopende band in een moderne fabriekshal.

Noten

- 1 Odevaere resideerde officieel in Nevele, maar uit zijn correspondentie kan afgeleid worden dat hij vanaf 1681 vermoedelijk overwegend in De Fonteyne te Gent verbleef. Degelijke situaties waren beslist niet ongewoon. Omslagen aan hem gericht droegen het adres 'Procureur Odevaere Te Putte'. Te Putte was de toenmalige benaming van de zone die nu het Goudenleeuwplein omvat.
- 2 Stadsarchief Gent, Justus Billet: reeks 1GD1- deel 3, f. 95, 98, 103, 104v, 159-160. Tekst ook in De Busscher, E. *Juste Billet, chroniqueur gantois au XVIIIe siècle*, Gent, 1873, p. 158 en 174.
- 3 Stadsarchief Gent, Familiepapieren nr. 4546, doos 2.
- 4 Meer over Gentse koetsen bij Lievois, D., Everaert, G.(1995), Koetsen. In: *Deuren en poorten. Zeven eeuwen techniek en esthetiek*, Dienst Monumentenzorg, Gent, p. 8 – 13.