

STIELMANNEN

Vroeger had men in de dorpen op den buiten meerdere ambachten of stielmannen die bijna onmisbaar waren.

Wanneer iets moest gemaakt, gebouwd, hersteld of vernieuwd worden, moest men bij een vakman te rade gaan.

Vandaag de dag, met de techniek, mechanisering, het gebruikte materiaal en de manier van werken, heeft men de echte stielmannen niet zozeer meer nodig. Men kan in de winkels en grootwarenhuizen alles kopen wat betreft gereedschap en materiaal, zowel hout als ijzer en met een beetje puzzelen kan men bijna alles zelf maken. Iedereen is dus zowat een stielman. Zelfs een huis bouwen wordt door leken gedaan. Overigens zijn er nog de grote maatschappijen en aannemersbedrijven die huizen in serie bouwen. Die worden dan "sleutel op de deur" verkocht.

In bijna elk dorp had men destijds meerdere kleermakers, mandenmakers, klompenmakers, metsers, timmerlui en smeden. Deze drie laatsten waren wel de meest onmisbare. Hoewel ze, elk in hun vak, soms echte kunstenaars waren, hadden ze elkaar nodig om hun produkt af te werken : bijvoorbeeld bij het bouwen van een huis.

De metser maakte het bouwwerk. De timmerman maakte het dak, de zoldering, ramen en deuren. En de smid moest tijdig zorgen voor ankers die moesten beletten dat de muren door de druk van het dak naar buiten zouden uitzetten, de legghaken moesten tijdig ingemetst worden om daaraan later de deuren en de slagvensters te kunnen hangen, klinken en grendels voor het afsluiten, enz.

Bij de houtbewerkers had men de timmerman voor dak. Ramen en deuren en nog andere houten voorwerpen werden door de "schrijnwerkers" gemaakt. En dan had men nog meer gespecialiseerde houtbewerkers :

De meubelmakers die soms kunstige versieringen maakten op kasten, tafels en stoelen. (Meubelen worden nu veelal ook in serie aan de lopende band in meubelfabrieken vervaardigd.)

Verder had men nog de wagenmaker die in de volksmond ook "raeymaker" (naar rad(wiel)-maker) werd genoemd.

Die man zorgde dan voor kruiwagen, hondekar, boerenkar, of zwaardere wagens op vier wielen. Dit beroep verdween toen na de tweede wereldoorlog voor rollend materiaal op luchtbanden werd gekozen. De boeren kochten een as met een paar wielen van een afgedankte legerauto, maakten daar zelf een houten bak op en klaar was kees. De wagenmakers van vroeger zijn nu eerer onze karosseriebouwers voor vrachtwagens.

De meest onmisbare stielman was ongetwijfeld de smid. Zowel burgers, boeren als ambachtslieden hadden die man wel eens nodig. Iedereen wilde wel eens een schup, bijl, riek, kapmes of ander tuig laten maken. De boeren lieten hun paarden beslaan, lieten ploeg of ander landbouwtuig maken of herstellen. Let wel op dat destijds alles werd gemaakt met hamer en aambeeld, met smisvuur en blaasbalg, en ... veel zweet van de smid. Een ijzeren voorwerp dat stuk was werd aaneen gesmeed. Vele boeren bezitten nu zelf een lasapparaat en herstellen al veel zelf bij hen thuis. Waar vroeger de mensen met hun paarden naar de hoefstal kwamen, daar trekt nu de hoefsmid met zijn veldsmisse rond om de paarden te beslaan. Het beroep van smid heeft dan ook veel in aanzien verloren en velen zijn overgeschakeld op landbouwtractoren en andere landbouwmachines. De echte zwarte smid met lederen schort (of sloef) aan, is dan ook uit het straatbeeld verdwenen, evenals de nieuwe mooi geverfde karren die voor het huis van de wagenmaker te pronk stonden wanneer de boeren 's zondags naar de mis kwamen. Smid en wagenmaker waren trouwens nog het meest op elkaar aangewezen om hun werk te kunnen afmaken. Wanneer de smid een bijl, kapmes, riek of schup maakte, was het de wagenmaker meestal die daar een steel aanzette. Maakte de smid een ploeg, de andere maakte de ploegbalk en de staart. Een wagenmaker maakte de eg, de smid moest ze soms voorzien van ijzeren tanden. Ook voor het maken van een kruiwagen of kar kon de wagenmaker niet zonder de mede-

werking van de smid.

Een van de zwaarste karweien voor de smid was wel het wielen binden. Wanneer de wagenmaker een wiel maakte werd uit een dikke houten blok de (dom)naaf gedraaid. Daar werden door de smid twee ijzeren banden rond gelegd, om te beletten dat de dom zou opensplijten wanneer men de spaken erin klopte. Eenmaal het wiel voorzien van spaken en velgen kwam het zware werk : een zware ijzeren ring (het beslag) diende rond gans het wiel gelegd. Men ging als volgt tewerk : Een zware ijzeren lat met een breedte van ongeveer 7 cm, 1 tot 2 cm dikte en ongeveer 6 meter lengte (naargelang de hoogte van de wielen) werd bij de smid afgeleverd. Met een zware plooi-bank werd die lat cirkelvormig gemaakt en aaneen gesmeed. Er werd een putje gemaakt om de dom in te leggen zodat de velgen plat op de grond kwamen te liggen. Men stookte het beslag roodgloeiend heet zodat het zich zover mogelijk uitzette. Met speciale tangen werd het buitengedragen, om het wiel gelegd en met hamerslagen op de juiste plaats gebracht. Dan werden emmers water aangehaald en op het beslag uitgegoten. Bij het plotse afkoelen krimpde het ijzer en alzo kwam het vast om het wiel te liggen. Het water dat er over afliep kwam in het putje terecht. Het was daar hard belopen gruisgrond en dat duurde dan ook wel eens tot 's anderendaags eer het water wegtrok. Als het dan 's avonds nog een bui regende of sneeuwde, dan kon het gebeuren dat iemand zijn klomp vol water schepte. Dat wielen binden was ook niet altijd met nieuwe wielen. Bij lange droge zomers moesten de wielen wel eens herbonden worden. "Gekort" noemden ze dat. Door de droogte kromp het hout, en de warmte zette het ijzer uit en het beslag kwam dan los te liggen met het gevaar dat het er afliep. Met dit verhaal is meteen de vraag opgelost : Hoe kwam dat putje terecht in de voorhof van de smid ? En waarom zou de smid dat telkens open en dicht maken ? Het lag immers op zijn eigendom.

F.V.E.

