

DE « BOOM » VAN DE STEEKAR

Johan DAVID

Conservator,

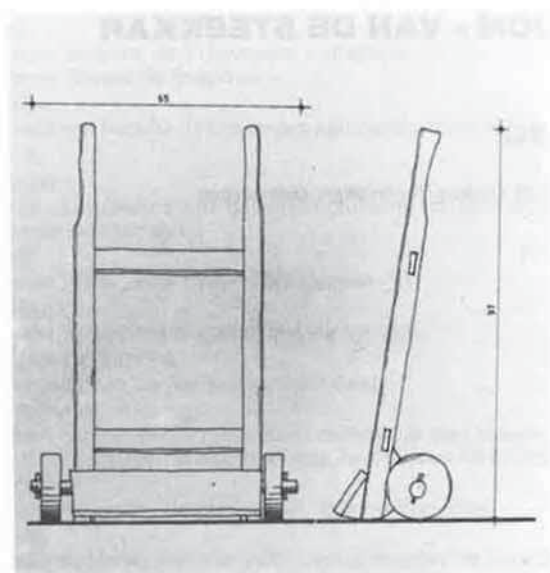
Museum voor de Oudere Technieken, Grimbergen

Résumé

Note relative au diable, la « brouette à sacs ». Les premières traces de son existence semblent dater du 18ème siècle. L'emploi du diable connaît dans la seconde moitié du 20ème siècle une très grande expansion, due notamment au recouvrement du sol (béton, asphalte, etc.) et aux pneumatiques.

Abstract

Note about the sack truck. The first evidence seems to date from the 18th century. In the second half of the 20th century, there is a boom in the use of the truck, due a.o. to the use of concrete and asphalt on the ground, and of pneumatics.



Afb. 1, 2

Voor een steekkar draaien wij ons niet om. Dat voertuigje maakt deel uit van het dagelijks leven, van wat men meestal door de verzamelnaam « klein materieel » aanduidt. In de studies over de geschiedenis van het vervoer, of van de technieken in het algemeen, schenkt men er evenmin aandacht aan. Nochtans is de snelle verspreiding van de steekkar een kleine revolutie, waarvan wij getuigen zijn.

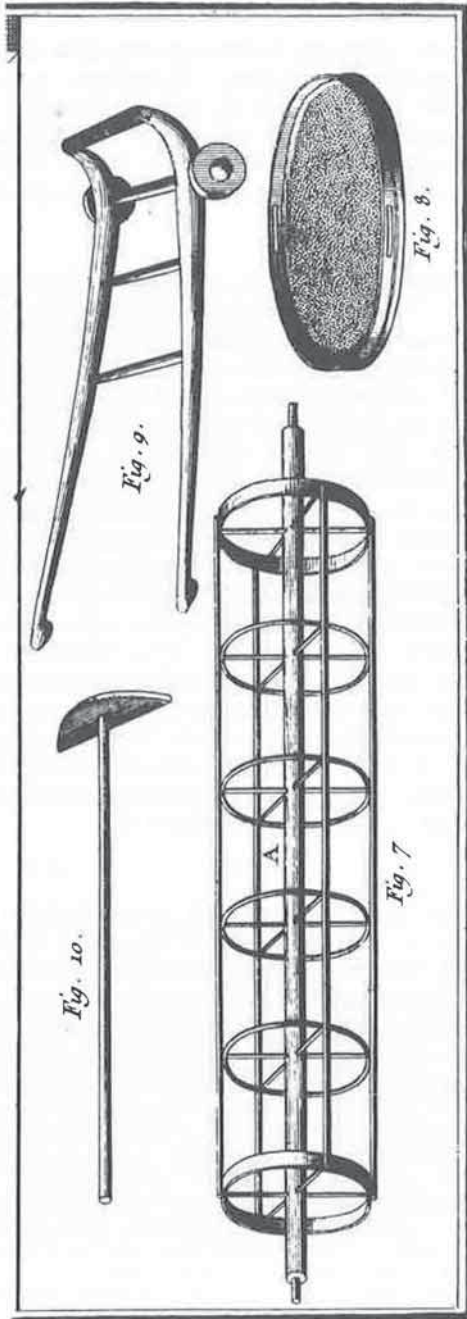
Maar vooreerst, wat is een steekkar ? Ze bestaat uit een raam van zo'n 100 bij 40 cm, dat nagenoeg vertikaal op twee wieltjes staat. Onderaan is een schuin of min of meer horizontaal bordje, het laadvlak, bevestigd, dat op de grond rust (afb. 1) (1). Kenmerkend zijn niet de twee wieltjes, die ook op andere karretjes voorkomen (afb. 2) (2), maar wel het smal laadvlak op de grond en het bijna overeind staande steunraam. Deze bouwwijze heeft immers verscheidene belangrijke voordelen. Vooreerst hoeft de arbeider de vracht niet te lichten. Hij duwt het laadvlak onder de zak b.v. en doet hem dan kantelen tegen het steunvalk. Daarom spreekt men van « steekkar », ook som van « schepper ». Vervolgens dient de spierkracht bij het verrijden hoofdzakelijk om de steekkar in beweging te brengen. De vracht staat min of meer in evenwicht op de twee wieltjes en moet dus niet gedragen worden. Tenslotte is het geladen voertuig noch lang, noch breed, zodat het overal door kan. Gebruikt de sjouwer een kruiwagen, dan heft hij daarentegen elke zak, al is het maar enkele centimeter hoog. Om hem te verrijden, draagt hij bovendien een deel van het gewicht – het ander deel rust op het steunpunt van de hefboom, namelijk het wiel. Men ziet onmiddellijk in welke besparing het aanwenden van de steekkar betekent. Het zijn duizenden kilo's per dag, waarvoor spierkracht overbodig is (3).

Nadelen zijn er bij het gebruik van de steekkar uiteraard ook. Het voornaamste is dat het geladen voertuig licht kantelt op oneffen grond. Zolang de twee wielen tesamen over een hindernis rijden, is er geen moeilijkheid, maar komt één wiel in een put, dan is het evenwicht verbroken. Is het rijvlak niet hard, dan zakt de steekkar er bovendien meer in dan een kruiwagen, omdat het hele gewicht hier op de wielen rust. Het voertuig is dus bestemd voor harde effen vloeren.

(1) Steekkar uit Grimbergen (Museum voor de Oudere Technieken, inv. nr. V. 80.18).

(2) Karretje uit Meise. Gebouwd om een lichte elektrische motor te verplaatsen voor een beerpomp, een koekenbreker, e.d. (Museum voor de Oudere Technieken inv. nr. B. 81.3). Zo'n motor werd ook vaak op een draagberrie bevestigd. Zie b.v. het exemplaar van het Museum voor de Oudere Technieken (inv. nr. V. 81.11).

(3) Benoit, 1863 : 2.869 merkt op « un ouvrier peut sans fatigue travailler sa pleine journée à des transports faits à l'aide de cet engin ».



Afb. 3

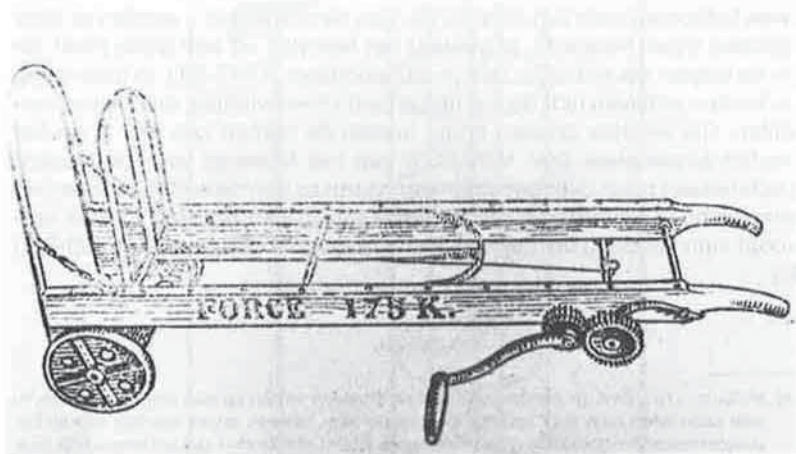
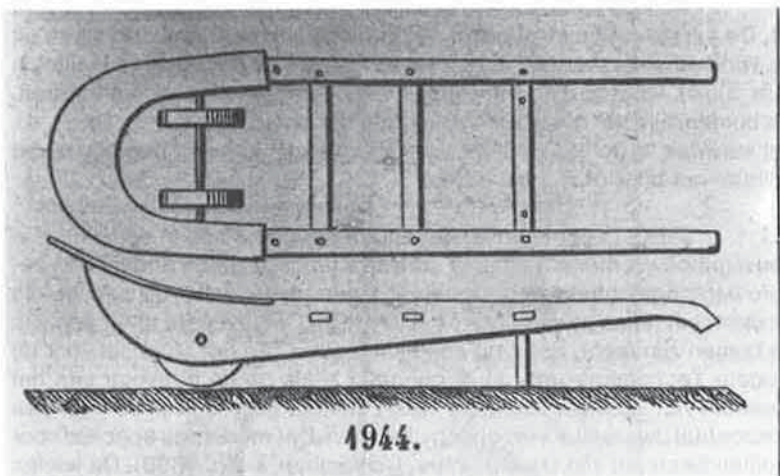
Al is de steekkar een bijzonder nuttig voertuig, ze ziet er recent uit. De eerste tot nog toe bekende bewijzen van haar bestaan lijken uit de 18de eeuw te dateren. Zo b.v. de afbeelding uit het boek van Malouin (afb. 3) (4), waarop men een houten steekkar met volle wielen aantreft. De bomen zijn hier onderaan naar voren gebogen, en het dwarsstuk, d.i. het laadvlak, is op hun uiteinden bevestigd. Men kan niet bepalen of dat laatste van hout of van metaal is.

Zulke geheel houten steekkarren werden nog in de twintigste eeuw gebouwd, meestal door plaatselijke ambachtslui. Vandaar een zekere verscheidenheid. Soms bestaat het laadvlak enkel uit een lat, die loodrecht in de as steekt (Weyns, 1974) (5). De bovenste uiteinden van de bomen zijn recht, zoals op een exemplaar van het Museum voor de Oudere Technieken (afb. 1) of gebogen zoals op de steekkar van het Museum van Detmold (Hansen, 1967). Minder gewoon zijn de door een horizontaal dwarsstuk verbonden uiteinden. Dat model zou speciaal voor tapijten bestemd zijn (Hammacher, Schlemmer & Co, 1896). De wielen zijn altijd uit één stuk gezaagd (of gekloofd), en meestal in de richting van de vezels. Een schijf van een tak of van een dunne stam met de vezels loodrecht op haar vlak, zou immers minder sterk zijn.

Naast die enkel of hoofdzakelijk van hout gemaakte steekkarren bestaan er, reeds in de 19de eeuw, modellen met ijzeren laadvaak. De bomen zijn onderaan recht. Omdat ze veel te lijden hebben – het zijn twee hefbomen waarvan de steunpunten de wielen zijn – worden ze door metalen repen versterkt, of bestaat het laadvlak uit een grote plaat die op de bomen bevestigd is (afb. 4 uit Laboulaye, 1847-61). In plaats van op houten schijven rijdt de kar nu op gietijzeren wieltjes, die minder verslijten. Die wieltjes draaien soms tussen de bomen (zie afb. 4, en het houten exemplaar (Inv. V.82.535) van het Museum voor de Oudere Technieken) maar over het algemeen staan ze aan de buitenzijde om het evenwicht te bevorderen. Zulke steekkarren van hout en metaal verkoopt men vandaag de dag nog. Hun draagvermogen bedraagt 200-250 kg.

(4) Malouin, 1767. Ook de benamingen van de steekkar wijzen op een jonge ouderdom. In vele talen heeft men zeer laat een bestaande term, die een ander voertuig aanduidde, overgenomen. Merkwaardig is dat het Franse woord « brouette » dat oorspronkelijk naar twee wielen zou verwijzen, maar in feite voor de kruiwagen, met één wiel dus, gebruikt werd, tot in de 19de eeuw de naam van de steekkar was, en dus opnieuw een voertuig met twee wielen aanduidde.

(5) Het exemplaar dat door dezelfde auteur getekend werd op p. 1090, heb ik niet gezien, maar men mag zich afvragen of het hier wel om een steekkar gaat. Het zou ook een karretje kunnen zijn, dat, al wordt het vertikaal gehouden om er de zak gemakkelijk op te krijgen, horizontaal verreden werd.



Afb. 4, 5

Eerst treft men de steekkar in de molens aan. Gauw is ze niet meer uitsluitend een « zolderwagentje » zoals men ze soms noemt. Ook elders biedt ze haar diensten. Voor Knight is ze « de onmisbare helper in pakhuizen, postkantoren, enz » (Knight, 1876-84). Naast steekkarren voor pakhuizen, verkoopt de firma Chas. A. Strelinger & Co te Detroit er ook met volle rubberen banden « die geen gerucht maken » voor hotels, tapijt- en glaswinkels. (Chas. A. Sheliajer & Co. 1887 (6).

Men tracht de mogelijkheden van de steekkar te verruimen. Men bouwt er pootjes op. Aldus kan het voertuig horizontaal gelegd worden, en eventueel als een gewone kruiwagen verreden worden. Daardoor wordt ook de veiligheid groter. Het been van de gevallen arbeider kan immers niet meer door de kar verpletterd worden. Om de vracht te kunnen opstapelen of op een wagen te laden, werd een zakheffer op de steekkar gemonteerd. In 1874 geeft Knight er een duidelijke afbeelding van (Knight, 1876 - 84). Men treft dat toestel hier en daar aan (b.v. Hegelbacher, 1917, of Daubry, zie afb. 5) en in enkele recente handelscatalogi wordt het opnieuw opgenomen. Het schijnt evenwel weinig succes gekend te hebben.

De ontwikkeling van de steekkar gaat dus geleidelijk voort. Enkele jaren geleden, versnelde ze plots. Men verbetert het voertuigje op allerlei wijzen. Zijn afmetingen en vorm worden aan de goederen aangepast. Zo bestaan er bijzondere steekkarren voor hoge gasflessen, voor tonnen, voor koffers, voor filmdozen, e.d.m. Het draagvermogen schommelt tussen 150 en 450 kg. Men houdt rekening met de werkomstandigheden en maakt er, naast hoge, ook lage en zelfs vouwbare, die gemakkelijk in een auto kunnen. Daarom ook wordt aluminium gebruikt. Dank zij supplementaire wieltjes kan de steekkar over de band van een trottoir of over een trap. De as is vaak gebogen, zodat minder kracht nodig is om het voertuigje achteruit te trekken. De fabrikant schenkt tenslotte aandacht aan de veiligheid. Wanneer men de catalogus van een grote firma raadpleegt, treft men nog allerlei andere vernuftige wijzigingen aan. De toekomst zal ons leren of ze al dan niet voet krijgen.

De steekkar, die tot na W.O. II hoofdzakelijk binnen reed, komt nu op straat. In de jaren 70-80 is ze in nagenoeg alle transportwerkzaamheden aanwezig. Ze is overal, ook in de meeste vrachtauto's. Ze verplaatst zakken, pakken, tonnen, kratten, gasflessen, meubelen, kor-

(6) In de catalogus van H. & G. Rose is er sprake van een gewone steekkar met wielen van gietijzer, en van een « brouette (= steekkar) silencieuse..., roues en caoutchouc ». Laatstgenoemde hebben als voordeel « de ne pas écraser les grains, de ne pas abîmer les parquets et de ne pas faire de bruit ».

tom al wat niet op poten staat – maar ook daarop werd reeds een oplossing gevonden – en niet te omvangrijk is. Ze is niet langer een beroeps-werktuig. Heden bezitten vele partikulieren er een.

De vele wijzigingen van het voertuigje in de laatste jaren zijn én oorzaak én gevolg van deze snelle verspreiding. Wellicht kunnen we evenwel twee feiten onderscheiden die de ontwikkeling mogelijk maakten en in de hand werkten.

Een steekkar met gietijzeren, ook met volle rubberen wielen over hobbelige vloeren, straten en trottoirs verrijden, was moeilijk. Stilaan kwamen asfalt en beton evenwel te voorschijn, zowel in de fabrieken en de warenhuizen, als op de wegen. Het rijvlak was nu effen. Daarnaast monteerde de fabrikant luchtbanden op de steekkar, wat de nodige duwkracht sterk verkleinde. Aldus was er geen bezwaar meer tegen een veralgemeend gebruik van het voertuigje, en aangezien men zwaar werk, waar het tillen en dragen zeker bij gerekend mag worden, steeds meer trachtte te vermijden, is het begrijpelijk dat men in alle zektoren waar sjouwen nodig was, de voor de hand liggende oplossing koos. Des te meer daar één man met een steekkar vaak voldoende was, daar waar vroeger twee arbeiders nogig waren.

Een ander artikel bespreekt de drie fundamentele vragen die men moet trachten te beantwoorden bij het synchronisch onderzoek, namelijk « over welke werktuigen beschikt de mens », vervolgens « welke zijn de eigenschappen ervan », en tenslotte « in welke hoeveelheid zijn ze voorhanden » (David, 1979). De geschiedenis van de steekkar is daar een duidelijk voorbeeld van.

De inventarisatie van het in een bepaalde periode bestaande materieel is het eerste probleem dat wij moeten oplossen. Vaak is dat moeilijk. Over het algemeen vinden wij immers maar een eerste spoor van het bedoeld verschijnsel (7). Het feit dat wij het in b.v. 1750 aantreffen, betekent geenszins dat het niet ouder is. Zo maar stellen dat het veel vroeger te voorschijn kwam is echter ook gevaarlijk. Als er behoefte aan iets is, en als het technisch mogelijk is het te verwezenlijken, kan het inderdaad uitgedacht worden, maar dat *moet niet*. Het wiel was zo'n 6000

(7) De oudste sporen van het bestaan van de snijpasser b.v. dateerden van de 18de eeuw. Dankzij één miniatuur werd bewezen dat het werktuig reeds in de 16de eeuw bekend was. (David 1980).

jaar geleden bekend. Het duurde evenwel duizenden jaren voordat men de kruiwagen uitvond (eerste spoor = 13de eeuw), en nog meer voor de steekkar. Nochtans bestonden behoefte en mogelijkheid.

Niet zelden is het ook moeilijk te bepalen welke de eigenschappen van een voorwerp waren. Een vergelijking van de oude steekkar met de recente toont evenwel onmiddellijk aan hoe belangrijk het is te weten dat het voorwerp werkelijk kon doen. Moderne steekkarren zijn veel handiger dan de eerste. Hun nut is dus groter en juist dat verklaart de indrukwekkende verspreiding van dat voertuigje heden. Het is immers zo, en dat illustreert het belang van de laatste vraag, dat de steekkar inderdaad reeds in de 18de eeuw bekend was, maar slechts in de tweede helft van de 20ste eeuw werd haar gebruik algemeen. Voor de mens werd ze dus pas verscheidene eeuwen na haar ontstaan van groot belang en uiteindelijk is dat toch één van de voornaamste doeleinden van het onderzoek, namelijk te weten hoe de mens werkte en leefde.

Bibliografie

- P.M.N. Benoit, 1863. – *Guide du meunier et du constructeur de moulins*. Parijs : 2.869.
- L. Daubry, Gilly : prospectus (p. 1913).
- J. David, 1799. – Het middeleeuws gereedschap. Enkele problemen, in *Handelingen van het genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming Société d'Emulation te Brugge*, 116 : 5-26 : 7sq.
- J. David, 1980. – De snijpasser, een middeleeuwse uitvinding ? in *Technologia* 3, 43-52.
- W. Hansen, 1967. – Aufbau und Zielsetzung einer Kommission für Geräteforschung, in *Arbeit und Volksleben*, Göttingen, 100-122 : afb. 2.
- M. Hegelbacher, 1917. – *Aménagement de la petite usine*. Parijs : 38.
- E.H. Knight, 1876-74. – *American mechanical dictionary*, New York : 3.2631; 3.2009.
- Ch. Laboulaye, 1847-61. – *Dictionnaire des arts et manufactures et de l'agriculture*. Parijs : s.v. moulin.
- Malouin, 1767. – *Description et détails des arts du meunier, du vermicellier et du boulanger...*, Parijs : pl. 2.
- H. & G. Rose, Poissy, *Appareils de malterie*, 1908 : 59.
- J. Weyns, 1974. – *Volkshuisraad in Vlaanderen*, Beerzel : 1088.
- Chas. A. Strelinger & Co., Detroit.
Wood workers' tools, being a catalogue of tools, supplies, machinery and similar goods, 1897 : 813.
- Hammacher, Schlemmer & Co, New York,
Illustrated catalogue and price list of tools..., 1896 : 315.