

OVER HET DAGELIJKS LEVEN OP DE BUITEN

IN DE ACHTTIENDE EN NEGENTIENDE EEUWEN.

door wijlen Dr. Jos De Smet.

Op het einde van de zomer van 1969 zat ik thuis en kon niet buitenkomen. Ik heb dan de eerste tien jaargangen van "Rond de Poldertorens" doorlopen. En met de aldaar verschenen studies ben ik begonnen aan een overzicht van het dagelijks leven van de buitenmensen uit het Brugse in de achttiende eeuw. Dit is dan verder uitgegroeid tot de negentiende eeuw dank zij de volkskundige verhalen van Mevrouw Magda Cafmeyer, verschenen in de volkskundige almanak "'t Beertje". Voegen wij daarbij haar groot werk "Van Aswoensdag tot Lichtmis", het boek van André D'hont, "Dagklapper van Knokke", waarin we lezen hoe veel eenvoudige mensen van Knokke zich opgewerkt hebben tot welgestelde burgers.

Immers, sedert 1950 kennen we een periode van ongekende welvaart, zodat de jonge generaties niets meer afweten van de tijd die afgesloten werd door de oorlog 1914-18, en waarin slechts weinig mensen het werkelijk breed hadden.

Sedert 1900, en vooral sedert de oorlog 14-18, hebben we op de buiten een technische vooruitgang geboekt, die het ons bijna onmogelijk maakt de vroegere toestanden te begrijpen.

Op de buiten leefde men bijna volledig afgesloten van het overige van de wereld, bijzonder in de wintermaanden. Er bestonden slechts weinig verharde wegen. Iederehofstede moest zoveel mogelijk zorgen om alles zelf ter plaats voort te brengen.

Met de verdere omgeving bestonden weinig verbindingen. Nieuwsbladen kwamen in zeer geringen getale op het land, en het meeste gemengd nieuws werd vernomen op de Brugse zaterdagmarkt, waartoe de liedjeszangers ook hun deel bijbrachten.

Het Vervoer op de Landwegen.

Het gemis aan verharde wegen maakte vroeger het verkeer zeer moeilijk. In de winter waren de buitenwegen, vooral in het Noorden, echte slijkstraten. Alleen in steden waren de straten vroeger ten dele verhard, terwijl op de buiten al de wegen aardewegen waren.

Eerst in de achttiende eeuw kwam daarin stilaan verandering. De enige onderhoudswerken vroeger aan de wegen, bestonden in het opvullen van de onevenheden in de weg en het werpen van takkebossen in de eeuwige putten van de straat, zoals dit nog gebeurde tot ca. 1930 in de polderstreek, waar takkebossen en ook bonden stro van paardebonen in de putten van de binnenwegen geworpen werden. We denken bv. aan de heer C. Meyrsman en zijn nooit aflatende miserie met de Nieuwstraat te Knokke.

Het is slechts in de achttiende eeuw (de jaren 1700) dat in het graafschap Vlaanderen enkele hoofdwegen tussen de belangrijkste steden werden gekaseid. In ons gewest waren het de wegen Brugge-Blankenberge in 1723, Brugge-Strooien Haan-Oostende in 1765 en Brugge-Eeklo-Gent in 1768. Om militaire redenen was in 1759 de steenweg Brugge-Westkapelle aangelegd, met de latere vertakkingen naar Heist (1764) en naar het Hazegras (1784).

Daardoor werd de toegang tot het noordoosten van Brugge gevoelig verbeterd. Maar de snelheid van het reizen werd daarom niet veel groter op onze hoofdwegen. Al de wagens en karren hadden vroeger dezelfde asbreedte, zodat op al de aardewegen wagensporen permanent bleven bestaan. Al de wagens liepen in deze sporen, wat de snelheid bevorderde. Daarenboven hadden de wagen geen veren of ressorts, en het rijden in de karresporen verminderde de stoten. Er moest slechts tijdelijk af en toe van de wagensporen afgeweken worden, wanneer men een tegenligger ontmoette. Alleen de kruispunten van belangrijke wegen en de oprit aan zekere bruggen, waren over enkele meters met stenen belegd. Op de grote aardewegen met permanente wagensporen, kon een snelheid van 8 km. per uur bereikt worden, en op de nieuwaangelegde steenwegen kon deze snelheid tot 9 km. opgedreven worden (1). Het verschil was dus niet groot.

In de 17e en 18e eeuwen was het enige vervoermiddel op de buiten de wagen, die zowel gebruikt werd om naar het land te rijden als naar de stad. Zo bezat de kleine winkelier en landbouwer Joannes Lust in 1781 te Westkapelle, twee oude merriepaarden, alsook "een waegen met sijne toebehoorten gelijk hij ten oughste en ter marckt gaet". Hetzelfde vinden we op de hofstede van Pieter Nachtegale te Zuienkerke in 1767, en op de hofstede de Brugsehe Kom te Koolkerke in 1763 (2). Om naar de markt te rijden werd de wagen echter overdekt met een wijte of zeil.

Tot ca. 1890 is dit zo gebleven. Over dit vervoer op de slijkstraten van het Noorden lezen we bij Magda Cafmeyer: "De zuidkant van de (Damse) vaart was de rijweg: een echte slijkstraat in 't nat seizoen, en op de marktdag was het een gaan en keren van marktgangers en wijte wagens van Damme, Lapscheure en Hoeke. 's Winters moest ge er op voorzien zijn, zegt Jan: mijn vader, Pier Daele, kwam van Hoeke gereden en ze trokken met vijf peerden: twee nevens den dijsel en drie op de keten; te Sinte-Kruis aan de Vijf Ringen, bij Timmerman, spande hij drie peerden af, omdat er een verharde weg lag (de laatste kilometers tot aan de Dampoort te Brugge). Er lagen wel duizend kilos graan in de roef (achteraan) van de wijte wagen om op de koornmarkt, door de gezworen koornmeters in houten vaten gemeten te worden. De ponden boter lagen in 't wit geschuurd koelvat en elke pond was met J.H.S. gestempeld. In de hete zomers wikkelde de boerin ze nog bezorgd in bietebblaren of warmoesblaren voor de koelte" (3).

Hoe men met een dergelijke wijte wagen medereisde vertelt een oude boerenwerkmán uit Houtave: "In mijn kinderjaren (ca. 1870) reed de boer en zijn familie met een wijte wagen aan de lange diesel naar Brugge en naar de koornmarkt. In 't midden was een bak waarin de voeten rustten en ze zaten met drieën op een lang kussen; de grote knecht zat langs voren op een bond glei en met zijn voeten op de oenen (de basis van de dijsel) van de wagen" (4). En de wijte wagens van de grote boeren uit de zandstreek van Oedelem-Sijsele, namen enkele boerinnen van kleinere bedrijven mede naar de markt te Brugge. Deze zaten in de wagen "op hun lege stoeltjes, djokten wel weg en were, doch dit belette niet dat ze de kapmantel achteruitsmeten om een partijtje te kaarten in de hutsende klutsende wijte wagen" (5).

Wie over geen wijte wagen beschikte moest het te voet afstappen. Uit de zandstreek (Oedelem-Sijsele): "Zij, de bazinne, trok elke zaterdag die

de Heer verleende, de gebloemde klakkermutse aan en de botermante met brede lijsten op de rug gelaân, naar de markt te Brugge. Dat was twee uur en half gaan met zulk een vracht; 't was daarom dat ze 's nachtends vroeg van ten vieren aanzetten..." (6).

De boeren uit het Noorden in de omgeving van de Damse vaart, "die geen 'getrek' hadden, kwamen soms twee uur ver gegaan met de botermante aan 't zeel op de schouders geladen" (7). En in de streek van Houtave: "Een koeiboertje sleurde de botermante op de rik, drie uur ver langs de lastige Slijkstraten"(8).

Om snel boodschappen te verrichten zadelden de boeren uit het Noorden in de 18e eeuw een van hun paarden. Daardoor geraakten zij gemakkelijk door de slijkstraten. Zo worden rijzadels vermeld in de sterfhuizen van Cornelis van Halsinghe te Westkapelle (+ 1756), van zijn broer Joseph te Hoeke (+ 1777), en van herbergier Slabbinck te Koolkerke (+ 1763) (9).

Ook pastoor Dhayere van Jabbeke bezat in 1735 een klein rijpaard om door de slijkwegen zijn parochianen te kunnen bezoeken en om korte reizen te ondernemen (10).

In de 18e en nog in de 19e eeuw vinden we nergens op de hofsteden een traamkar of sjees, zoals wij deze zagen op de Brugse zaterdagmarkt tot aan de opkomst van de auto (11). Magda Cafmeyer vroeg dit te Houtave aan een boerenknecht geboren in 1862: "Wat dat ge vraagt mens, een sieze? In die tijd! Maar op heel Houtave was er maar één fiteurtje en dat was van mijnhere Doet, een hereboer met een lange grijze baard, die altijd op zijn zondags gekleed ging en ginder op dat groot hof van 150 gemete langs de Westernieuwweg woonde"(12).

Te Vijvekapelle zien we omstreeks 1890 een traamkar in gebruik komen om de gewone wagen te vervangen. Sprekende over een uitvaart, schrijft M. Cafmeyer: "En de wijtewagen moest ook juiste gepast zijn, je gaat gaan horen: onze wagen met de hoepels (voor de wijte) was versleten en vader kocht liever een traamkarre. Wannes Lamote van den Akkere was 't eerste lijk dat we van de Nieuwstraat langs de lijkweg naar de Weststrate met de traamkarre vervoerden. Maar 't was mis, de familie reklameerde, de karre was te hoge en 't betekende niets; en 't was voorgoed gedaan met de traamkarre voor een uitvaart" (13).

In de 18e eeuw beschikten zekere rijke inwoners over lichter en sneller vervoer dat overal kon doorgeraken. Een voorbeeld zijn de talrijke reizen ondernomen door landmeter Philippe-François Lippens uit Moerbeke-Waas, die zeer dikwijls met zijn lichte sjees, bespannen met één of twee paarden, langs

binnenwegen van Moerbeke naar Knokke kwam, waar hij in 1784 de Nieuwe Hazegras polder had ingedijkt en ten dele in eigendom bezat. Een van zijn snelste reizen gebeurde op 27 juli 1786, waar hij om 9.30 u. uit het Hazegras vertrok naar Oostende. De "Route royale" of een doorlopende weg langs de kust bestond nog niet. De reis ging langs het strand. Op het Sas Slijkens huurde hij drie schepen, handelde nog enkele zaken af te Oostende, en was om 21.30 u. op het Hazegras terug (14).

Maar wie over geen getrek of vervoer beschikte, moest zoals we hoger zagen, te voet gaan, hoe groot de afstand ook was. Dit is nog blijven duren in het begin van onze eeuw. De verzekeringsagent Leopold De Vos uit Knokke, ging vóór 1890 regelmatig naar de zaterdagmarkt te Brugge. Daartoe trok hij te voet naar Heist en nam aldaar het konvooi voor Brugge. Zeer dikwijls kwam hij dan te voet uit Brugge naar Knokke terug. De uitleg waarom hij niet altijd de trein nam voor de terugreis uit Brugge wordt verteld door een vrouw uit de afgelegene streek tussen Oedelem en Sijsele: "Marie de Wanne van de Geite had wel voorspeld: 'D'er gaan nog wagers zonder peerden lopen'. Doch bij die eenvoudige landslieden had 't konvooi maar weinig aantrek: 'Een ende uit de weg, een kwartier verlet om te wachten, daarmee zijn w'al niet vele gekort; doen gelijk gewoonte'; en ze gingen rustig hun gewone gang naar de stad".

Wanneer in 1890 de stoomtram Heist-Knokke-Brugge liep, kon Leopold De Vos de tram nemen aan zijn deur; en van toen voort kwam hij de zaterdag naar de Brugse markt met de stoomtram, waarmee hij ook naar huis terugkeerde (15).

Onder de Duits bezetting van oktober 1914 tot oktober 1918, was de bekende oudheidkundige Leopold Slosse, pastoor te Rumbeke. Driemaal kreeg hij van de Duitse overheid een reispas voor Brugge. De eerste maal in 1915 moest hij de reis heen en terug (tweemaal 35 km) te voet afleggen. De twee volgende malen in 1916 en in 1918, kon hij voor de heen-of voor de terugreis gebruik maken van de Duitse trein, want er liepen geen treinen voor de burgerlijke bevolking. Over zijn eerste reis naar Brugge vertelt hij het volgende: "Heden-daags, met de afschaffing van alle gerijd per ijzerweg, velo of wagen, causa den oorlog - die eilaas nu al zeven maanden duurt - ne keer te voete naar Brugge gaan, dat is ook een wonderheid. Na, over drie weken, te voete naar Coyghem (tweemaal 30 km) gegaan tz zijn, om er de nadienst van den overleden heer pastoor bij te wonen, ben ik den 17-19 mei, naar Brugge getrokken al Lichter-velde, Ruddervoorde en Waardamme: 7 uren en een kwart gegaan en 7 uren min

een kwart gebezigd in het weerkeren al Wynghene en Thielt. Intusschen ik danke den Here omdat ik aan mijne 73 jaar nog zoo goed te gange gebleven ben"(16).

Wie van onze ouden van dagen zou het hem nog nadoen? Wij zijn te veel verwend door de fiets, de bromfiets en de auto. En zelfs jongeren kunnen nu geen twee uren meer te voet gaan zonder oververmoeidheid.

De boertjes uit de zandstreek ten zuiden van Brugge gebruikten in de 19e eeuw soms een driewielkar om naar de stad te reizen of om andere uitstappen te ondernemen. Wanneer het vroeger arme gehucht Donk, tussen Sijselo en Maldegem, een eigen kerk gekregen had, konden de inwoners aldaar naar de kerk gaan: "... en alleman op kloefen. 'Kloeferdonk' was daar present. Die 't beter stelden kwamen af met een driewielkar of een wagen...". Aldaar had men ook een grote verering voor het H. Bloed te Brugge. Veel jonge mensen kwamen op Kerstnacht naar de nachtelijke ommeegang te Brugge; heen en weer te voet, tweemaal 12 km. En op H.-Bloeddag kwamen ze naar de processie en naar de Meifoor. Toen "waren ze ingespannen: een driewielkarre vol jonkheden op bonden stro gezeten; ... Alzo stapvoets rij'en, lacht Miel! We spanden uit aan de Kruispoorte,... De Pand (meifoor) was een hele uitgang voor die mensen en jonge trouwers gingen op speelvoyage naar de Pand te Brugge..." De driewielkar was eigenlijk voorbehouden aan de oude mensen die aldaar op de plank zaten, waarop een hoofdkussen was gelegd (17).

Vroeger werd er in mijn familie verteld dat mijn overgrootmoeder Coleta Lonneville (1815-1905), die ik als kind nog heb gekend, met de driewielkar van mijn grootvader einde september uit Assebroek naar Varsenare trok om te gaan dienen naar de H. Mauritius. Overgrootmoeder zat tussen twee van haar kleinkinders in de driewielkar op de bank of plank, op geruite hoofdkussens, terwijl de andere kinderen in de driewielkar op stro zaten en de paardknecht te voet opstapte.

Voor de kleine mensen uit de zandstreek bleef de kortewagen lange tijd het enige vervoermiddel. "Sarel uit de Wittemoer (tussen Oedelem en Maldegem) voerde zelfs langdaar een kortewagen met een renne viggens naar de makrt (Brugge) en als 't handzeel al te veel snoerde zei hij doodgewoon: 'We gaan nog een keer afzetten en wij zijn er dan '..."(18).

Honderd jaar vroeger, op een klein landbouwbedrijf van 3 gemeten 2 lijnen 35 roeden te Oedelem-Costveld, was het enige vervoermiddel eerst één en later twee kortewagens (19).

Over het gebruik van de kortewagens ca. 1900 op het afgelegen gehucht Doonkerke te Ruislede, vertelde K. L. mont in 1957: "Over 50 jaar was de kortewagen de koning van de baan, bijna het enige vervoermiddel van de kleine mensen. Alles werd te dien tijde versleurd en vervoerd met de kortewagen; een bakte naar de molen, ale en vette naar het land..., en de handelaars reden met hun kortewagen uren in het ronde om hun waren van de hand te doen". Het ging hier om lijnwaad, petroleum en ook kruidenierswaren die bij de klanten moesten thuis besteld worden. Zikere "grote kortwoonders" reden met de kortewagen naar Brugge om een zak "zout" of "gunno", die 120 of 150 'gr woog, zo maar over een afstand van 15 km en dan 15 km met de volle lading terug.

Een bewoner van het oudemanhuis bracht, mits een kleine vergoeding, met zijn kortewagen allerlei boodschappen uit het dorp te Ruislede. Zelfs zieken werden per kortewagen vervoerd. Een inwoner van Doonkerke voerde zijn vrouw per kortewagen naar het Brugse hospitaal waar ze een heekkundige bewerking moest ondergaan (20).

En wanneer op 28 april 1915, na de eerste Duitse gasaanvallen, op bevel van de Engelse legeroverheid, de overblijvende burgerlijke bevolking van de stad Ieper ontruimd werd, zag men huisgerief en ook mensen die vervoerd werden per kortewagen (21).

In de steden was de steekkar het grootste vervoermiddel van de kleine ambachtsman. Nu zijn de steekkarren uiterst zeldzaam geworden.

Een grote verbetering in het vervoer van de kleine mensen op de buiten was de opkomst van de hondenkar. De oudste hondenkar die wij kennen, staat afgebeeld op een schilderij van omstreeks 1700 uit de Brugse stedelijke musea. Ze diende als kindervoiture voor twee kinderen, wanneer de ganse familie vanuit Brugge op wandeling was te St.-Kruis langs de Maalse steenweg, in de omgeving van de oude herberg "Het Schlaak". Het was dus een luxevoorwerp dat zeker niet in het bereik lag van de gewone man.

De hondenkar schijnt voor het eerst gebruikt in het gewoon vervoer in Waals Vlaanderen, namelijk in 1811, als beurdienst tussen Tourcoing en Roubaix. Negen jaar later, in 1820, waren er te Rijsel reeds 120 trekhonden in het lokaal verkeer. En geheel het vervoer van het Hôpital Général aldaar werd verzekerd door een gespan met twee honden.

Ook te Brugge moet de hondenkar reeds in gebruik geweest zijn in 1848, want op 2 augustus van dit jaar stortte te Brugge de brug aan de Kruispoort in.

Zes personen en een hondenkar vielen in het water; allen werden gered. En in 1876, ter gelegenheid van een landdag van studentengilden te Koechem, waren studenten uit Roeselare per hondenkar afgekomen.

De hondenkarren werden talrijker en in het politiereglement van de stad Brugge op het verkeer, in dato 23 juli 1899, wordt gehandeld over de hondenkarren en ook over de geitengespannen, wat schijnt te wijzen dat men ook geprobeerd heeft lichte karretjes te laten voorttrekken door geiten.

Omstreeks 1890 kocht onderwijzer Suykers, ondermeester te Ichtegem en die te Handzame woonde, een hondenkar om ernaar naar school te rijden, zoals men nu daartoe een kleine auto koopt. Later woonde hij als hoofdonderwijzer te Vladslo. Hij was ook muziekmeester van de fanfaren van Handzame en Ichtegem, waar hij op bepaalde avonden heentrok per hondenkar. De hondenkar werd ook nog gebruikt voor familieuitstappen. Na enkele jaren kocht meester Suykers als eerste te Vladslo een velo om naar de herhalingen van de fanfaren te rijden, en de hondenkar werd niet meer gebruikt.

En tot in 1925 werd iedere morgen, heel vroeg, de melk uit de omliggende gemeenten naar Brugge begracht met hondenkarren (22). Vroeger, vóór 1885, gebeurde dit melkvervoer op kleine ezels, die de melktonnetjes, alsook de knecht, in een soort zadel droegen. En in de zandstreek bezaten verafgelegen hofsteden een kerkezel, waarop de boerin met de kleinste kinderen plaats nam om de zondag door de landwegen naar de mis te rijden, en soms om boodschappen te doen naar het dorp.

De opkomst van de hondenkarren te Doemkerke werd ook beschreven door K. Lamont. Daar begon omstreeks 1905 de hondenkar de kortewagen te verdringen als vervoermiddel van de kleine man; o.a. werd het kleinvee ernaar naar de omliggende markten gevoerd. Plaatselijke kooplieden gebruikten de hondenkar om op "commercie" te gaan. En men liet zich per hondenkar voeren naar het naaste station van de spoor- of de buurtspoorweg, zoals nu met een taxi. Zelfs koersen met hondenkarren werden ingericht (23).

In 1839 had men te Tielt, buiten het regelmatige vervoer door voermans met wagens en tweewielige karren, ook nog één of meer boden, die met een kortewagen uit acht omliggende gemeenten tot op een afstand van elf kilometers één of meermaals in de week om boodschappen naar Tielt kwamen (24).

Kleine mensen op de buiten, die geen kortewagen bezaten, hadden een rollewagen. Dit was een laag klein wagentje op twee volle houten wielen, en

en voorzien van een lange dijsel. Daarmee voeren de grotere kinders een klutje rogge naar de molen om aldaar gemalen te worden, en deden ze nog andere boodschappen. De vrouwen van de kortwoonders, die op het land hielpen, namen hun wichtje mee in een rollewagen.

Het Vervoer te Water.

Wat in het gewest te noordoosten van Brugge het verkeer over land geweldig bemoeilijkte en soms verhinderde, waren de grote waterlopen. In de middeleeuwen lag er geen enkele brug over het Zwin tussen Damme en de Zee. Tussen Sluis en Muide, alsook tussen Sluis en Damme bestonden er wel veerdiensten voor mensen en koopwaren. Ieder veerboot mocht, buiten de reizigers, één last of twee ton koopwaren vervoeren (25). Maar ik geloof niet dat er op het Zwin één enkele ponte bestond voor het overzetten van dieren en voertuigen.

In 1564 was de Sluise Vaart erbij gekomen, die van Brugge, over Koolkerke, Pereboom en Monnikerede, naar Sluis liep. Over deze vaart lagen slechts twee bruggen: de ene aan de kerk van Koolkerke, en de andere aan de Pompestraat te Oostkerke. De naam van deze straat, die een vervorming is van ponte of veer (overzet voor wagens en dieren), bewijst dat in het begin daar geen brug, maar een ponte over de vaart lag. Er was een veer of overzet voor mensen aan Bekaf te Monnikerede, en op de vaart Brugge-Damme lag en ligt misschien nog een veer aan het Halfweeghuis, schuin rechtover het Apertje (26).

Deze toestand had voor gevolg dat een deel van het Zwaar vervoer gebeurde op de talrijke waterlopen van de streek. En wanneer men oude gemetselde bruggen ontmoet over onze grotere afwateringsvaartjes, zijn deze zeer hoog gebouwd om de scheepjes eronder te laten doorvaren. De mensen die bij de grotere waterlopen woonden beschikten meestal over een schuit om een deel van hun vervoer, vooral het zwaar vervoer te bezorgen. Zo bezat de hofstede "De Brugsche Kom", die te Koolkerke langs de Sluise Vaart lag, in 1763 een "schuute" of bootje, dat in de schuur lag en slechts te water gelaten werd wanneer een vracht van de hofstede moest vervoerd worden of naar de hofstede gehaald (27).

Rene De Keyser vond dat tussen 1586 en 1648, op het deel van het Oud Zwin dat nog overbleef ten N.-O. van Pereboom, veel gevaren werd om langsdaar de grensvesting te bevoorraden. Ook voor de plaatselijke behoeften werd het Oud Zwin bevaren, o.m. in 1594, 1607 en 1642, om zwaar materiaal aan te

voeren voor de herstelling van de door de Geuzen beschadigde kerk van Oostkerke. Dit bekeurde door schippers, die met hun kleine bootjes vaarden in het winterseizoen, wanneer water genoeg voorhanden was in de waterlopen. In de zomer, tot aan de najaarsregens, kon niet gevaren worden op vele van de watergangen omdat het waterpeil te laag was (28). Zo bestond er op het Blankenbergse Vaartje een drukke scheepvaart o.m. met zeevis, tussen Wenduine, Blankenberge en Brugge.

Tot in 1802 had het kapittel van de Brugse St.-Donaaskerk het recht de pastoor te Dudzele te benoemen en aldaar ook de kerkrekeningen na te zien. Voor het sluiten van deze rekening op 6 november (St. Lenaart) trokken ieder jaar twee kanunniken van St.-Donaas naar Dudzele. Omstreeks 1550 gingen zij er niet heen te paard of per wagen, maar ze vaarden per bootje langs de Lisseweegse en de Dudzeelse watergangen. Het was een omweg, maar de reis te water was veel gemakkelijker dan langs de slijkstraten. Kanunnik Jacob de Heere (1546-1602) van de St.-Donaaskerk reisde veel in onze streek. Zijn reizen uit Brugge naar Damme en Sluis gebeurden altijd per boot (29).

Verdere Evolutie van de Vervoermiddelen.

Sedert 1900 heeft het motorverkeer geleidelijk het vervoer met paarden vervangen. Veel hofsteden bezitten nu niet eens meer een paard. Het zwaar werk wordt verricht door een tractor. En waar vroeger een licht paard de sjees voort^trok waarmede de familie naar de markt of op uitstap ging, vindt men nu op ieder hofstede een personenwagen. De wagens door paarden getrokken, vormen nu nog een heel klein procent van de vervoermiddelen, waar deze vóór 1914 het straatbeeld volledig beheersten. Toen was de auto nog een uitzondering en zeer dikwijls een bezienswaardigheid. Het is slechts omstreeks 1905 dat de auto's werkelijk bruikbaar geworden zijn. Maar ze kostten nog peperduur. In 1912 b.v. kostte de goedkoopste auto, vervaardigd door de Fabrique Nationale des Armes de Guerre te Herstal 5.750 goudfrank of een 250.000 fr in onze munt.

De eerste auto's, met hun primitieve motoren, vielen wel eens stil onderweg. Buiten de steden bestonden geen garages en de auto moest met paarden naar de naaste stad gesleept worden of naar het naaste station bebracht om per spoorweg naar de stad teruggezonden te worden. Daarover schreef Stijn Struvels zijn verhaal "Het Duivelstuig", dat voor het eerst verscheen in 1905, in "Biekorf".

Met de tijd, en vóór de doorbraak van de auto, heeft de fiets stilaan het verkeer vergemakkelijkt voor de mindere man. Het rijwiel werd eerst bruikbaar wanneer de beide wielen even groot waren en de ketting, alsook de tandwielen waren uitgevonden. Dit gebeurde omstreeks 1860 in Engeland, waar Fitzgerald de eerste fietsen vervaardigde. Grote verbeteringen waren de uitvinding van het kogellager dat de wielen veel lichter laat lopen, de torpedorem en de versnellingen.

De velo's zijn niet terstond het vervoermiddel geworden van de mindere man. Omstreeks 1890 waren het nog luxevoorwerpen alleen in het bereik van de welgestelden. Vijftien jaar later, omstreeks 1905, begonnen de werklieden een velo te gebruiken om naar hun werk te rijden. Ze verdienden echter te weinig om een velo te kopen, waarvan de goedkoopste toen 400 goudfrank kostte. Een geschoolde werkmán verdiende 0,25 fr per uur. Bij twaalf uur werk per dag bracht dit 3 fr op, of 930 fr per jaar, indien hij nooit werkloos viel. Op de buiten h u u r d e n de werklieden een velo om naar de arbeidsplaats te rijden, die soms tot op 10 km van hun woonplaats lag. Bij de verkoop van nieuwe rijwielen namen de velomakers de oude fietsen over en verhuurden deze aan 2 fr per week. De prijs van de velos verminderde en de lonen stegen. In 1900 kostte een gewone fiets van 105 tot 110 fr.

Tot slot nog enkele inlichtingen over de oudste verkeersreglementen voor de motorvoertuigen. Het eerste reglement was het Koninklijk Besluit van 4 aug. 1899, dat de verlichting, de geluidssignalen en de remmen voorschreef. Art.16 bepaalde: "De snelheid der automobilen en der motorcycles mag nooit, in open veld, 30 kilometers per uur overschrijden, en in de doorgang der behuizingen, de 10 kilometers per uur". Een Kon. Besluit van 5 maart 1910 kwam het vorige aanpassen aan de uitbreiding van het verkeer. De toegelatene snelheid werd verhoogd tot 40 km per uur in open veld, en tot 15 km in de bebouwde kommen en op gans het grondgebied van de gemeenten met meer dan 50.000 inwoners, alsook op de bruggen en de spoorovergangen, "en alwaar de kronkelingen van den weg of de hinderpalen den geleider beletten voor hem een lengte te overzien van ten minste 150 meters op den weg die hij volgt of kruist" (30).

De Verwarming.

Vroeger was men op de buiten bijna uitsluitend aangewezen op het hout dat ter plaats groeide, en dit zowel voor het vuurmaken, namelijk de verwar-

ming in de haard, het bereiden van voeding voor mens en dier, en het bakken van het brood; alsook voor het timmerwerk. Voor dit laatste werden de opgaande bomen ter plaats door boomzagers gezaagd in balken en planken.

In de 18e eeuw moesten slechts enkele gewesten uit het Noorden van Brugge kolen invoeren uit het Walenland, omdat aldaar te weinig brandhout groeide

In ieder huis, zowel in de hofsteden als in de kortwoningen, was een ⁽³¹⁾ bakoven aanwezig, waar gewoonlijk iedere week, door de huisvrouw, het nodige brood voor het huishouden werd gebakken (32).

Om al deze redenen waren de bomen, de tronken en de kanthagen, die overal op de doeningen groeiden; van grote waarde en werden zij in ieder pachtkontraakt of bij iedere verkoop zorgvuldig opgeschreven (33).

Nog in 1873, bij een houtvenditie te Moerkerke op het hof van het gewezen klooster van Sarepta langs de Brierversweg, bracht de verkoop van het taliehout 875 fr op, en in 1874 zelfs 1607 fr, waar de jaarlijkse pachtprijs van de hofstede toen 2400 fr bedroeg. Zodat in 1874 de opbrengst van het hout van de kanthagen meer dan de helft van de pacht som bedroeg (34).

Nu zijn de bomen en het taliehout bijna waardeloos geworden. Er wordt geen haardvuur meer gebruikt voor de verwarming, het brood komt van de bakker, en het bereiden van de eetmalen voor mens en dier geschied met kolen of gas of elektriciteit, terwijl het timmerhout uit de vreemde wordt ingevoerd.

De Verlichting.

Voor de verlichting verkochten de winkels op de buiten vroeger lijnzaadolie voor de lampen en de lantarens op de hofsteden en in de andere woningen. Maar meestal geschiedde de verlichting door middel van olielampjes of van roeten kaarsen, gegoten uit het buikvet van de geslachte dieren. Een zeer helder licht gaven ze niet; daarom stonden de mensen vroeg op en gingen ze vroeg slapen. Als ze in de wintermaanden nog wat opbleven, gaf het vuur van de haard de nodige verlichting. Het was het stilste uur van de dag, waarop dikwijls werd verteld uit vroegere tijden en over spoken en moorden.

Over de huisverlichting in de 18e eeuw vinden we in de inventarissen van de families Van Halsinghe en Nachtegaele, achtereenvolgens drie lampen, acht kandelaars en één lamp, alsook twee lampen. Heelmeester Franciscus van Dale uit Dudzele bezat in 1793 twee tinnen kandelaars en één lantaren, alsook twee zilveren kandelaars en een zilveren kaarsensnitter. Terwijl in de

inboedel van de molenaar Joseph de Smidt, overleden te Oostkerke in 1709, er een olielamp en een kandelaar aanwezig waren (35).

De Verkoop van de Landbouwprodukten.

In de 18e en in de 19e eeuw leverden de boeren uit de Brugse omgeving hun graan per kleinere hoeveelheden op de zaterdagmarkt te Brugge, waar de graanproduktie nu rechtstreeks opgekocht wordt door graanhandelaars.

In vroeger tijden gebeurde het wel eens dat de zaterdagmarkt te Brugge niet voldoende was voorzien van graan of boter. Dan werden maatregelen getroffen om daaraan te verhelpen, hetzij door tussenkomst van de graanhandelaars, hetzij door het opleggen van een verplichte minimumlevering aan de boeren uit de omgeving van de stad, zoals dit te Brugge gebeurde o.m. van mei tot juli 1789 (36).

M. Cafmeyer verhaalt hoe dit ging in de 19e eeuw op de zaterdagmarkt te Brugge: "Er lagen wel duizend kilos graan in de roef van de wiptewagen om op de koornmarkt, door gezworen koornmeters, in houten vaten gemeten te worden". Ieder van deze vaten mat bijna 25 liters. Er gingen precies 171,43 liters in een hoed of vier viertalen (ook maten genoemd) van 42,85 liter. Een vat was een halve viertale (37).

Ook de boter werd ten dele wekelijks naar de markt te Brugge gebracht. Nog in de loop van de vorige eeuw, wanneer te weinig boter door de boerinnen op de markt te koop werd geboden, werden zij de volgende zaterdag door de politie aan de stadspoorten opgewacht en naar de markt geleid. Ook de boerinnen die rechtstreeks leverden aan winkels en partikulieren werden verplicht hun boter op de markt te verkopen.

"Toen er schaarste of korteressse van boter was, kwamen de kutsers tot aan de Kruispoort tegen gegaan om d'eerste te kunnen kopen; maar de steelingen, die geen keure meer hadden, verzetten zich daartegen. 'Wel wel mensch toch!' lachte Verzeke, 'd'ien zaterdag 'n ga 'k niet lichte vergeten: de p'li-sies stonden aan de brugge en eer dat we 't goed verstaan hadden wierden we 't poortegat ingejaagd, en tegenstribbelen 'n hielp niet! en ikke en Wieze Branders en Dikken Timmermans wijf, enne... wij wierden allemaal opgedroven gelijk de koeien, rechte naar de botermarkt. En dat was mij daar een schermutseling en een grobbeling en een tateringe van d'helsche duivels: 'Alhier met die kilo boutere!! - 'Bazinne 'k sta hier al meer dan een heure te wachten!' En ik die

mijn boter altijd in een winkel leverde, moest daar nu noodgedwongen heel mijn mande ter plaatse aan die uitgelaten schruwelende Bruggelingen verkopen(38)

Nochtans hadden de boeren enkele vaste klanten voor wie zij de boter in grote stenen boterpotten inlegden, vooral na de zomer. Zie b.v. de aanzienlijke hoeveelheden boter die aanwezig waren op de hofstede van Cornelis van Halsinghe te Westkapelle op 11 maart 1757 (vóór de zomer); en bij Pieter Nachtegale te Zuienkerke op 11 september 1767 (na de zomer). Bij de eerste een pot met 50 stukken boter en bij de tweede een vat met 10 stukken boter, een kuip met zestig stukken, en een kuip met acht stukken boter (39).

De hofstede Montpellier te St.-Kruis-Kale, waarvan de grond nu verkaveld wordt, behoorde in 1650 aan de familie van Nieuwmunster. En in 1651 werd de pacht over de jaren 1650-1651 ten dele "in natura" betaald, namelijk met acht wagenvrachten eiken en essen fassael voor brandhout, en 62 pond of 28 kgr 770 gr boter, met daarbij nog 200 eieren. Dit alles werd ingedaan voor de winter (40).

Vóór de oorlog van 1914 werd in mijn ouderlijk huis ieder najaar een grote boterpot naar een hofstede te Houtave gezonden, waar de botervoorraad voor de winter werd ingemaakt. En in de oorlog 1914-18 tekende pastoor Slosse van Rumbeke op, onder de datum van 9 juni 1918: "De laatste pot boter, die ik nu ete, komt van Cyriel Pieters, landbouwer te Lampernesse en kost 5,10 fr de kilo. Eén kilo den 9 juni (1918) mij toegezonden uit Oostroosebeke kost 27,50 fr de kilo; of het dier leven is!" (41).

Pastoor Slosse was zeer spaarzaam geweest in zijn verbruik van boter. Zijn boter uit Lampernesse moet hij ontvangen hebben in augustus of in de eerste helft van september 1914, vooral eer de krijgsverrichtingen geleidelijk oversloegen naar West-Vlaanderen. Vanaf 18 oktober 1914 lag het front voor 4 jaar vast op de IJzer en op een boeg ten oosten van Ieper. Lampernesse lag over de IJzer in het onbezette gebied. Het bezette gedeelte van West-Vlaanderen behoorde tot het operatiegebied van het vierde Duitse leger, waar men, zonder toelating van de bezettende Duitse overheid, van de ene gemeente naar de andere niet mocht gaan.

De Winkels.

In vroeger eeuwen bestond op ieder parochie ten minste één winkel, zoals we zien in de volkstellingen van 1748 in het Brugse Vrije. Wat deze winkels

verkochten of in voorraad hadden, weten we niet. We kennen twee inventarissen van een winkel te Dudzele. De eerste winkel behoorde aan Joannes Lust, die in de volkstelling van 1748 vermeld staat als meester-kleermaker en winkelier. Hij overleed in 1781 op 71-jarige leeftijd. Maar wanneer zijn sterfhuis werd gelijkwideerd, was de winkel waar reeds opgeruimd. Er worden nog alleen vermeld: een dis, bussen, maten en andere "fustagie" of vaten, een maataardmolen, "en nog eenighe drooge en natte waren". Geheel de inhoud van de winkel was geschat op een waarde van 12 lb. 3 sch. 4 gr.

Maar onder de lasten van het sterfhuis worden nog rekeningen betaald voor levering aan de winkel: aan Simoens over levering van Azijn in 1780: 6 lb. 4 sch. 6 gr.; aan Speghelaere over levering van 'waegensceckers halan': 3 lb. 16 sch. 3 gr. En aan stokhouder Charles de Tilly werd nog 28 lb. 10 sch. 3 gr. betaald over goederen gekocht in één of meer publieke vendities. Alhoewel Joannes Lust meester-kleermaker was, hield hij dus geen winkel van kleergoed.

Hij baatte ook nog een klein landbouwbedrijf uit. Van het commun van de Brugse O.L.Vrouwkerk pachtte hij gem. 10-0-26 roeden gelegen te Westkapelle, alsook gem. 1-0-24 roeden van de kerk van Westkapelle. Lust bezat onder meer twee oude zwarte merriepaarden en een waegen met syne toebehoorten gelijk hij ten oeghste ende ter markt gaet'. De wagen werd dus gebruikt voor de oogst op het land en om naar de markt te Brugge te rijden. Met zijn wagen verrichtte hij ook vervoer voor anderen, want de kerk van Westkerke (ik veronderstel dat het een schrijffout is voor Westkapelle) stond hem nog 5 pl. 2 sch. gr. schuldig 'over het vervoeren van goederen' (42).

In de likwidatie van het sterfhuis van Marie Dullaert, echtgenote van Jan Nachtegale, en overleden te Vlissegem in 1719, werd betaald aan de vrouw van François Mullier, één pond zestien schellingen groten, over levering van "lijnwaesten, wijnckel waere, een wagen wijtte en anders" (43). Dit moet een belangrijke winkel geweest zijn met een grote keus aan koopwaren, en die zeker niet op een buitenparochie, maar wel te Brugge lag.

De tweede winkel waarvan we de inventaris kennen lag ook te Dudzele en werd gehouden door Katelijne van Riebeke. De inventaris dactekent uit het jaar 1741.

Deze winkel bevatte: een 'quarte' azijn een vat met vijf steen (13,9 kgr) zeep, een stande (kuip) met bloem, een kuip met anderhalf vat zout, drie kan-

nen olijfolie, een stoop (2,259 liter) siroop, een kaas, een stenen pul of kruik, zeven en half pond (3,48 kg) tabak, een twintigtal 'syckels' (rolletjes pruintabak), een mandje stenen pijpen, negen pond (4,170kg) stijf sel, zeven steen (16,700 kg) suiker, zes pond (2,784 kg) snuiftabak, veertien pond (6,5 kg) rijst, een vierendeel muskaatnoot, een pond (0,464 kg) thee, drie pond (1,390) garen, acht paar handschoenen, vijf boekjes met spelden, 't is te zeggen dubbele blaadjes dik papier waarop de met de hand vervaardigde spelden gevest waren, vierendertig stuks lint, twee stukken fijn lint dat per el (0,70 m) verkocht werd, zes dozijn rijgkoorden of veters, tien handen van 25 bladen grauw papier, twaalf "cappen", zes "craenen", vier holletjes of één pint (0,566 liter) mostaardzaad, een half vierendeel senobladeren, vijf pond rozijnen, zes pond pruimen, een doos met zes vingerhoeden, twaalf dozijn hendsknoppen, een deel rijgkoorden en garen, een half vierendeel kanneel, een half vierendeel saffraan, anderhalf pond (0,696) blauw sel, een pond kalnoes, eenhalf pond peper, een half pond chocolade, een vierendeel nagelpoeder, drie pond kandijssuiker, tweeduizend "flypers", vijf stoop (11,275 liter) raapolie, twee en half dozijn bezems, vijftien pond kaarsen, een mand met breiwoel (sayette), vijf schalen, elf bakken (kisten), vier blikken bussen, een trechter, een mortier of vijzel, zeventien pond "soedt", vijf pond solferpriemen, een mostaardmolen, een "schalle" (weegschaal?), een rasp. Alles amen geschat voor een waarde van 12 p. 6 sch. 10 groten (44).

In 1549 was er te Koolkerke een kleine winkel. In de kerkrekening zien we dat voor het eeuwige licht dat brandde vob'r het tabernakel, regelmatig in de plaatselijke winkel zaadolie werd gehaald, die aangetekend werd op "eenen kerf". De winkelier was ongeletterd, en iedemaal dat er olie gehaald werd voor de kerk, sneed hij een kerf in een daartoe aanwezige stok, en op het einde van het rekenjaar werden de hoeveelheden samengeteld (45).

Het Leven op de Buiten.

Over de manier van leven van de welgestelden op de buiten in de 18e eeuw hebben we twee getuigenissen van buitenpastoors uit het Brugse Vrije.

In 1773 spande de pastoor van Knokke, Pieter Trouveyn, een proces in tegen de bisschop van Brugge, die weigerde hem een grotere jaarlijkse toelage te verlenen, alhoewel de levenskosten in de laatste jaren geweldig de hoogte waren ingegaan.

De bisschop gaf als reden van zijn weigering dat de pastoor van Knokke ver van Brugge woonde en daardoor minder in de gelegenheid was om geld uit te geven. Waarop de pastoor terecht antwoordde dat, ten gevolge van de grote afstand van Brugge (de reis heen en terug nam een hele dag in beslag), te Knokke alles veel duurder kostte, namelijk het bier, de wijn, het vlees, de vis (die uit Blankenberge en Wenduine op de markt te Brugge toekwam), alsook de dokter en de "medecijnen". Daarenboven was het in het noorden zeer koud en groeide aldaar weinig hout, zodat er brandstof uit het Walenland moest aangevoerd worden, wat zware verfoerkosten medebracht (46).

Wat een buitenpastoor nodig had voor het onderhoud van zijn huishouden van twee personen, werd in 1735 opgetekend door de pastoor van Jabbeke, Franciscus Dhaeyere. En aangezien deze opgave van levenskosten bestemd was voor de bisschop van Doornik, die de grote tiendeheffer was van de kerk van Jabbeke, van wie de pastoor een verhoging van zijn jaargeld wilde bekomen, heeft pastoor Dhaeyere er wel eenschepje bijgedaan en iets of wat overdreven.

Om te beginnen zes hoed of 10 Hl 28 liter tarwe per jaar om ermee brood te bakken. Voor de 250 dagen waarop vlees mocht gegeten worden, had hij twee pond of 0,928 kgr vlees per dag nodig. In de vasten was het een kleine snoek en twee haringen per dag, en aangezien er toen in de vasten noch boter, noch smout, noch kaa, noch eieren mochten gegeten worden, verbruikte de pastoor veel gedroogd fruit, de zogenaamde vastenspijze: vijgen, rozijnen en pruimen. Als groenten vermeld hij: wortels, bonen, erwten, panade en vers fruit. Iedere dag werd een stoop (2,25 liter) bier gedronken, alsook een of twee glazen wijn, daarenboven werd nog een pint (0,56 liter) wijn gebruikt om het eten te kruiden. Onder de verdere benodigdheden voor het bereiden van de eetmalen vermeldt hij nog: suiker, olijfolie, verjus (zuur druivensap) en azijn, alsook peper, gember, saffraan en andere specerijen. Nu en dan kwam bij uitzondering thee, koffie, chocolade en kandijssuiker op tafel. Want bij iedere maaltijd, ook 's morgens, werd bier gedronken.

Voor de verwarming en de bereiding van de eetmalen werden gemiddeld per dag twee fasselen en één bundel brandhout verstoekt. Voor de verlichting gebruikte de meid olie voor de keukenlamp en voor de verdere verlichting van het huis werden gedurende acht maanden van het jaar, iedere week gemiddeld een pond kaarsen verbrand.

Vier maal per jaar werd de grote was van het linnen gedaan, waarvoor

ieder maal negen pond (4,200 kgr) zeep werd gebezigd.

De jaarlijkse geneeskundige zorgen, met inachtneming van de ziekten veroorzaakt door het vochtige klimaat van het Noorden van Brugge en door de nabijheid van de zee, werden geraamd op 20 gulden per jaar; daarin waren begrepen de bezoeken van de geneesheer, de aderlatingen en het scheren door de heelmeeester-barbier (47).

In de verhalen van Magda Cafmeyer, verschenen in "t Deertje", lezen we dat in de verleden eeuw de kleine mensen het niet vet hadden: roggen stuiten met smout, aardappels met kaantjes, azijn- of roetsaus, karnemelkpap, nu en dan een pelletje gerookte haring, en bij uitzondering een klein stukje vlees.

Van een honderdjarige te St.-Kruis vernam zij het volgende over het eten, toen haar ouders woonden op een klein doeningske te Tillogem onder St.-Michiels: "'t Was er alleszins niet fel van de kost lijk bij iedereen ten dien tijde, de mensen vagen nu meer van hun mond of dat wij er instaken. Je kent die magere kost hé? roggen stuiten met smout gespreid, een schep erpels met kaantjessaus overgoten, maar 'k ate nog liever stampers met zurkel of spuitjes met enige roepjes schutelvlees, en een telloor kerropap om al de gaatjes te vullen"(48)

Over de boomvellers te Maria-Aalter schrijft Mej. Cafmeyer: "Hoelang ze werkten? 's Nuchtens werden de namen afgeroepen en getekend op een kallepinske en we werkten zovele en zo zere als we kosten, van als het dag was tot we niet meer zagen. 't Wijf bracht snoens het eten met een tweeketel of tweepanne aan een einse: zoetepap van de geit langs onder en de patatten met kaantjes-saus in de bovenketel. 's Achternoens hadden we een schreepke smout en een ruwe adjoen voor toespilze.

Ge kijkt verwonderd voor dat schreepke? Ja, 't was profijtig bedoeld en toch beter of die vreemde boter (margarine); ik spreek van 't jaar 1907. Heel arme sukkelaars kochten niets anders dan vreemde boter in de bazar van Ardies.

Dat was zo, knikt Tieleke; de zondag voornoen trokken de wijven een uur ver naar de bazar te Aalter: een kilo vreemde boter of vreemd smout en een kilo vreemd vlees voor 9 stuivers (0,81 fr) en 't zout hing er een vinger dik op. Mijn moeder sneed de zomen af in kaantjes om te smelten met een beetje vreemd smout, 't was danig veel beter van smake" (49).

André D'hont beschrijft het leven en de voeding te Knokke van de boerenwerkman Innocentius Stockx, vader van twaalf kinderen; en dit omstreeks 1900:

"Hij werkte op 't Hazegras, waar Roose en Van Hecke konterboerden. Ik was pas zeven jaar als ik iedere dag zijn eten moest dragen: een keteltje met erpels en daarop als vlees een adjuin of twee die wat te groot waren. Vader Ino werkte er van 6 tot 18 uur. Met het dasschen. Voor zijn 12 uren verdiende hij 1,50 fr. 's Zaterdags kwam hij thuis met zijn 18 fr en moeder droeg ze 's zondags naar Edward Verheye, bij Liete Konee in de Garro. Men kon er van alles krijgen, van graan tot steenolie. Hiernaast waren de andere maar spekke-winkels, zoals bij Pol Tele. En moeder bracht die 18 fr bij Liete voor de schulden van de week of voor die nog moesten komen.

"Vader kwam doodvermoeid thuis na 12 uren werk, en dan ging ik met hem paling vangen in 't Gat of in 't grachtje. Of gereenaars met 't steeknet. Met zijn geweer ging hij nog enkele keuntjes passen in de duinen. We trokken er 's nachts op uit naar 't strand om de haken te gaan bekijken. Om onze weg terug te vinden, hadden wij een zak wit zand mee dat we strooiden langs het wegeltje... " (50).

In haar boek "Van Aswoensdag tot Lichtmis" verhaalt M. Cafmeyer over het eten in de vasten, waar noch vlees, noch vet, noch melk, noch eieren mochten gegeten worden: "Het middagmaal werd een half uur vervroegd, want de magen kraaiden van de honger. Ge kreeg bijna overal hetzelfde eten: erwtenseop, aardappelen met een haring van drie cents of stokvis, en mostaardsaus van water en terwebloem".

Verder vertelt ze nog over de kortwoners, waar ook de vrouw moest medewerken: "Van Pasen tot Allerheiligen - met kleine tussen pozen - lag ze in 't open veld...".

"Moeder deed het eten in de vroege gereed: aardappelen met of zonder groente: zurkel, karoten of erwten - gestampt en met ajuissaus overgoten... Het kleinste, dat een kruipertje was, nam ze mee naar 't land en ze legde het op een 'wanneram' naast zich..." (51).

o o o o o

Over het geestelijk leven is niet veel te vinden. Het gemis aan ontspanning zorgde er voor dat de kerkelijke plechtigheden druk werden bijgewoond. Wanneer er op een parochie een missie gepredikt werd, dan was de toeloop van de parochianen buitengewoon groot.

Na de Franse en de Nederlandse tijd (1794-1830), waarin er moeilijkheden gerezen waren tussen de kerkelijke en de wereldlijke overheden, werden vanaf

1833 in het nieuw opgerichte bisdom Brugge, in al de parochies missies gepredikt. De meeste kloosterorden waren ontbonden en het waren sekuliere geestelijken die deze missies gingen prediken. Een onder hen was de latere kanunnik en geschiedschrijver Guillielmus T'nghe (1802-1879), die in 1836 tot missionaris van het bisdom was aangesteld. Een van de eerste missies die hij hielp prediken werd te Jabbeke gehouden van 23 tot 30 oktober 1836. Daarover schreef hij later: "In 1836, had de eerste geestelijke zending plaats; zy begon 23 October en eindigde 30 dito. Deze zending was merkwaardig om den onbeschrijfelyken volkstoeloop; als myn geheugen my niet bedriegt, mag ik hier aanstippen dat een landbouwer van Jabbeke, ter dezer gelegenheid, op eenen dag, 27 peerden te stallen kreeg, van wege zyn vrienden, die gekomen waren om de sermoenen by te wonen. Ware de kerk dry tot viermaal meerder geweest, nog hadde zy kwalyk het volk kunnen bevatten. Het sluitingssermoen wierd gedaan onder den blauwen hemel, op het kerkhof, alhoewel het koud was en sneeuwde. De aanhoorders stonden daer besneeuwd en stagenwyze verzameld; want een groot getal jongelingen, Zacheus navolgende, waren op de talrijke lindenboomen van het kerkhof geklommen om den predikant te zien en te hooren. Hetgene ik hier schryf, heb ik met eigene oogen gezien" (52).

De Herbergen.

In de twee vorige eeuwen bestonden op de buiten veel meer herbergen dan op onze dagen, want sedert 1930 is het aantal herbergen bij ons geleidelijk beginnen verminderen.

De inboedels van twee herbergen uit het noordoosten van Brugge, tonen ons hoe de drankhuizen op de buiten er vroeger dagen uitzagen.

Dicht bij de stad, in de Brugsche Kom te Koolkerke, word in 1765 alleen in de keuken vuur gestookt. Aldaar bevonden zich de herbergdis, twaalf stoelen, een grote en een kleine kommode, een klederkast, een staande horlogie met houten kast, een schilderij. Daarbij kwamen nog twaalf stenen kannen en zeventien stenen pinten. De hoogkamer kon ook gebruikt worden voor de herbergkanten. Men vond er twee tafels, negen zaalstoelen, een rek, een schilderij, een eiken bed met voorhang, plus nog voor 23 pond (10;5 kgr) aan tinnen voorwerpen. De voorraden van de herberg waren niet zeer groot, waarschijnlijk was de herberg gesloten sedert de dood van de eigenaar. Aldaar bevonden zich slechts zes bottels wijn, twee ledige wijnvaten, twee gestellen voor tonnen

en zeven stopen genever.

In 1792 was een herberg te Lapscheure beter voorzien. Aldaar waren toen veel smokkelaars, want over Lapscheure en Damme liep een georganiseerde smokkelweg langswaar, uit Nederland, koffie, thee, bedrukt katoen en aardewerk werden binnengeblauwd. De zwakke doeanierspost te Hoeke kon deze smokkel slechts weinig verontrusten. De drankvoorraad in de herberg te Lapscheure omvatte twee tonnen bier, 56 flessen witte wijn en 48 flessen rode wijn, vijf stopen genever en drie pinten brandewijn. Als herberggerief was aanwezig: 34 bier- en wijnglazen, 3 pintglazen, 12 stenen pinten, 8 stenen kannen en 3 stenen stopen.

Over de verlichting van deze herbergen vinden we weinig vermeld in de inboedels, alhoewel talrijke bezoekers aldaar 's avonds kwamen drinken. De Brusche Kom beschikte in 1763 over vier koperen kandelaars en twee lantarens. En in de herberg te Lapscheure waren er in 1792: één metalen en zes houten kandelaars met drie kaarsensnuiters. Maar er wordt geen enkele lamp vermeld(53)

De Geneeskundige Zorgen.

De geneeskundige zorgen uit de 18e en de 19e eeuw kunnen niet vergeleken worden met de sociale geneeskunde op onze dagen. De meeste buitenmensen waren te arm om regelmatig de heelmeeester erbij te halen.

Deze heelmeeesters waren barbiers, die enig tijd gewerkt hadden als knecht of hulp bij een andere heelmeeester van wie zij wat praktische vakkennis hadden medegekregen. Sommigen onder hen hadden te Brugge een examen afgelegd. Zij bezaten meestal enkele boeken over het vak. De gewone man trachtte zich te verhelpen met een hele reeks keukenremedies, die overgingen van moeder op dochter (54).

In de steden woonden enkele dokters, die op de universiteit een licentiaat in de geneeskunde hadden behaald. Zo zien we dat landmeter De Bock, die evenals zijn kozijn Philippe François Lippens, te Knokke op het Hazegras woonde, aldaar op 5 augustus 1786 ziek werd aan rheuma. Hij liet geen heelmeeester komen uit Westkapelle of uit een van de omliggende parochies, maar bestelde een geneesheer uit Brugge. En om dag en nacht goed verzorgd te worden te Knokke, liet hij uit Gent een cellebroeder of Alexiaan overkomen naar het Hazegras. Wanneer de landmeter genezen was, betaalde hij aan de geneesheer de grote som van 43 lb.gr. wisselgeld voor elf bezoeken (55).

Over het materiaal van een buitenheelmeeſter vond ik een beknopte opgave in de inboedel van het ſterfhuis van Jacques Donche, meeſter-chirurgijn, overleden te Gijverinkhove in 1720: "Vier boucken traacterende van de medecijne ende chirurgie,... met alle de instrumenten, potten, flasschen, salven, cruyden ende andere drooghen, met drie beckens ende vier ſcheirmessen...". De prijs van dit alles is echter niet ingevuld (56).

Welke boeken de heelmeeſters gebruikten kon ik nergens vinden. Maar van de chirurgijns Laureins en Adriaan Ovyne, die omſtroeks 1700 te Harelbeke werkten, is een geſchreven notaboekje bewaard met recepten. Daarin zien we dat op de buiten de barbiers de enige aangewezenen personen waren voor de heelkundige bewerkingen en ook voor de geneeskundige zorgen. Meestal waren ze weinig geleerd. Het notaboekje van de barbiers Ovyne draagt als titel: Remedieboek en recepten om zalven te maken, om alle ſoorten van accidenten en kwetsuren te genezen. Tussen de recepten ſtaan er rekeningen voor barbieren en voor geneeskundige verzorging. Met de bijzonderſte ingezetenen sloten onze twee barbiers een overeenkomst om ze voor een gans jaar te barbieren.

De recepten uit hun notaboekje geven de remedies voor het genezen van "flodersijn, canteyrens, uytteerynghe, seere keele, corten asem (asthma), camergaen", ſpeen of aambeien, waterzucht, langdurige koorts, "sjiatica", krauwte, brandwonden, "roose", beroerdheid, gebroken ribben, "verſtopte moeder", en voor het bevorderen van de "aerebeijt" (het baren). In deze laaſte twee remedies wordt vergif gebruikt, maar de hoeveelheid ervan ſtaat niet aangegeven: wat savelboom (juniperus sabina of bloetfielt), een "graen" moederkoorn (secale cornutum). Het is dan ook niet te verwonderen dat deze geneesmiddelen niet altijd de geweste uitwerking hadden en misnoegen verwekten bij ſommige klieñten. Waarschijnlijk hadden onze barbiers ergens iemand mismeesterd, want in het boekje ſtaat aangetekend: "'snavens thussen 12 ende één huere, ſijn mijn glase veinſters in ſtucken gheslegghen, te weeten den 3 Aogſt 1722" (57).

Gewoonlijk werden de buitenmensen verzorgd in hun "doodziekte" door een heelmeeſter van ter plaatſe of uit de omgeving. En dit wordt altijd in rekening gebracht in de ſtaat van goed van de overledene: "over gedaene viſiten ende leveringhe van medecynen" ofwel "over leverynghe van medicamenten ende chirurginaelen dienſt".

Maar Maria Joanna van Halsinghe, die te Zuienkerke boerde op een van de hofſteden van het Brugſe St.-Janshospitaal, en aldaar overleed in 1793,

was beter ingelicht. Ze liet zich verzorgen in haar laatste ziekte door dokter Feuts uit Brugge, terwijl de medikamenten te Brugge werden gereedgemaakt door de apotheker Jacques Clynckaert (58).

Van heelmeeester Franciscus Van Daele, overleden te Dudzele in 1793, heb ik de staat van goed teruggevonden. Hij was aldaar reeds werkzaam in 1748. Maar helaas zijn gerief als heelmeeester wordt noch geschat noch beschreven, omdat "gansch den chirurgalen winckel met de medicamenten, instrumenten en boecken", volgens het huwkontraakt buiten deel overging naar de langstlevende van beide echtgenoten.

Van Daele was waarschijnlijk oudleerling van de "weese schoole gefondeert bij m'her Ferdinande Blootackere binnen Brugge", want, vóór zijn huwelijk, bezette hij een rente op het huis dat hij bezat in het dorp van Dudzele en dit ten voordele van deze wezenschool. Waarschijnlijk had hij daarna lessen in de heilkunde gevolgd.

Als heelmeeester moet hij goed aan zijn brood gekomen zijn. Zijn sterfhuis had een aktief van 895 lb. 15 sch. 10 gr. en slechts een passief van 46 lb. 2 sch. 9 gr., zodat er een stevige bate bleef. Wat ons opvalt in de beschrijving van zijn inboedel, is het vele zilverwerk. Vroeger was het edelmetaal voor de huishoudelijke voorwerpen bij de burgerij het tin. Maar onze heelmeeester bezat veel zilver, namelijk twee kandelaars, een theepot, zeven lepels en vorken, een peperbus, een mostaardpot met lepel, een soeplepel, drie zoutvaten, een pepermolen en -kroes, een wijwatervat, een kaarsensnuit, een suikerschaal en een limonadelepel. Het totaal gewicht aan zilver bedroeg 14 mark 5 onsen en 19 engelse (of 3 kgr 666 gr) voor een waarde van 58 lb. 19 sch. gr. Daarbij kwamen nog twaalf messen met zilveren handvat en twee zilveren gespen met stalen beugel, samen voor 1 lb. 2 sch.gr. (59).

Op de buiten in de 18e eeuw, waren er slechts weinig of geen vroedvrouwen. Maar in het begin van de 19e eeuw werden door de provinciale overheid te Brugge ook lessen voor vroedvrouwen ingericht, en tegen het midden van de eeuw was er een gediplomeerde vroedvrouw op de meeste buitengemeenten. Maar de tussenkomst van deze laatste kostte te duur voor de arme mensen, die voor een bevalling de hulp inriepen van een handige buurvrouw.

Honderd jaar geleden, op het gehucht De Moorn, de huidige parochie St. Rita te Moerkerke, gebeurde dit als volgt: "... maar toch maakten ze er maar weinig complimenten aan. Zelden of nooit liepen ze om Mietje Loen, de vroed-

vrouw van het dorp. Vijf frank? Ze konden dat niet betalen. Ten andere Babe Delee was altijd gereed; ze liet zelfs haar bakke staan om een mens uit de nood te helpen. In een haai en en een draai had ze een kortebedde op de vloer: drie omgekeerde lage stoeltjes, een lang kafzakken kussen, een versleten bolzak en wat schrootjes van een blauwe schorte. 't Was goedkoop en 't kostte vooral geen zeep. Het kindje werd in een doek gedraaid en in de trog gelegd en Babetje kon met smake de kindjes bekijken: "'tligt daar dikke gelijk een paster, vet gelijk een mussel, een heel wiegske vol". Van een bletertje zeiden ze: "Daarzie, 't Lapscheurs muziek is weer aan de gang" (Lapscheure bezat geen muziek) (60).

Niemand begrijpt dat de kindersterfte toen nog niet veel groter was!

De Mentaliteit van de Buitenmensen.

Over de mentaliteit van de gewone man op de buiten broeger, hebben we zeer weinig gegevens. De overgrote meerderheid kon noch lezen noch schrijven. Ze hadden ook geen stemrecht en bekomenden zich dan ook niet om de politiek; en ze hadden veel moeite om in armoede "rond te komen".

Justus Van de Venne (Zwevegem 1796 - Affligem 1871, waar hij stierf als benediktijn), was van 1833 tot 1837 pastoor te Beernem en hij heeft een handschrift nagelaten, waarin ook de zedelijke toestand van zijn parochianen wordt behandeld.

"De Beernemnaers, verslonden in hune dagelyksche bezigheden, houden zich niet op met nieuwe maren. Zy lezen byna geene, of beter te zeggen, geene gazetten. Zy bemoeijen zich geenszins met het geestelyk of tydelyl bestuur der parochie. Deze goede hoedanigheid van gerustheid van gemoed en vreedzaamheid, komt nochtans niet uit op koelbloedigheid of onverschilligheid: want zy beminnen regtzinniglyk en vuriglyk hunnen geestelyke en wereldlyke overheden. Dit bevrydt hen van ketteryen, scheuringen en allerhande oneenigheden. Ik weet niet dat er op geheel de parochie te vinden is één ketter, een stevenist of van eenige andere hoegenaemde sekte, noch een enkele beknibbelaer van geestelyke overheid, noch van godsdienst of politie. Zy zyn zeer begeerig en ieverig om het woord Gods te aanhooren. Gedurende het sermoen hangen zy, om zoo te spreken, aen de lippen van de predikanten; en nooit ziet men iemand buiten loopen gedurende de predikatie. Zy blyven weinig te kort des Zondags aen de groote pligt van Mis te hooren; maer zy zyn maer traeg tot de Vespers, waarvan

de oorzaak my schynt te wezen de onkost van 't oversteken". (Aldaar lag toen nog geen brug over de vaart Brugge-Gent, maar er lag een overzet of veer, waarvoor veergeld moest betaald worden)(61).

1770 1771 1772

Notas

Naar de volgende tijdschriften en boeken wordt verwezen, die dan in de nota's in het kort orden opgegeven.

A. 't Beertje. Volkskundige almanak. Brugge.

- 1950, pp 31-47. Aen het Vlieghende Peirt (M. Cafmeyer).
 1951, pp 31-45. Op de Hoorne (id).
 1954, pp 18-34. De Moerhazen (id).
 1956, pp 16-36. Langs de oude Heerweg (id).
 1957, pp 29-52. Langs De Damse Vaart (id).
 1958, pp 30-42. De evolutie van de vervoermiddelen sedert 1900 (J. De Smet).
 ----, pp 43-72. Te Vijve (M. Cafmeyer).
 1960, pp 16-32. Kloeferdonk (id).
 1966, pp 16-39. Zaaier, boerearbeider in 't Noorden (id).
 1970, pp 28-51. Op 't Hoekske te Maria-Aalter (id).

B. Biekorf. Westvlaams Archief. Brugge.

- 1939, pp 169-174. Een "docteur van te lande" in den goeden ouden tijd (J.D.S.)
 1957, pp 161, 213, 245 en 276. Het dagelijks leven van een rijke familie in de 17e eeuw. Naar het handboek van Jonker van Nieuwmunster. Bruuge 1638-1668 (J.D.S.).
 1958, pp68-71. Het Verkeerswezen in Vlaand. in de 17e eeuw (J.D.S.).
 1960, pp 137 en 169. Kerkelijke gebruiken en toestanden in het Brugse Vrije 1500-1780 (J.D.S.).
 1965, pp 11-15. Keukenremedies uit grootmoeders tijd en later (M. Cafmeyer).
 1967, pp 35-42. De hondenkar in het volksleven (J.D.S.).
 ----, p 85. De hondenkar van de schoolmeester (J. Suykerks).
 ----, p 152. De hondenkar te Roeselare in 1876 (D. Cracco).
 1969, pp 25-30. Bij oude Moeie van 't Ovenkotje (M. Cafmeyer).
 ----, pp 105-106. Taliehout en kanthagen. (J. Raes).
 ----, pp 135,219 en 270. Koutend over boerebrood en ovenkot (M. Cafmeyer).

C. Rond de Poldertorens. Oostkerke.

- 1959, n° 4, pp 8-9. De inboedel van de molenaar te Oostkerke 1709 (J.D.S.).
 1961; pp 40-56. Knokke van 1876 tot 1913 (Volgens Dagboek L. De Vos)(J.D.S.)
 ----, p 65. De Inventaris van een herberg te Lapscheure 1972 (J.D.S.).
 1964, pp 18-21. Eienbroeke (R. De Keyser).
 1966, pp 44-50. De oude 'Brugsche Kom' te Koolkerke (J.D.S.).
 1968, pp 47-70. Het leven te Damme en omgeving onder de Tachtigjarige Oorlog (J.D.S.).
 ----, pp 85-104. Philippe Franç. Lippens te Knokke en elders 1784-90 (J.D.S.)
 ----, pp 129-135. Knokke tweehonderd jaar geleden (J.D.S.).
 ----, pp 147-151. De kerk van Koolkerke vóór en na de Geuzentijd (J.D.S.).
 1969, pp 36-64. Boeren en Hofsteden uit het Noorden in de XVIIIe eeuw (J.D.S.)
 1970, pp 60-61. De van Riebekes (F. Roose).

- D. Het Brugs Ommeland. Sint-Andries
1967, pp 25-38. Jabbeke in 1735 (J.D.S.).
----, pp 56-87. Het dagelijks leven van een Brugse kanunnik in de tweede helft van de XVIIe eeuw (J.D.S.).
- E. Ons Doonkerke. Oostkamp.
III, n° 1, dec. 1957, pp 5-6. Vervoermiddelen te Doonkerke: De Kortewagen.
III, n° 3, juli 1958, pp 13-14.: De hondenkar.
(K. Lamont).
- F. Bos en Beverland. Oedelem.
Jaarboek 1967, pp 89-94. Een klein landbouwbedrijf te Oedelem-Oostveld in de 18e eeuw (J.D.S.).
- G. Coppickers R. Juornal des Evènements divers et remarquables
1767-1797. Brugge 1907.
- H. D'hont Andre. Dagklapper uit Knokke. Tielt 1970.
- I. Cafmeyer Magda. Van Aswoensdag tot Lichtmis. Blankenberge, 1970.
- J. Slosse L. Oorlogsdagboek van Rumbeke in 1914-1918. Brugge 1962.

V e r w i j z i n g e n

1. Biekorf, 1958, pp 69-71.
2. Rijksarch Brugge. Brugse Vrije. Staten v Goed, 2e reeks n° 6362 (Joannes Lust)
Rond de Poldert., 1969, pp 54 en 1966, p 49.
3. 't Beertje, 1957, pp 41-42.
4. 't Beertje, 1966, p 27.
5. 't Beertje, 1956, p 19.
6. Ibidem.
7. 't Beertje, 1957, p 42.
8. 't Beertje, 1966, p 27.
9. Rond de Poldertorens, 1969, p 54 en 1966, p 50.
10. Het Brugs Ommeland, 1967, p 37.
11. Foto in 'Rond de Poldertorens' 1969, pp 50-51.
12. 't Beertje, 1966, p 26.
13. 't Beertje, 1958, pp 67-68.
14. Rond de Poldertorens, 1968, p 101.
15. Rond de Poldertorens, 1961, p 44.
't Beertje, 1956, p 19.
16. L. Slosse. Oorlogsdagboek, p 44.
17. 't Beertje, 1960, pp 25-26.
18. 't Beertje, 1956, p 19.
19. Bos en Beverland, 1967, p 89.
20. Ons Doonkerke, III, n° 1.
21. L. Devliegheer en L. Schepens; Front 14-18. Tielt 1968, fotot n° 3.
22. Biekorf, 1967, pp 40, 85 en 152.
23. Ons Doonkerke, III, n° 3.
24. Simples notes à l'appui du projet de déplacement du Chemin de Fer entre Bruges et Gand. Brussel, Imprimerie Jorez-Hoeberechts. 1359, pp 8-10.
25. Rond de Poldertorens, 1968, p 57.

26. Rond de Poldertorens, 1968, p 34.
27. Rond de Poldertorens, 1966, p 50.
28. Rond de Poldertorens, 1964, p 20.
29. Het Brugs Ommeland, 1967, p 84
Biekorf, 1960, p 138.
30. 't Beertje, 1958, pp 30-42.
31. Rond de Poldertorens, 1966, pp 32-35: Onze streek op de kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden 1777.
32. Biekorf, 1969, pp 135-142, 219-224 en 270-274.
33. Rond de Poldertorens, 1968, pp 58-59.
34. Biekorf, 1969, pp 105-106.
35. Rond de Poldertorens, 1969, p 58 en 1959, n° 4, pp 8-9.
R. A. Br. Brugse Vrije. Staten v Goed, 2e reeks n° 6677 (Franciscus Van Daele)
36. R. Coppieters, Journal, pp 146, 150 en 151.
37. 't Beertje, 1957, p 42.
38. 't Beertje, 1956, pp 17-18.
39. Rond de Poldertorens, 1969, p 59.
40. Biekorf, 1957, p 217.
41. L. Slosse. Oorlogsdagboek, p 151.
42. R. A. Br. Brugse Vrije. Staten v Goed, 2e reeks, n° 6326 (Joannes Lust).
43. Rond de Poldertorens, 1969, p 60.
44. Rond de Poldertorens, 1969, pp 60-61.
45. Rond de Poldertorens, 1968, p 148.
46. Rond de Poldertorens, 1968, p. 150.
47. Het Brugs Ommeland, 1967, pp 34-36.
48. Biekorf, 1969, p 26.
49. 't Beertje, 1970, p 41.
50. A. D'hont. Dagklapper, p 246.
51. M. Cafmeyer. Van Aswoensdag tot Lichtmis, pp 18-19 en 118.
52. G. F. Tanghe. Parochieboek of Beschrijving van Jabbeke. Brugge 1860,
p 38.
53. Rond de Poldertorens, 1961, pp 62-63 en 1966, p 48.
Biekorf, 1961, p 101, nota 9.
54. Biekorf, 1965, pp 11-15.
55. Rond de Poldertorens, 1968, pp 95-96.
56. Biekorf, 1947, p 190: Uit den huisraad van heelmester en apotheker.
57. Biekorf, 1939, pp 169-174.
58. Rond de Poldertorens, 1969, p 60.
59. R. A. Br. Brugse Vrije. Staten v Goed, 2e reeks, n° 6677 (Franciscus van Daele).
60. 't Beertje, 1951, pp 41-42. Barbara Dollé behoorde tot mijn verwantschap langs mijn grootmoeder Virginie De Smet-Dollé (1844-1912).
61. A. Ryserhove. De Geestelijkheid van Beernem. In Jaarboek 1966 van de Kring 'Bos en Beverland'. Oedelem. pp 128-129.

