

Steenkreugel

Heemkundig Museum Tempelhof, Beerse

Steenkreugels werden in de steenfabrieken van Beerse gebruikt om rauwe (ongebakken) steen in de ringoven te voeren, om de gebakken steen uit de oven te halen en om steenscheperen te laden. Een steenkreugel was een houten kruiwagen. De bodem bestond uit twee planken die zo'n 15 cm van elkaar verwijderd waren. Het wiel stond meer naar het midden dan bij een gewone kruiwagen en dus gedeeltelijk tussen de bodemplanken, zodat het meer gewicht opving. Het houten wiel had een gesmede ijzeren band. De eerste steenkreugels met rubberen band verschenen vanaf 1945, maar tot 1955 bleven de kreugels met houten wiel nog in gebruik.

Alle steenbakkerijen in Beerse hadden tot 1960 Hoffmannovens of *ringovens*. Een ringoven bestond uit twee evenwijdig lopende gangen met een tongewelf die vooraan en achteraan door een half cirkelvormige gang (eveneens met tongewelf) met elkaar verbonden waren, zodat men een gesloten kring kreeg. Terwijl op de ene plaats gestookt werd, kon men elders de reeds afgekoelde bakstenen uitzetten (uit de oven halen) en nieuwe droge steen inzetten. Per ovenzijde waren er 6 of 7 deuren. Tussen twee deuren konden ongeveer 40 000 stenen gestapeld worden. Als het vuur volledig rond geweest was, waren er 500 000 stenen gebakken. Een volledige rondgang van het vuur duurde 14 dagen. De ruimte onder het dak bovenop de ringoven was het werkterrein van de stoker. Daar kon hij via de stookgaten steenkoolgruis in de oven laten rijzen en met de klokken de trek in de oven regelen.

De rauwe steen werd met karretjes op rails van de droogloodsen naar de oven gebracht. Daar laadde men de steen over op een steenkreugel om hem in de oven te voeren. Als de steen na het bakken voldoende afgekoeld was, konden 3 of 4 uitzetters de steen met de steenkreugel uit de oven halen. Op een volle kruiwagen stonden 96 tot 112 stenen. Op het einde van de dag telde de boekman het aantal stookgaten waaronder de steen *uitgezet* was. Zo kon hij in zijn boek noteren hoeveel steen men uitgezet had, per dag 13 000 tot 15 000 stuks. De uitgezette steen werd naar de kade op de vaartdijk gevoerd waar men de steen per kwaliteitssoort stapelde.



Voor het vervoer van steen naar Limburg of naar Antwerpen gebruikte men tot 1934 schepen zonder motor, die men *steenbakken*, *trekschuiten*, *kassen* of *schipkes* noemde. Tot de jaren 20 waren dat nog houten scheepjes die in hun open ruim zo'n 85 000 stenen konden laden. Als het schip leeg was, stak het twee tot drie meter boven de kade uit en vergde het veel kracht om er met een kruiwagen steen op te geraken. Scheepsladers waren evenwichtskunstenaars. Het was niet simpel om met een volle kruiwagen over de smalle gang te rijden en erg stabiel waren die gangen niet. Als er een motorschip voorbijkwam en het steenschip begon te deinen, gebeurde het wel eens dat een lader met een volle kruiwagen zijn evenwicht verloor.

Een ploeg scheepsladers bestond uit drie man. Eén man stond in het ruim om de steen te stapelen. Dat was de inzetter. De twee anderen laadden hun kruiwagen en reden hem op de oversteek om vervolgens de steen aan de inzetter aan te reiken. De twee kruiers kruisten elkaar op de kade bij het begin van de gang. Op de kade laadden de scheepsladers elke kruiwagen met 100 stenen. Daarbij grepen ze telkens een pak van acht stenen tegelijk – twee stapeltjes van vier stenen tegen elkaar – zodat een kruiwagen *12 pak en een half* bevatte. Scheepsladers spraken nooit van 1 000 stenen, maar van *125 pak*.

Vooraleer men met de kruiwagen naar het schip vertrok, plaatste men één steen schuin op de hoek van het laadvlak en de berrie. Dat was de *telsteen*. Vlak voor de *gang* naar het schip stootte de kruier met zijn knie de telsteen van de kruiwagen. Een stapel van 100 telstenen werd weer op een kruiwagen geladen en wanneer men die op het schip reed, wist men dat er 10 000 stenen geladen waren. De man in het schip plaatste dan één steen rechtop.

Tot in de jaren 30 van de twintigste eeuw werden de schepen met mankracht voortgetrokken. Officieel heette dat *een schip jagen*. Het jagen gebeurde door twee trekkers en een schipper, die elkaar om het uur aflosten. De *schipkes* werden vervangen door grotere en gemotoriseerde steenponten.

Vanaf 1960 werden de ringovens meer en meer door tunnelovens vervangen. Die zijn nu nog in gebruik. In 1993 werd de productie in de laatste ringoven van Beerse stilgelegd. Tot dan heeft de steenkreugel zijn diensten bewezen, want zolang er 'ringovens' waren, werd de 'steen' met steenkreugels uitgezet.

Tekst: Leo Dignef
Foto: Bram Luyts

Turnhoutse Route voor Archief en Musea

Gegevens:

Materiaal: hout en ijzer
Datering: ca. 1945
Afmetingen: lengte 140 cm, breedte 55 cm, hoogte 88 cm

Locatie:

Heemkundig Museum Tempelhof, Bisschopsaan 1, 2340 Beerse, afdeling steenbakkerijen.

Literatuur:

- Jos Boeckx, Paul Cuynen, Leo Dignef, Stan Geysen, Fer Keustermans, Bert Poels en Jan Van Nyen, *Van bengel tot stoker in de steenfabrieken van Beerse*, in De Vlierbes, 26e jaargang (2004), p. 13-94.
- Jos Boeckx, Paul Cuynen, Leo Dignef, Stan Geysen, Fer Keustermans, Bert Poels en Jan Van Nyen, *De scheepstreckers, schippers en pontlossers van de steenfabrieken in Beerse*, in De Vlierbes, 27e jaargang (2005), p. 13-73.

Het object van de maand is een initiatief van TRAM 41. De objectfiche van dit of van een ander object kan steeds geraadpleegd worden op onze website (www.tram41.be, doorklikken naar Object van de Maand) Op deze website vindt u ook meer informatie over TRAM 41 en zijn verschillende componenten.

Contact: TRAM 41, Stadhuis - Erfgoedhuis, Grote markt 1, 2300 Turnhout

Tel: 00 32 (0) 14 44 33 98 • tram41@turnhout.be • www.tram41.be

v.u.: Francis Stijnen, Tielendijk 53, 2300 Turnhout, 014 44 33 11