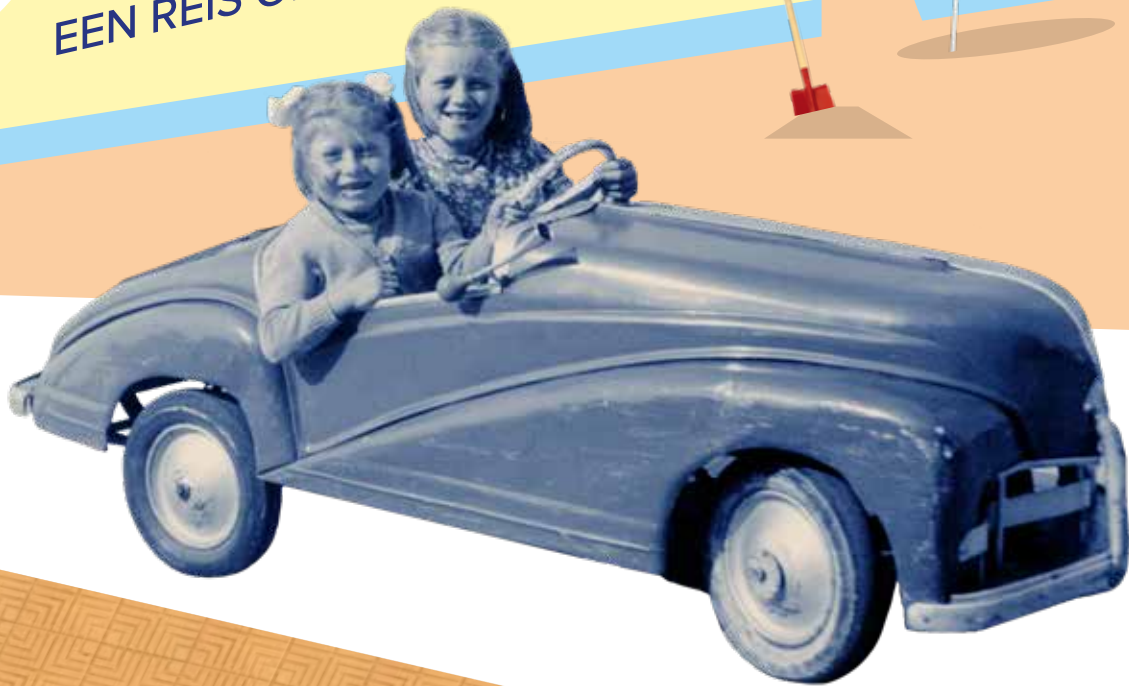


Trappen aan Zee

EEN REIS OP DE BILLENKAR



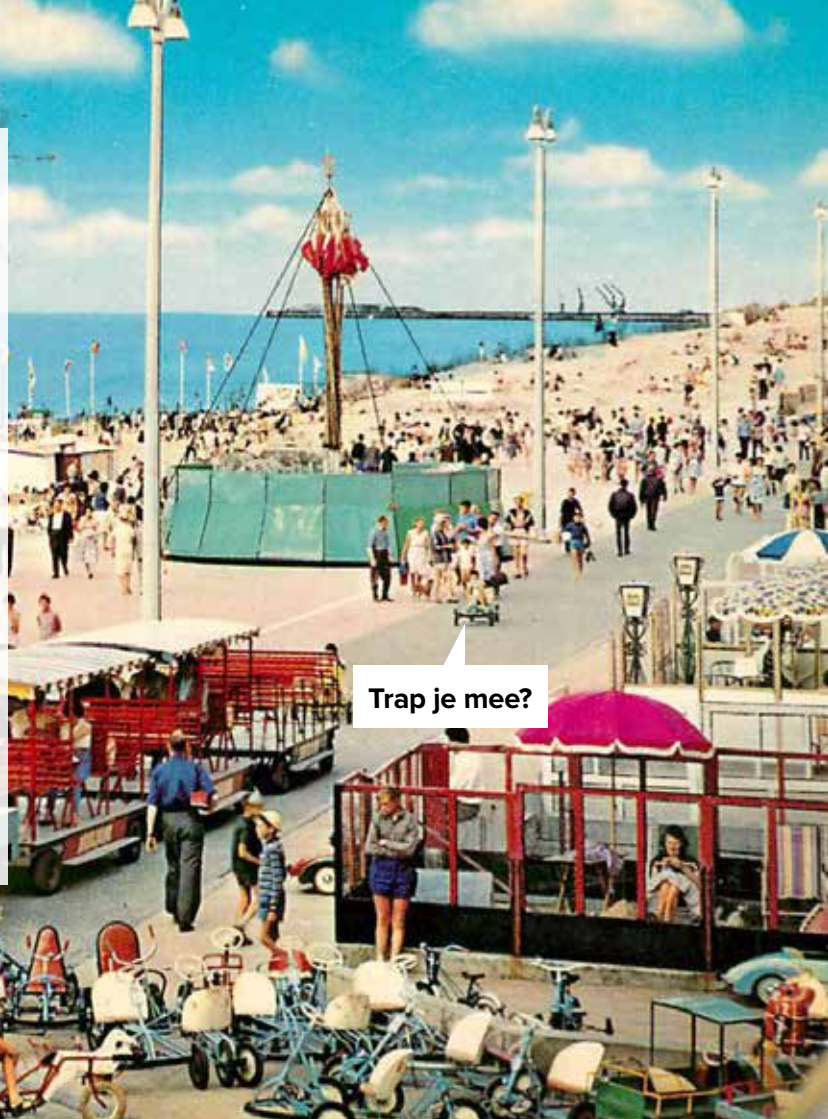
KLEURRIJKE TRADITIE

Op een zomerse dag aan zee zag je ze zeker al passeren: de kleurrijke karretjes met op de trappers een enthousiast kind of een heel gezin.

De Belgische kust is de enige plek in de hele wereld waar het kustrijwiel – **de 'billenkar'** – niet weg te denken is van de zeedijk. Van Knokke tot in De Panne zie je ze rijden. Nergens in Europa vind je zoveel kustrijwielverhuurders als aan de Belgische kust. Samen verhuren ze zo'n **zevenduizend** billenkarren. Heel wat van die ondernemers kregen hun metier met de papelepel ingelepeld.

Het verhaal van de billenkar start eind jaren 20. Samen met het **kusttoerisme** kreeg de billenkar met de jaren een vaste stek aan zee. In honderd jaar verandert er veel, maar wat altijd blijft, is het plezier van het trappen.

Met de zeewind in de rug ontdek je het verhaal achter deze kleurrijke traditie. Want de traditie om een ritje op de billenkar te maken, de evolutie van de kustrijwielen en de verhalen van lokale ondernemersfamilies die er de laatste decennia hun brood mee verdienen, zijn **cultureel erfgoed**, typisch voor de kust.



De traditie van de billenkarren, dat is waardevol cultureel kusterfgoed. Samen met jou wil de Erfgoedcel dat bewaren en koesteren. In 2020 en 2021 kruipt Kusterfgoed op de trappers en verkennen we het billenkarverleden van de Belgische kust.

Registratieronde

We gingen langs bij verzamelaars en registreerden, inventariseerden en fotografeerden een mooie collectie oude billenkarren. Zo bewaren we ze digitaal voor de toekomst. Het resultaat vind je op www.beeldbankkusterfgoed.be.



Erfgoedreporters

Onze Kusterfgoedreporters interviewden lustige trappers over hun ervaringen op de billenkar. We interviewden ook verhuurders aan de kust. Hun verhalen lees je in dit boekje.



Hoorspel Trappers

Het Oostendse kunstenaarscollectief Club Jaecques ontwikkelt met projectsubsidies van Kusterfgoed het hoorspel **Trappers**, een spannend avonturenverhaal waarin de billenkar de hoofdrol speelt.



Erfgoedwachers

Vanaf de voorjaar van 2021 speel je met de Erfgoedapp het **Erfgoedwachersspel** vanop de billenkar. Met de cuistax onderzoek en beleef je het erfgoed van onze kustgemeenten.

Meer weten over de billenkaravonturen van Kusterfgoed?
Surf naar www.kusterfgoed.be/trappenaanzee.

1 VLIEGENDE START VANAF EIND JAREN 20



↓ Kleine trapautootjes reden al in de jaren 20 op de dijk, wellicht zelfs al jaren vroeger dan de grote billenkarren voor verschillende personen. Die eerste modellen werden geproduceerd door speelgoedfabrikanten als Torck en Eureka.

'LE VÉHICULE DU JOUR'

Eind jaren 20 verschijnen de eerste billenkarren aan de Belgische kust. Er waren toen al zeventien badplaatsen waar **welgestelde burgers** uit binnen- en buitenland graag kwamen uitwaaien. Rijke dames en heren zakten af naar de kust voor een luxueuze vakantie en een gezonde duik in zee. Dat gebeurde met badkarren die tot in het water getrokken werden zodat de dames zich discreet konden wagen aan een plons in zee. In die periode komt de 'billenkar' of de '**cuisse-tax**' aan haar naam: van de opwaaiende wijde rokken van de rijke dames op het kustrijwielt. Je zag hun billen of 'cuisses'.

L'ÉPINEUSE QUESTION DES « CUISSE-TAX »!

Et voici la question des « cuisse-tax » qui est soulevée à l'occasion d'un nouveau règlement de police, qui spécifie que l'emploi des trotinettes « cuisse-tax » et autres moyens de locomotion ne seront autorisés sur la digue qu'entre la rue du 17 octobre et le Rond Point Albert.

M. Moreaux justifie ce nouveau règlement en ajoutant qu'il faut une place pour ces jeux, car autrement les amateurs déserteraient Ostende.

Het succes van de billenkar bracht meteen de eerste reglementen met zich mee.

© L'Echo d'Ostende et du littoral, mei 1937.



Collectie Huis van Alijn, 1937



Leopold II reed vaak met zijn driewieler op de zeedijk van Oostende rond.
Collectie Erwin Mahieu, ca. 1902-1903 Oostende



Collectie Huis van Alijn, ca. 1943-1944

▶ **Fietsen** en tandems werden al sinds het begin van de twintigste eeuw verhuurd op verschillende plekken aan zee, vaak door ondernemers die de verhuur combineerden met een café, een winkel of een garage. Er waren op het strand zelfs fietslessen voor toeristen, want fietsen was toen nog niet echt ingeburgerd.

Ondanks het succes van de fiets, stootte de billenkar tegen het **eind van de jaren 30** de tweewieler van de troon als favoriete tijdverdrrijf op wielen: 'Le cuistax est le véhicule du jour, sinon de la saison. Il a détrôné la bicyclette sans aucune difficulté, car il offre sur la "petite reine" de nombreux avantages', schrijft een journalist in 1937. Wat waren die voordelen? Met de billenkar konden toeristen zich met twee, drie of zelfs vier verplaatsen zonder het gevaar te lopen dat je je compagnon vooruit zou moeten duwen.

Bovendien kon je op de cuistax al rijdend picknicken: 'Papa et maman embarquent leur rejeton sur le siège arrière, y accrochent les provisions, et les voilà, partis le long de la cité.'

Van in het begin huurden toeristen een billenkar voor een ontspannend **ritje op de dijk** of door de straten van de badplaats. Af en toe legden ze ook grotere afstanden af met de loodzware karren, zoals een uitstapje naar Brugge of naar de Meli in Adinkerke.

Toen in 1940 de **Tweede Wereldoorlog** uitbrak, was de billenkar een functioneel voertuig. Veel verhuurders verkochten hun fietsen en karren aan vluchtende Belgen die met hun kar over de Franse grens trokken. En zelfs onder de Duitse bezetting werd er aan onze kust met de 'billenfiets' gereden.



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1935-1940



Dit jongetje verkent de dijk in een trapauto van de Franse fabrikant Eureka.

Collectie Erwin Mahieu, 1926

DE EERSTE FABRIKANTEN

De eerste Belgische billenkarren rolden waarschijnlijk uit het atelier van **Richard Proot** in Brugge. Hij bouwde samen met vriend en technisch ingenieur Honnay een kar die aangedreven werd door twee trappende inzittenden, eerst op drie wielen en later op vier. Over de ijzeren billenkar kwam al snel een **carrosserie**, eerst in hout, maar vanwege het gewicht al snel in metaalplaat. De carrosserie werd mooi beschilderd, waardoor de billenkarrijders het gevoel hadden dat ze met een echte auto reden.

Al snel evolueerde die duofiets tot een rijtuig **voor drie, vier en zelfs zes personen**. Proot kon zijn karren niet snel genoeg produceren. Elke zaterdag vertrokken vijf knechten van de firma Proot uit Brugge met hun nieuwe billenkarren naar verhuurders aan de kust. Ze traptten lustig enkele uren naar zee voor een handvol drinkgeld, want vrachtwagens waren er toen nog niet. De vraag was zo groot, dat heel wat **verhuurders** ook zelf hun karren begonnen te maken. Patrice Labyt uit Koksijde, Gust De Jonghe uit Middelkerke en Léon Cattrysse uit De Haan zijn maar een paar verhuurders-makers die al in de jaren 30 actief waren.

De eerste kleine gocartjes aan de kust waren trapautootjes die **speelgoedfabrikanten** al sinds het eind van de negentiende eeuw produceerden. Aan de kust kregen die speelgoedautootjes een nieuwe functie als kustrijwiel. Het zou kunnen dat die kleine trapauto's al eerder op onze zeedijk rondreden dan de grote billenkarren. Op verschillende oude foto's zie je trapauto's van het Franse merk Eureka of het Belgische merk **Torck**. In 1887 begonnen Léon Van Heuverszwin en Eugène Hebbelinck met de

productie van kinderwagens in Deinze. Al snel kwam daar ook kinderspeelgoed bij zoals poppenwagens, driewiel fietsen, trekkarretjes en trapauto's. De firma Torck was geboren. Veel onderdelen kwamen in het begin uit Groot-Brittannië, maar stilaan werd Torck groter. En ondanks enkele concurrenten bleef Torck de grootste producent van trapauto's tot het faillissement in 1971.

Un jugement intéressant en matière de brevet.

Devant le Tribunal de Première Instance, notre concitoyen M. Denis Honnay, propriétaire d'un brevet pour la construction de ce genre de vélos à fauteuils que le populaire a dénommé « Cuistax », avait attrait plusieurs personnes auxquelles il reprochait d'avoir imité les modèles que ce brevet protège. Le Tribunal vient de se prononcer dans cette affaire et a donné gain de cause à M. Honnay. Il reconnaît que le brevet de M. Honnay a été copié et exploité par quantité de constructeurs et ordonne la saisie des « cuistax » copiés. M. Honnay, dit le Tribunal, est seul autorisé à exploiter son brevet, ce qui revient à lui accorder une espèce de concession pour la construction des « cuistax » en question.

Het succes van de billenkar was zo groot dat fietsenfabrikant Claeys uit Zedelgem de karren industrieel begon te produceren. Proot en Honnay deden hem een proces aan voor namaak, maar dat maakte weinig uit. Claeys voerde wat kleine wijzigingen door aan het model dat hij op de markt zette en verkocht zijn karren als zoete broodjes. *La Patrie*, 9 april 1938, pagina 3.

Quadricycle

De trapauto, quadricycle of door trappers aangedreven vierwieler bestaat al sinds het midden van de negentiende eeuw, net als de fiets. Het rijwiel op vier wielen was eerst veel stabielier dan de eerste – trage – tweewielers. Maar tegen het einde van de negentiende eeuw maakten technische verbeteringen van de fiets het populairste niet-gemotoriseerde vervoermiddel. De vierwieler evolueerde verder als amusementsvoertuig in toeristische regio's zoals de Belgische kust. En toen enkele fabrikanten op de quadricycle een motor plaatsden, was de auto geboren.



Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge, ca. 1919-1939

*De eerste billenkarren
leken op twee aan elkaar
gelaste fietsen met een
zitbank voor de bestuurders.
Echt comfortabel zaten die
niet. Gelukkig hadden de
dames toen lange rokken
aan, waardoor ze toch wat
zachter zaten.*

TRAPPEN IN HET INTERBELLUM



Collectie Huis van Alijn, 1939 Wenduine



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1935-1940 Blankenberge



Collectie Erwin Mahieu, 1938 Duinbergen



Collectie Erwin Mahieu, 1938 Duinbergen



Collectie Erwin Mahieu, ca. jaren 40



© Atlantikwall Raversyde-Provincie West-Vlaanderen



Collectie Patrick De Jonghe, Middelkerke



Collectie Erwin Mahieu, 1935



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1935-1940, Raversijde



Collectie Erwin Mahieu, ca. begin jaren 40

2

HOOGDAGEN VAN HET KUST- TOERISME NA WOII

VAN PASEN TOT EIND SEPTEMBER

Vanaf **1960** gaf de vijfdaagse werkweek de Belgen nog meer **vrije tijd**. En dankzij de bloeiende economie groeide ook het vakantiebudget. Het 'tripje naar zee' werd stilaan een begrip. Families bleven enkele weken aan zee. De zee en het strand boden kinderen eindelijk **speelplezier**. En bij minder weer was een fietstocht of een ritje op de billenkar een goed alternatief. Ook na een warme stranddag, als de kinderen gewassen waren en klaar met eten, werd de dag afgesloten met een ritje op de billenkar. Daarna vielen ze direct in slaap.



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1950 Blankenberge

De **verhuurbedrijfjes** schoten als paddenstoelen uit de grond en verhuurden alles op wielen: fietsen, billenkarren, brommers en zelfs kinderwagens. Van **Pasen tot eind september** werkten een zeventigtal verhuurders aan de Belgische kust de klok rond. Op een mooie zomerdag sloten de meeste verhuurders pas om 23 uur hun deuren. En de dag daarna begon het opnieuw.



Les rois du volant

In de jaren 50 en 60 organiseerde de firma Torck samen met de stripreeks Robbedoes en enkele sponsors spannende racewedstrijden in verschillende kustgemeenten.

Om mee te doen aan 'Les Rois du volant' bracht je een bonnetje uit de Robbedoesstrip en een bonnetje van de verpakking van een sponsor mee. Torck leverde de racewagentjes.

Het was de bedoeling dat je zo snel mogelijk een uitgestippeld parcours aflegde. Wie dat wilde, kon de hele zomer in telkens een andere badplaats meedoen aan de wedstrijden. Op het einde van de zomer namen de dagwinnaars het tegen elkaar op in een grote finale.



Collectie gemeentearchief De Haan, ca. 1950-1970 Wenduine



Collectie Erwin Mahieu, 1958 Blankenberge



Collectie Friede Lox, 1957 Westende

INNOVATIE & VARIATIE

De **wereldoorlog** inspireerde de billenkarrenbouwers: er kwamen gocartjes in de vorm van ambifiewagens, jeeps, tankwagens en vliegtuigen. Ook de **grote billenkarren** bleven in trek en werden alsmear groter. Marcel Sierjacobs uit Westende bouwde zelfs billenkarren met twaalf plaatsen: drie keer drie trappers achter elkaar en drie passagiers achteraan op het bankje.

Vanaf de jaren 70 kochten de meeste verhuurders hun billenkarren bij **fabrikanten** als Proot uit Brugge, Sirejacobs uit Middelkerke en Vermaelen uit Knokke. Die billenkarbouwers voerden allerlei **verbeteringen** door die de billenkarren veiliger maakten. Zo werd de vaste pion vervangen door een vrijwielpion. Bij een vaste pion ga je vooruit als je vooruit trapt en achteruit als je achteruit trapt. Kindjes deden zich vaak pijn omdat de pedalen soms rapper gingen dan hun voetjes. Door de vrijwielpion gebeurden er minder ongelukken. Om te remmen, monteerde Proot een handrem in het midden of op de zijkant van de billenkar. Eind jaren 60 werden zelfs de eerste **elektrische** wagentjes gebouwd met autobatterijen. Huis De Jonghe uit Middelkerke kocht zijn eerste elektrische driewieler in 1968 van een fabrikant uit Brussel.

Op de grote billenkarren zat meestal geen carrosserie, maar de kleine gocarts en duwertjes bleven tot de verbeelding spreken. In plaats van een metalen carrosserie kozen billenkarbouwers van het einde van de jaren 70 voor carrosserietjes in **polyester**. Eendje, ezeltje, raceauto, hondje: kindjes hadden veel keuze.



Collectie Ronny Van Troostenberghe, ca. 1950 Middelkerke



Collectie Filip Dequeecker



'Mijn baas Marcel Sierjacobs had in april 1975 in Italië een vijftal polyester carrosserietjes op de kop kunnen tikken. Hij liet ze naar Westende versturen en ik maakte een passend chassis voor eronder. Dankzij het polyester hadden de karretjes in de vorm van een Keverauto of een legerjeepje vloeiende lijnen, wat met de plaatmetalen carrosserieën niet mogelijk was.' – Ivan Verhaeren (Sea Horse Westende)

TRAPPEN 1950-2000





Foto Photohall



Collectie Dirk Beirens, 1988 Middelkerke



Collectie Heemkring Tussen
Noordzee en Noordzee,
ca. 1950-1959



Collectie Erwin Mahieu, 1965



Collectie Rita Peckelbeen, 1985

3

EN VANDAAG? DAGJESTOERISTEN TRAPPEN VERDER

▶ NOG ALTIJD VIJFTIG VERHUURDERS

Terwijl toeristen een halve eeuw geleden nog voor weken naar de kust kwamen, komen er vandaag vooral **dagjestoeristen**. Samen met een grote groep tweedeverblijvers zijn zij nu de motor van het kusttoerisme.

Het dagjestoerisme heeft de verhuur erg veranderd. Wie weken aan de kust logeerde, ging op een minder zonnige dag of na het avondeten al snel eens met een billenkar rijden. De dagjestoeristen zakken nu alleen nog bij mooi weer af naar de kust. Ze zitten een hele dag op het strand en rijden na hun dag aan zee meteen terug naar huis.

Hoewel er wat minder verhuurders zijn dan twintig jaar geleden, blijft de billenkar het favoriete tijdverdrif als het bewolkt is aan zee. Bovendien lokt de kust tegenwoordig **het hele**

jaar door toeristen en dus kan er in elk seizoen verhuurd worden. De billenkarverhuurders sluiten in de zomermaanden misschien vroeger hun deuren, maar ze zijn meer dagen per jaar open om jong én oud blij te maken.

De gouden billenkartijden zijn wat achter de rug. Toch vind je vandaag nog altijd een **vijftigtal verhuurders** aan de Belgische kust, meer dan aan gelijk welke Europese kustlijn. Vaak zijn ze ook groter of hebben ze verschillende locaties.



© Davy Coghe



‘Vroeger waren de gocartjes veel zwaarder. Die vliegtuigmodelletjes en die jeepjes waren helemaal van ijzer. Als je dat nu op de dijk zou verhuren, zou daar geen ene kleinen nog mee willen rijden.’ – Carl Gies

*Collectie Filip Degeecker
Roger en Henri Van Goethem in de Walckierstraat.
Ze starten een billenkarrenzaak op na WO II. Roger en zijn
dochter Carine hebben uiteindelijk 70 jaar de zaak uitgebaat.
In 2009 kocht de familie Degeecker het bedrijf over.*

DE MODELLEN VAN TEGENWOORDIG

Je zou denken dat vandaag vooral elektrische billenkarren verhuurd worden, maar dat is niet zo. Aan de vlakke Belgische kust trappen toeristen nog altijd het liefst zelf, ook al staat er een felle zeewind. De wielen zijn wel wat kleiner en de banden wat dikker dan vroeger, omdat dat wat gemakkelijker trapt. 'Het is belangrijk dat mensen die een billenkar huren achteraf niet zeggen "Nooit meer!" Nee, het moet een leuke rit zijn zodat ze zeggen "Morgen nog eens"', besluit Carl Gies.

*Euh, doen we
samen een
ritje?*

Deze billenkar die Rudi Cattrysse al een halve eeuw verhuurt, werd in het begin van de jaren 60 gemaakt door de firma Proot. De driewieler met poedel is een van de laatste overgebleven modellen ter wereld. Oorspronkelijk had de billenkar smallere spaakwielen en ook de kettingkast is voor de veiligheid aangepast.



Collectie Ivan & Rudi Cattrysse



↓ Deze mini-Ferrari is een elektrische gocart.



↓ De kleine duwertjes zijn nu heel wat anders dan vroeger toen er een simpel kunststoffen carrosserietje over zat. Nu zijn die duwertjes miniatuurversies van een Audi, Porsche of BMW. Er zit een radiootje in en een aansluiting voor de smartphone.



↓ De klassieke billenkar maakt vandaag steeds meer plaats voor dit exemplaar: een billenkar met kleinere wielen en dikkere banden.



↓ De bobcat kwam midden jaren 90 uit. Je stuurt met twee hendels en dat vraagt wat behendigheid. De bobcat is een tijdlang heel populair geweest, maar is nu wat minder in trek.



↓ Het ijswagentje is een klassieker aan de Belgische kust.



↓ De klassieke gocart met zes, acht of negen plaatsen wordt nu bijna niet meer gemaakt. Voor de verhuurders is dat model te groot: ze verliezen te veel plaats in hun garage. Nu worden twee- en vierzitters verhuurd waaraan je een aanhangwagentje kunt hangen met nog wat extra zitjes. Dat bergt handiger op.

Een sulky is een gocartje met vooraan een paardje van polyester. Het model bestaat al sinds de jaren 40, toen met een houten paardje. ↓



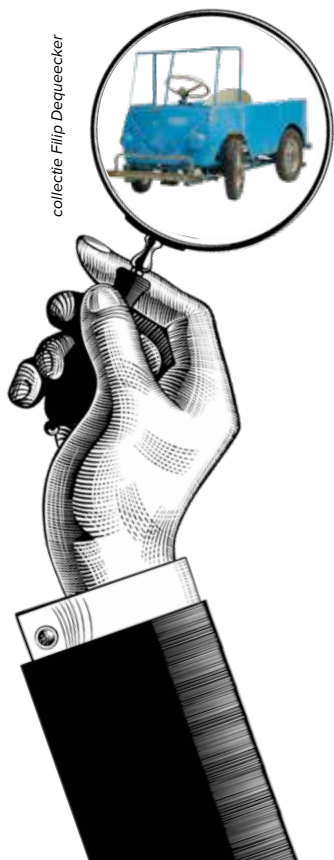
De lambada is een ligfiets met naast het zitje twee grote wielen en vooraan één wiel. Deze gocart heeft geen klassiek stuur: je gaat naar links of rechts door te draaien op je stoel. Je moet serieus kunnen 'swingen' om hiermee te sturen, vandaar de naam. Remmen doe je met een torpedorem. ↓



↓ De dragster heeft plaatwielen en een rubberen bumper omdat wie ermee rijdt weleens durft te botsen. Met de handrem op twee wielen kun je snel remmen. De spacer is de opvolger van de dragster. De buizen van het spacerchassis zijn hoger geplaatst, zodat de chauffeur beter beschermd is.



↓ Kleine elektrische gocarts bestaan al sinds de jaren 60, maar vooral in de jaren 90 werden ze heel populair. Het is nog maar een paar jaar dat er ook twee- en viertrappers met hulpmotor rondrijden.



collectie Filip Dequecker

VERMIST: MIJN BILLENKAR

Dikke villa gestolen

Patrick De Jonghe - Middelkerke: *“Vanaf mijn 16 jaar ging ik elke avond billenkarren zoeken met mijn brommer. Het was een fulltimejob. Soms vond ik ze terug, maar meestal niet. Ik kan toch wel zeggen dat er van mijn pa en van mij een dikke villa aan fietsen en billenkarren gestolen is.”*

Eerlijke mama

Inga Scharley - Middelkerke: *‘Op een hele drukke zondag hadden twee jongetjes elk een chopper gehuurd, zo’n speciale fiets, maar ze kwamen niet terug op het afgesproken uur. We wisten dat ze met een bus uit Brussel naar de kust gekomen waren. Ze hadden tegen de buschauffeur gezegd dat hun mama die fietsen gekocht had en dat ze ingeladen mochten worden op de bus. Diezelfde avond nog stopte er een taxi voor onze deur in Blankenberge. Het was de moeder van een van de jongens, met de twee fietsen achterin de taxi. Die keer hebben we chance gehad, maar veel fietsen zag je ook niet meer terug.’*

Mosselkar

Patrick De Jonghe - Middelkerke: 'Ooit hadden mensen een billenkar van ons na een dag rondrijden in zee geduwd aan de oude watertoren in Westende. De kar heeft een hele winter in zee gelegen en is dan aangespoeld in Mariakerke. We hebben er een hele week mosselen van gegeten. We boorden gaten in de buizen, spoten die vol met olie om roest tegen te gaan, lasten alles weer dicht, zetten er een nieuwe zitbank, banden en ketting op, en voilà: de mosselkar was weer klaar om te verhuren.'

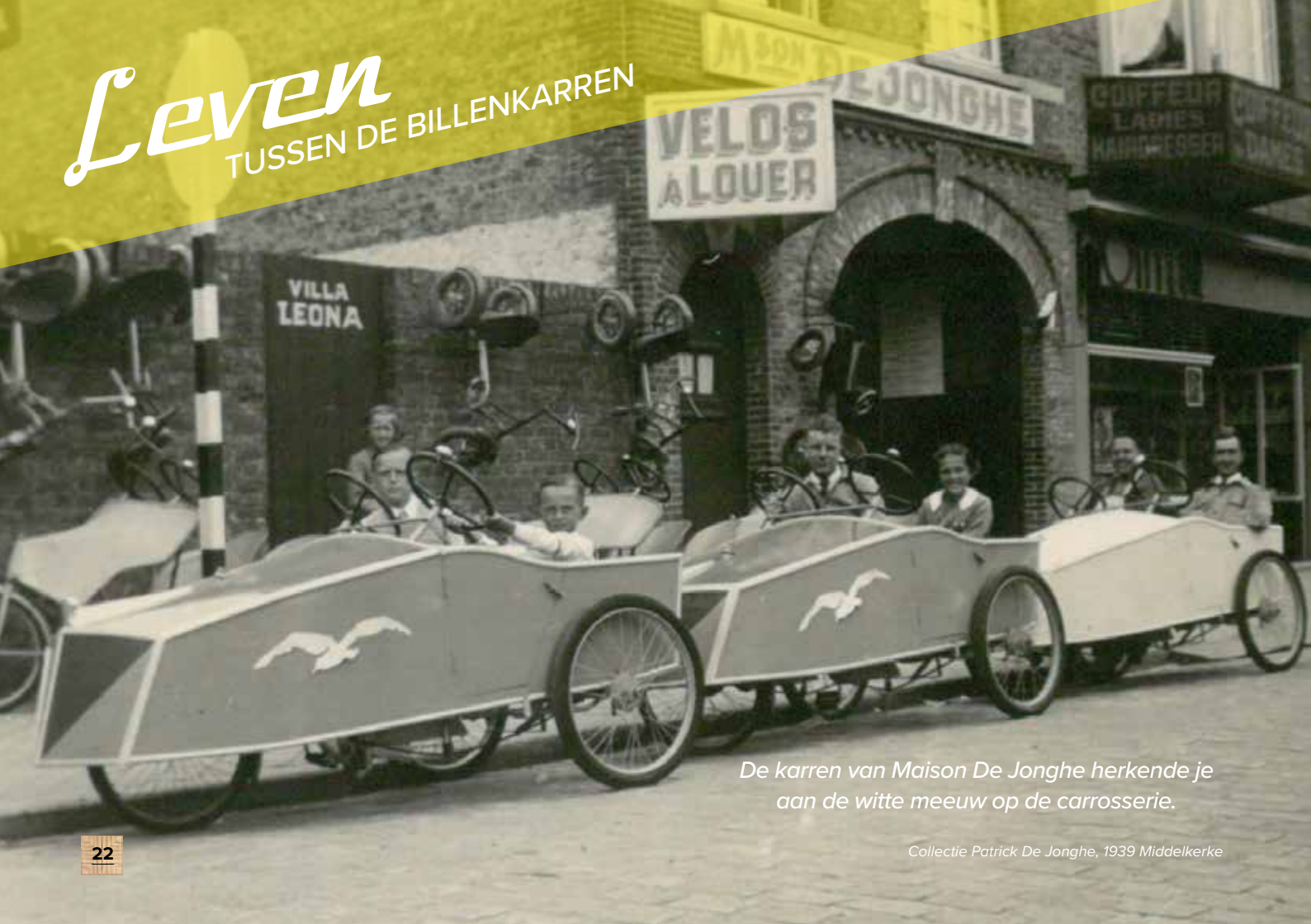


Billenkarren vissen

Enrico Riccioli, Oostende: 'Soms kom ik nog jobstudenten van toen tegen. Dan praten we over vroeger, toen we bij mijn vader werkten. "Weet je nog Enrico, toen we de billenkarren uit de vijver in het Koninginnepark gingen vissen?" Als een billenkar niet op tijd terug was, moesten wij met onze fiets Oostende afschuimen op zoek naar die billenkar. De mensen lieten hun billenkar gewoon achter, omdat ze het trappen bijvoorbeeld onderschat hadden. We gingen regelmatig op jacht.'

Leven

TUSSEN DE BILLENKARREN



*De karren van Maison De Jonghe herkende je
aan de witte meeuw op de carrosserie.*

Collectie Patrick De Jonghe, 1939 Middelkerke



MIDDELKERKE

DRIE GENERATIES BILLENKARRENVERHUURDERS

Karel De Jonghe was 22 tot hij in 1924 een fietsenzaak opstartte in de Leopoldlaan in Middelkerke. Heel toevallig zat op diezelfde plek van 1904 tot de Eerste Wereldoorlog de Compagnie des Cycles du Littoral, een fietsenwinkel van een Parijzenaar die rond de eeuwwisseling uitgeweken was naar Middelkerke.

Karel trouwde in 1928 met Elisa, dochter van wagenmaker Camiel Boydens. Toen in de jaren 30 de eerste billenkarren aan de kust verschenen, sprong Karel 'op de kar'. Hij monteerde zijn karren met onderdelen van Flandria, en zijn schoonvader bouwde daar de houten carrosserieën op. Op al hun karren schilderden ze een witte zeemeeuw. Die maakte de karren van Huis De Jonghe af.

20 ritten + 5 gratis

In 1959 nam Etienne De Jonghe samen met zijn vrouw Jeanine de verhuring over van zijn vader Karel. Etienne kocht villa Bompapa op de zeedijk. Achteraan paalde die aan de garage in de Leopoldlaan. Zo ontstond één zaak die van de zeedijk helemaal doorliep tot in de Leopoldlaan. Het toerisme boemde en de billenkarren en fietsen werden aan de lopende band verhuurd. Patrick, de zoon van Etienne herinnert zich: 'Om halfacht 's morgens stonden er al klanten aan de deur te bellen om een fiets te huren. We hadden veel vaste klanten. Die kochten vaak een boekje van 100 frank, goed voor 20 ritten plus 5 ritjes gratis. Mijn ouders zijn met die rittenboekjes gestopt toen de verhuurders van Middelkerke en Westende in de jaren 70 prijsafspraken begonnen te maken. Sindsdien kwamen de verhuurders elk jaar samen op café. Ze maakten een affiche met afgesproken prijzen. Die ging na de

vergadering naar de drukker en werd verdeeld onder alle verhuurders.'

's Zomers verdienen, 's winters onderhoud

'Toen ik 17 jaar was, ben ik gestopt met school om ook te helpen.' En zo belandde Patrick, net als zijn vader en grootvader, in de billenkarrenzaak. 'In tegenstelling tot wat veel mensen denken, hadden wij het hele jaar door veel werk. Na het zomerseizoen werd elk karretje gedemonteerd, volledig afgeschuurd, geveerd en opnieuw in elkaar gestoken. Mijn vader had het hele jaar door drie gasten in dienst. Maar de helft van het jaar kwam er weinig geld binnen. Je moest in het seizoen dus goed verdienen en sparen, anders was je in de winter een sukkelaar.'

In de winter hadden we ook tijd om zelf gocartjes te maken. 'Mijn vader en ik maakten modellen met een origineel carrosserietje

dat de concurrentie niet had. We brainstormden over wat we zouden maken en begonnen eraan. Leek het resultaat nergens op, dan zaagden we het door en begonnen opnieuw.'

Alle hens aan dek

De zomer kon heel druk zijn en dus schakelde Huis De Jonghe vaak hulp in van familie en jobstudenten. Ronny Van Troostenberghe was een paar jaar jobstudent in het bijhuis van tante Agnes en nonkel Marcel, de jongste broer van Etienne: 'Van mijn 11 tot mijn 15 jaar hielp ik als jobstudent met mijn nonkel en tante mee in de verhuring. 's Morgens de billenkarren buiten zetten, de mensen aanspreken en de karretjes aangeven. Wie een karretje huurde, kreeg een bonnetje met daarop het nummer van hun wagentje en het tijdstip waarop ze vertrokken. Wij hielden het dubbel bij zodat we achteraf juist konden afrekenen. Wie zijn bonnetje "kwijt" was, durfde wel eens te liegen over het uur waarop hij vertrokken was. Een Belg zou een Belg niet zijn als hij niet wat zou proberen.'

'De jaren 80 waren gouden jaren voor ons. Mijn pa en ik die samen fietsten en billenkarren verhuurden en ook nog ijsjes verkochten, dat was fantastisch. Daarna werd het steeds minder. De mensen bleven minder lang aan zee en kregen minder kinderen. Door het succes van de pil begon onze stiel achteruit te gaan', grapt Patrick.

Uiteindelijk besloot Patrick om in 2011 de deuren van zijn billenkarrenzaak te sluiten. Nieuwe reglementering over het afschermen van uitstekende schroeven en moeren betekende dat alle karretjes aangepast moesten worden. Dat zag Patrick niet meer zitten. Hij liet zijn zaak over aan Wouter Feys en kan nu 's zomers zelf ook wat meer van de zon genieten.



Collectie Patrick De Jonghe, 1960 Middelkerke

(Billen)kar

'Onze grootvader maakte carrosserieën voor de billenkarren die helemaal dicht waren. Dat was een stuk preutser, want je kon geen billen zien. De billenkar werd een kar.' – Ronny Van Troostenberghe

Kapotte rug

'Elke fiets had een nummer. Zodra de fiets terug binnenkwam, werd die op dezelfde plaats weer opgehangen, dicht tegen de andere fietsen, om plaats te besparen. De billenkarren werden rechtop gezet. Voor de grootste billenkarren gebruikten we op een bepaald moment zelfs een gemotoriseerde katrol, want die karren wogen te veel. De meeste billenkarrenverhuurders hebben een kapotte rug van altijd maar weer die karren recht te zetten.' – Patrick De Jonghe, Middelkerke



Collectie Erwin Mahieu,
ca. 1965 Middelkerke



De inventaris van Etienne en Patrick De Jonghe

De jaren 80 waren een prachtige tijd voor billenkarrenverhuurders. De werkplaats van Etienne en zoon Patrick stond vol met billenkarren en fietsen:

- > **15 duwertjes**
- > **40 gocarts voor één persoon**
- > **30 gocarts met een speciaal carrosserietje op, zoals een jeep- of vliegtuigmodel**
- > **20 tweetrappers**
- > **10 vierplaatser**
- > **60 fietsen**

BREDENE

DE TANDEM BERNARD & GILBERTE



Collectie Mestdagh - Vandenberghe, 1963
Bredene
Louis Vandenberghe aan het werk.

1917. Louis Vandenberghe was 14 toen hij geduldig wachtte tot zijn moeder boodschappen ging doen om dan de gordijnen van de living open te trekken en een fiets te koop te etaleren achter het raam. Het was zijn manier om 'in den duik' een centje bij te verdienen.

'Hoe hij aan die fiets gekomen was, weet ik niet zeker', zegt zijn dochter Gilberte. 'Waarschijnlijk via een grossier in Oostende. Hij ging met zijn fiets een andere fiets halen en nam zijn koopwaar op zijn schouder mee naar huis in Bredene. Zodra zijn moeder weg was, zette hij die fiets voor het raam. Zo is hij in de fietsenhandel gerold.'

De eerste verhuurder van Bredene

Louis begon in 1930 zijn eigen fietsenwinkel op Bredene-Sas en kocht in 1937 een stukje grond in de straat vlak achter de duinen. Daar konden toeristen fietsen of een billenkar huren die Louis zelf in elkaar gezet had. Gilberte: 'De billenkarren die hij maakte, hadden vooraan één wiel en achteraan twee, met midden in die driehoekstructuur een zitbank voor twee personen. Over de billenkar zat een metalen carrosserie, altijd rood geschilderd. Het was een tijd waarin vrouwen lange rokken droegen. Ik hoor het mijn pa nog zeggen: "Ja, hun rok is weer tussen de ketting gedraaid."'

De Tweede Wereldoorlog verplichtte Louis om zijn zaak aan zee te sluiten, maar in 1947 ging hij weer open en een paar jaar later werd de zaak helemaal vernieuwd. 'Sindsdien bestond de winkel uit twee delen: aan de linkerkant een grand bazaar waar mijn moeder speelgoed en strandspullen verkocht, en aan de rechterkant de fietsen- en billenkarrenverhuur.

De billenkarren stonden aan de overkant van de straat uitgesteld, maar dat zorgde voor problemen met de politie. In 1955 kocht Louis nog een stuk grond wat verderop in de straat. Daar zette hij een grote garage op en hij kon de billenkarren uitstallen voor de deur.'

Opvolging verzekerd

Louis' dochter Gilberte leerde haar man Bernard kennen in Sint-Kruis. Bernard Mestdagh groeide samen met zijn vier broers en zijn zus op in de kazerne van Brugge. Zijn vader was rijkswachter en toen was het de gewoonte dat het gezin van een rijkswachter in de kazerne woonde. Bernard kreeg er de microbe voor sleutelen aan auto's en motoren te pakken. Hij deed als kind niets liever dan in de garage van de kazerne rondhangen en de rijkswachters die aan hun Harleys werkten het nodige materiaal aan te geven.



Collectie Mestdagh - Vandenberghe, 1958

Nadat hij het nest verliet, werkte Bernard acht jaar als technisch tekenaar voor landbouwmachinebedrijf New Holland. Toen Louis Vandenberghe besloot om te stoppen met zijn fietsenwinkels, rolde Bernard als schoonzoon in 1974 in het billenkarrenvak. Sindsdien waren Gilberte en Bernard een echte tandem: Gilberte hield de bazaar open en Bernard deed de verhuring. Gilberte: 'Het waren lange dagen. In het seizoen was de winkel open van 8 uur tot 22 uur. 's Middags en 's avonds stuurde ik een van mijn jobstudenten met een potje warm eten of boterhammen naar Bernard. Als Bernard rond 22 uur zijn deuren sloot, was het werk nog niet gedaan.' Bernard: 'Dan begon ik aan de herstellingen, want ja, dat moest ook gebeuren. De één had er een wiel af gereden, de ander had frontaal op een ander karretje gebotst. In het seizoen lagen we niet voor 2 uur 's nachts in ons bed.'

Door zijn voorliefde voor motoren heeft Bernard naast fietsen en billenkarren ook altijd brommers en motorfietsen verhuurd. Het verplichtte hem om streng te zijn voor zijn klanten, en daarvoor kwam zijn rijkswachtersbloed goed van pas: 'Niemand kon een fiets, een motor of een billenkar huren zonder zijn identiteitskaart te tonen. Geen identiteitskaart, geen verhuur. Ik schreef alle gegevens over en toen de elektronische identiteitskaart ingeburgerd was, las ik de identiteitskaarten zelfs in op mijn computer. Ik moest echt streng zijn, anders werd er te veel gestolen en kwamen de overtredingen op mijn naam te staan.'

*Prijs
lijst*

**Hoeveel tel je neer voor
een uurtje op de billenkar?**

Jaren 50:	5 frank
Jaren 70:	25 frank
Jaren 80:	30 frank
Jaren 90:	120 frank
Jaren 2000:	3 euro
Jaren 2010:	4 euro
Jaren 2020:	6 euro

*“Komaan!
Zoveel mogelijk trappen per uur!”*



Collectie Mestdagh - Vandenberg, 1961 Bredene



*In Bredene is er nooit een zeedijk geweest.
Dus rijden de billenkarren er tussen de auto's.*

Collectie Mestdagh - Vandenberg, 1978 Bredene

'Van 15 juni tot 15 september werkten wij elke dag van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Na dat drukke seizoen moest ik twintig dagen bekomen.' - Bernard Mestdagh



Collectie Mestdagh - Vandenberg, 1978 Bredene

DE HAAN



CATTRYSSES TOSSEN ZICHZELF NAAR DE HAAN

In 1937 stonden Angèle Boydens en Léon Cattrysse met hun koffers vol spullen aan de tramhalte in Middelkerke en gooiden ze een muntstuk omhoog. Was het munt, dan zouden ze naar Koksijde vertrekken, maar het werd kop en dus spoorden ze met de kusttram naar De Haan. Angèles vader, Karel Boydens, wou niet dat zijn twee dochters in Middelkerke een fietswinkel zouden uitbaten, en dus begonnen Angèle en Léon in de Driftweg 34 in De Haan een eigen zaak.

Léon was enkele jaren knecht geweest bij Karel De Jonghe, de man van Angèles zus Lisa. In de Driftweg 34 begon Léon met één frame, één ketting, één zadel en twee wielen. Hij monteerde die onderdelen tot een fiets en zette die in de kleine vitrine van zijn atelier. Toen die eerste fiets verkocht was, begon hij een andere te maken. Toen de oorlog uitbrak, pakten de Duitsers Léon op en vluchtte Angèle naar Middelkerke. Zoon Ivan: 'Gelukkig overleefde mijn vader zijn krijgsgevangenschap en kon hij na de oorlog in De Haan opnieuw beginnen. Er was toen veel vraag en veel werk met het herstellen van allerhande rijwielen en al snel waren er in De Haan meer dan zeven fietsenmakers. Wel altijd in combinatie met een tweede "stiel": een kruidenierszaak, een kapper, een garage of een café. Als fietsenmaker kon je anders niet overleven.'

'Karel De Jonghe, de schoonbroer van mijn vader, overtuigde hem om naast fietsen ook billenkarren te verhuren in De Haan. Ze kochten samen de onderdelen en maakten karren om te verhuren.' Al snel begon Gérard Proot uit Brugge billenkarren op grotere schaal te produceren voor verhuurders langs de kust. Hij voerde – vaak op vraag van verhuurders – belangrijke verbeteringen door aan de billenkar en bracht verschillende modellen op de markt. Sindsdien kochten de Cattrysse hun nieuwe karren kant-en-klaar bij Proot.

Drie generaties

In 1968 ging er een tweede zaak van de Cattrysse open, midden in de concessie waar Rudi nu nog elke dag de deuren opent. Angèle en Léon hielden de fietsenzaak in



'Als ik een billenkar kwijt ben, is het alsof ik een kind verlies. In elke kar leg ik mijn ziel, het zijn mijn kindjes. Ik zou ze elke dag kussen.' - Rudi Cattrysse



de Driftweg verder open en zoon Ivan baatte samen met zijn vrouw Marie-Claire de winkel in de Leopoldlaan uit. Een paar jaar later kwam daar nog een derde zaak in de Vosseslag bij, vlak bij Park Atlantis. Rudi: 'De nieuwste billenkarren gingen altijd naar de Leopoldlaan, want daar hadden we veel concurrentie. Als de karren wat verouderd waren, gingen ze naar de Driftweg en als ze daar niet meer verhuurd werden, verhuisden we ze naar de Vosseslag. We wisselden ook soms billenkarren uit. Het gebeurde weleens dat in de Driftweg alle grote billenkarren verhuurd waren. Dan sprongen we op een kar in de Leopoldlaan en reden hem naar de Driftweg.'

'Het kon soms druk zijn en met een vader in de politiek was dat niet altijd gemakkelijk. Mijn mama moest hier vaak de boel recht houden, terwijl mijn vader als schepen of burgemeester met andere zaken bezig was. Ze heeft zich letterlijk en figuurlijk krom gewerkt. In de topseizoenen werkten we hier met veertien jobstudenten. Zij kookte voor iedereen, zorgde voor de was en de plas en sommige jobstudenten verbleven zelfs bij haar thuis.'

Als marktkramer ben ik geboren

'In 1970 werd ik geboren en mijn ouders wisten al snel dat ik in de wieg gelegd was voor de billenkarrenverhuur. De commerce zit me in het bloed. Veel mensen denken dat fietsen en billenkarren verhuuren niet veel inhoudt, maar het is hard labeur. Elke dag zet ik heel mijn boel buiten, zoals een marktkramer. En 's avonds rijd ik alle billenkarren weer terug naar binnen. Bovendien kom je als verhuurder heel wat tegen, zoals schade en diefstal. Als ik een billenkar kwijt ben, is het alsof ik een kind verlies. In elke kar leg ik mijn ziel, het zijn mijn kindjes. Ik zou ze elke dag kussen.'



'Toen ik gisteren drie nieuwe gocarts binnenkreeg, was ik zielsgelukkig. Als een klein kind in een spekkenwinkel. Mijn nieuwe Fiatgocartje is vanaf nu mijn favoriet.' - Rudi Cattrysse



*Een jonge Rudi Cattrysse met vader Ivan bij een billenkar op Trammelant.
Collectie Gemeentearchief De Haan, 1978*



KATRIEN VERVAELE

LONKENDE BILLENKARREN

De fietsenwinkel van Léon Cattrysse lag op amper twee huizen van waar ik als kind woonde. Hij verhuurde ook billenkarren. Maar wie denkt dat ik daardoor vaak op zo'n karretje reed, heeft het goed mis. Toch lonkten ze, die felgekleurde gocarts waar je lekker jongensachtig en wild mee kon crossen. Maar het gebeurde zo goed als nooit dat ik er centen voor kreeg. Een ritje op zo'n billenkar was meer iets voor de toeristen, voor de 'vrimde'. Mensen van de kust en al zeker de middenstanders gingen er gewoon aan voorbij.

Kodak

Gelukkig dus dat tante Maria weleens naar zee kwam en voor de neefjes Jaak en Geert een billenkar huurde. De twee 'grote' jongens zaten aan de pedalen, ik achterop. Het was geen alledaags gebeuren, want er werd een foto van gemaakt. Net als die keer samen met mijn zus en twee vriendinnetjes uit het binnenland. Klik. Foto.

Was de kodak niet bovengehaald, was ik in de veronderstelling gebleven dat ik nooit op een billenkar gereden had. Ik had het me niet herinnerd. Wel scherp is mijn herinnering aan Léon Cattrysse, vader van Ivan, grootvader van Rudi.



Collectie Katrien Vervaele, 1961 De Haan

Leijong

De fietsenwinkel van Léon – Leijong – was in de Driftweg. Twee huizen van bij ons thuis dus. De man was niet zo groot van stuk, een rond, gebruint gezicht en een gulle glimlach als ik nog maar eens mijn fiets binnenstak met de ketting eraf of met een lekke band. Hij zou dat voor 't meiste van de burens wel even snel klaren. Ik herinner me de vele haken aan de muur met evenveel fietsen die in een geur van smeer en caoutchouc hingen te wachten op herstelling. Maar mijn fiets nam hij altijd vóór.

Ik zie Léon ook nog bezig met karretjes installeren. Aan de rand van het voetpad en over de baan, tegen de bosrand aan. Elke ochtend reed hij de karretjes naar buiten, op twee van de vier wielen. 's Avonds zette hij ze weer binnen. Een voor een. Ik zie Léon ook nog zitten op een stoel voor de open poort van zijn zaak, samen met zijn vrouw Angèle. Als het wat kalmer was. Op zondagen in de zomer. Tegen de avond. Ze maken deel uit van mijn kinder- en jeugdherinneringen. Zoals ook de billenkarren die ik elke dag zag en die me lokten. Maar waar ikzelf dus zelden of nooit op reed.



Collectie Ivan & Rudi Cattrysse, 1960 De Haan

Bezet

Toen onze kuststreek in de Tweede Wereldoorlog bezet werd, vonden Duitse soldaten het fijn om een ritje met de billenkar te maken. Waarschijnlijk eisten ze de karren op bij lokale verhuurders.



Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge, ca. 1940

MARIAKERKE GOES EN DE WITTE BRIGADE

Zijn spannendste billenkarrenavontuur maakte Joe Goes mee in de Tweede Wereldoorlog. Voor de oorlog woonde hij met zijn zus, vader en moeder aan de Torhoutsesteenweg in Oostende. Zijn ouders hadden een garage waar chauffeurs van rijke toeristen hun auto stalden en van waaruit Willy Goes, Joe's vader, tours organiseerde voor Engelsen die naar de Westhoek afgezakt waren om het front van de Eerste Wereldoorlog te bezoeken.

‘Mijn vader had in zijn garage drie autobussen en vijf taxi’s. Als mijn moeder meer dan tien toeristen ingeschreven had voor een tour, nam mijn vader de autobus naar de Westhoek. Waren het er minder, dan ging hij met de taxi’s. Hij toonde de Engelsen Ieper, Poperinge, Diksmuide, Paris-Plage, de Rodeberg en stopte op de terugreis ook eens bij meneer Florizoone van de Meli, die de toeristen rondleidde bij zijn bijenkorven.’

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, sloegen de Duitsers onmiddellijk de garage aan. Het gezin Goes stond op straat en vader Willy kon niet anders dan in Mariakerke een nieuw huis bouwen. ‘Mijn pa heeft nooit willen werken in de oorlog, maar we hadden natuurlijk wel een bron van inkomsten nodig. Op een dag in mei 1940 zei hij tegen mij: “Kom jongen, we gaan naar De Panne om daar wat fietsen op de kop te tikken.”

TOP SECRET

We kochten fietsen en billenkarren van een verhuurder die naar Frankrijk wilde vluchten en brachten ze met de tram naar Mariakerke. In de oorlog verhuurden we de fietsen en billenkarren vanuit ons huis in Mariakerke. Zo verdienden we een centje bij.'

Toertje

'Op een dag zei mijn vader tegen mijn moeder: "Kom, we gaan een toertje doen met de billenkar, doe maar een wijde rok aan." Mijn vader en moeder vooraan, mijn zus en ik achterop. We reden door Oostende tot aan het kanaal Oostende-Brugge. Via het kanaal reden we door naar Oudenburg. Langs het kanaal lagen tientallen Duitse aken aangemeerd. De Duitse soldaten die de schepen bemanden, deden militaire oefeningen. We wuifden naar hen. En zij wuifden terug.'

'Na de oorlog hoorde ik van mijn vader dat onze billenkarrentocht een opdracht was van de Witte Brigade. Mijn vader moest tellen hoeveel aken er in het kanaal lagen en welke oefeningen de Duitsers deden om hun fameuze inval in Engeland voor te bereiden. Wellicht kreeg mijn pa die opdracht van Frans Eyland, die een café had in Mariakerke. Hij was een van de leiders van de verzetsgroep waar mijn vader bij was.'



Collectie Joe Goes, 1939 Oostende

BLANKENBERGE

COUP DE FEU BIJ DE SCHARLEYS

In 1965 begon André Scharley fietsen en kleine gocartjes te verhuren in een hotelgarage in Wenduine. Na een jaar kreeg hij de kans om een fietsenwinkel in de Vanderstichelenstraat in Blankenberge over te nemen, en nog datzelfde jaar begon het gezin Scharley in dezelfde straat een tweede zaak, Best Cars.

'Ik ben opgegroeid tussen de billenkarren. Mijn zus en mijn pa zaten 's zomers in de ene winkel, en mijn ma en ik deden samen de verhuur in de andere winkel', vertelt Inga Scharley.

Alles op wiertjes

'We hadden tientallen gocarts en meer dan honderd fietsen. Dames- en herenfietsen, maar ook koersfietsen van Eddy Merckx, kinderfietsen, tandems voor twee, drie en vier personen en choppers, zo van die fietsen met een lang zadel die toen erg in de mode waren. Als we in de ene winkel iets te kort hadden, floten we luid op onze vingers en lieten met handgebaren aan de andere winkel weten wat we nodig hadden: twee vingers opsteken betekende dat mijn zus of een jobstudent een tweetrapper moest brengen, vier vingers betekende een viertrapper, enzovoort. We verhuurden ook brommers en zelfs kinderwagens. Toeristen met kinderen brachten hun voiture niet mee naar zee, dus hadden we dat in ons aanbod.'

Coup de feu

Het billenkarrenseizoen liep in de jaren 60 en 70 van de paasvakantie tot eind september. Traditioneel kwamen er in april altijd grote groepen Engelsen naar de kust. De Engelse schoolkinderen waren gek op gocarts. 'Ze stonden van 's morgens zes uur klaar om gocarts te huren. Voordat ik 's morgens naar school vertrok, moest ik dan een paar uur gaan helpen. Het waren zotte tijden.



Collectie Inga Scharley, 1971 Blankenberge

'De mooiste periode was de Tour de France. Dan verkochten we wielertruitjes en van die witgele klaksjes van Molteni. Ze hingen allemaal op een rij aan een touw boven de ingang.'



In mei en juni kwamen veel grootouders met hun kleinkinderen naar zee en we verhuurden in de week ook aan kinderen die op schoolreis waren aan de kust. In de examenperiode studeerde ik boven de winkel en als er een coup de feu was, riepen ze me om te komen helpen.'

'Maar de echte drukte kwam in de zomer. Toen was alles tot 's avonds laat open en kwamen de toeristen nog na hun souper massaal buiten. Soms was om acht uur 's avonds onze hele garage leeg, alles was verhuurd. Als het donker was, sloten we onze deuren, maar om 6 uur 's morgens begon het opnieuw. "Stoat zeire ip, da je je zeire ka waschen, da je zeire no de gocarts ka goan", riep mijn moeder ons 's morgens op. Zij vertrok naar de winkel om koffie te zetten en om naar de bakker te gaan. Elke dag kregen wij pistolets of boterkoeken. De dag begon met fietsen schoonmaken. Wij en de jobstudenten moesten altijd vier of vijf fietsen proper maken. De hele voormiddag verhuurden we. Of als er geen ander werk was, hielp ik mijn pa met de herstellingen. 's Middags en 's avonds maakte mijn ma eten klaar in het keukentje boven de winkel. We aten in shifts, zodat de winkels non-stop

konden openblijven. In de zomer leefden we echt bij de gocarts en gingen we alleen maar naar huis om te slapen.'

De oudste billenkarrenverhuurder

In 1980 liet het gezin Scharley Best Cars over en uiteindelijk nam Maria Saelens de zaak in haar eentje over. Haar man was overleden en haar kinderen waren het huis uit. Ondertussen verhuurt ze al veertig jaar met de glimlach billenkarren aan toeristen in Blankenberge. Heel wat klanten kent ze al van toen ze kind waren en nu komen ze terug met hun eigen kinderen.

Maria's jongste zoon doet de herstellingen en af en toe springen jobstudenten bij, maar voor de rest runt Maria de zaak helemaal alleen. Ze is ondertussen 85, maar denkt nog lang niet aan stoppen. 'Zolang mijn gezondheid het toelaat, ga ik door.' Ze is ook elke dag in haar zaak te vinden, zomer en winter. 'De gocarts zijn een belangrijk stuk van mijn leven. Zelfs in de winter, als de zaak gesloten is, ben ik er niet weg te slaan. Ook dan spring ik elke dag in mijn auto om even een kijkje te nemen. Mijn kinderen zeggen me soms dat de winkel niet weg zal lopen. Dat weet ik natuurlijk wel, maar ik kan het niet laten. Het is zoals een boer die altijd maar weer naar zijn akkers getrokken wordt.'



MARTINE NIJSTERS

PSEUDOBOLIDES EN ASSEPOESKOETSEN

Ik was vijf jaar toen ik aan zee kwam wonen. Die eerste zomer was er een van veel ontdekkingen. De eindeloos grote zee met duizelingwekkende golven waarin je kopje-onder ging, ook al stond je met je twee voetjes in het drijfmatte zand meteen daarna te kijken naar het wit schuimende water dat zich terugtrok. Het strand met overal mensen en bloemen van papier en zand tussen de tenen en sandaaltjes uitkloppen tegen de dikke blauwstenen dorpel van de dijk. Een ijsje dat je nooit helemaal gaaf en zonder morsen kon oplukken, slenterend tussen talloze wandelaars op de zeedijk.

En dan die ene verschrikking: de billenkarren. Als je al niet van je sokken gereden werd door stoere jongens op die échte grote vierwielaars, dan reed er geheid een peuter in zo'n nepautootje tegen je aan. Floep, daar lag je ijsje op de gele klinkers.

Prins van Monte Carlo

Als er bezoek met kinderen kwam, was een wandeling naar de Ronde in Westende traditie, inclusief een ritje op 'de autootjes'. De jongens in het gezelschap waanden zich meteen de prins van Monte Carlo en grepen naar de knalrode of kanariegele sportwagentjes. De meisjes kozen eerder voor iets wat met veel verbeelding moest doorgaan voor een assepoeskoets.

Ik vond er niets aan. Te veel 'willen en niet kunnen', die pseudobolides of toverkarossen in zakformaat. Je moest verdorie

nog zelf trappen in die tijd en heel veel vaart kreeg je er nooit in. Manoeuvreren was beperkt tot een beetje naar links en een beetje naar rechts, plots remmen was helemaal uitgesloten. Ik snapte al gauw hoe het kwam dat die kleine gasten zo gemakkelijk tegen me aan botsten. Je hoorde tevreden te zijn met rondjes draaien op het plein en vrolijk zwaaien naar papa of oom die per se die sportieve exploten op de gevoelige plaat wilden vastleggen. Ik sta er telkens met een donkere blik op, op die kleine zwart-witfotootjes met gekartelde witte rand.

Pubers

Als jonge tiener was het bon ton om naar het stevige billenwerk over te gaan. De rij-genootjes van weleer waren intussen opgeschoten pubers geworden en verwaardigden zich alleen nog op de échte karren, zonder toeters en bellen, geen flauwe carrosserie errond: de enige echte billenkarren. Je kon er met vier of zes in en je hoorde alle vier of zes de poten van je lijf te trappen om het gevoel te krijgen dat je lekker snorde. Eén grote bonus kwam daar bovenop: je mocht de dijk af, weg van het plein met kleine jochies, het dorp, de duinpaden en de polders in.

Joelen en te hard lachen leek een verplichte omlijsting, te dicht tot bij de wandelaars rijden om dan in een ruk uit te wijken. Ik geneerde me dood. Ik haatte de kwade uithalen van de opgeschrikte mensen en gaf ze binnenin groot gelijk. Ik verfoeide dat ik me

hierdoor zo duidelijk in de schijnwerpers werkte. Ik bloosde omdat mijn rokje te hoog opwaaide en mijn billen te kijk stonden. Ik vond het geforceerde plezier maar niks en het benenwerk afschuwelijk afmattend. Ik voelde me overgeleverd aan de onbestaande stuurkunsten van de jongens, aan hun wilde grillen in snelheid, aan de altijd té lange weg heen, zodat we steevast afgepeigerd mochten beginnen aan de véél te lange weg terug. Meestal tegen de wind in, met rode wangen en de moed der wanhoop.

De billenkar had tegen dan ook voor de jongens veel charme verloren, hun trap was al minder potig, hun stuurkunsten nog onzekerder, het joelen lang vergeten. Gewoonlijk kwamen we te laat en uitgeteld weer bij de verhuurder aan en hoopte ik dat de anderen hun lesje wel geleerd hadden. Dat dit de laatste rit van mijn leven zou zijn.

Met schroom en nog altijd een tikkeltje onwennig ga ik nu zelf met mijn kleinkinderen richting Rotonde. Want voor hen is een traktatie op 'de autootjes' al traditie en onlosmakelijk verbonden met logeren bij oma. Op een bank uit de wind en in de zon zit ik gedwee te kijken naar mijn lachende, gelukkige kleintjes, die met het grootste plezier elektrisch aangedreven rondjes draaien op het plein. Maar goed dat ze mijn aversie niet overerfd. Want straks trekken ook zij de duinpaden en polders in met het echte werk.

Gelukkig moet ik niet meer mee.



Collectie Huis van Alijn, 1949 Blankenberge



Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge, 1962 Blankenberge



SAFETY FIRST MET ALAIN CROES

Alain Croes startte in 1977 als jobstudent bij billenkarrenzaak New Cars in Blankenberge. Negen jaar later nam hij samen met zijn vrouw de zaak in de Malecotstraat over en breidde hij uit met een fietsenwinkel die het hele jaar open was. 'Meestal deed ik de reparaties in de fietsenwinkel en stond mijn vrouw in de verhuring. Op drukke momenten sprong ik bij. Dan was het vliegen van de ene naar de andere plek.'

'We draaiden onze beste dagen als de weerman goed weer voorspeld had, er veel mensen naar de kust afzakten en net voor de middag bewolking en een beetje wind opkwam. We noemden dat karrenweer, het ideale weer voor een billenkarrenverhuurder. Op heel zonnige dagen bleven toeristen de hele dag op het strand zitten en planden ze net

vóór of net na het avondeten nog een ritje met de billenkar. Dat was zeker dertig jaar geleden zo, toen de meeste toeristen nog verschillende weken aan zee bleven. Vandaag zijn 90 procent van de toeristen dagjestoeristen. 's Avonds kunnen we nu dus veel vroeger sluiten.

Hoewel het wintertoerisme veel veranderde voor de handelaars aan de kust, blijven wij als billenkarrenverhuurders erg afhankelijk van het weer. Er mag een hele hoop volk aan zee zijn in een winters weekend, maar als het koud is, sneeuwt of regent, verhuur je niets. Bovendien heeft iedereen nu een smartphone met een weerapp. Wie een dagje wil gaan fietsen, bekijkt eerst zijn app. Als er een bui voorspeld wordt, vertrekken ze niet. Vroeger wisten de mensen niet wanneer het zou gaan regenen, en ze waagden het erop.'

Losse zomersfeer

Alain Croes verhuurt vooral grote billenkarren voor verschillende personen

en dat heeft vooral te maken met de veiligheid. 'In de meeste badplaatsen mag je met je billenkar op de dijk rijden, maar in Blankenberge mag dat niet. Bij ons moeten de mensen de helling af en tussen de auto's rijden. Kleine kindjes die alleen op een gocart zitten, zien de gevaren soms nog niet en hebben moeite om hun karretje op een helling onder controle te houden. Daarom verhuur ik liever grote karren waar de kindjes samen met volwassenen op zitten.'

Volgens Alain zijn ongelukken snel gebeurd, zeker op vakantie: 'Op vakantie zien toeristen vaak geen gevaar. Kinderen die thuis niet met hun fiets naar school mogen omdat hun ouders het te gevaarlijk vinden, mogen in de vakantie wel aan het stuur van een grote billenkar zitten, terwijl dat veel gevaarlijker is. Wij moeten de mensen op een vriendelijke manier wijzen op de gevaren. Hoewel ik niet verantwoordelijk ben voor de schade die ze veroorzaken, zit ik achteraf wel vaak met de miserie.'

Sinds vorig jaar vind je Alain alleen nog in de schoolvakanties in zijn zaak in de Malecotstraat. Na 43 jaar elke dag tussen de fietsen en de billenkarren is het welletjes geweest en is het tijd voor familie.



'Ik zeg altijd tegen mijn klanten: 'Respecteer de verkeersregels zoals een auto. Je mag niet op de zeedijk rijden. Je bent zelf verantwoordelijk, dus alle schade moet je zelf betalen. Maak plezier, maar wees voorzichtig.'

Enkele postkaarten uit een postkaartenreeks die leest als een spottend stripverhaal. Collectie Mireille Neyman

Ook dat nog...

DE BLUTS MET DE BUIL



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1975

'Met die elektrische gocartjes zijn er af en toe zware ongevallen gebeurd. In de jaren 80 stond er op de rand van de zeedijk geen balustrade. Een klein jongetje was met zo'n elektrisch karretje van ons van de dijk gereden en had het karretje boven op hem gekregen. Hij was zwaar gewond. Ik had het nog zo tegen die ouders gezegd: "Pas op, die kleine lijkt dat karretje niet onder controle te hebben." "Ja, ja, mijn kind kan dat wel, hij is heel handig." En een uur later lag hij onder zijn gocart.' – **Patrick De Jonghe, Middelkerke**



Collectie Erwin Mahieu, voor WO II

'Engelse schoolkinderen waren soms echte barbaren. Ze reden met hun gocart overal op en af. Dan stonden ze vaak terug aan onze garage met een lekke band. Ze zwoeren dat ze niet op de stoeprand gereden hadden, maar wij konden dat gemakkelijk controleren. Als er in de binnenband twee gaatjes net naast elkaar zaten, had dat kereltje zeker op de borduur gereden. En dan moesten ze betalen.' – **Patrick De Jonghe, Middelkerke**

‘Mijn pa is eens overreden door een billenkar. Het gebeurde op een topdag, 15 augustus: hij had net een billenkar verhuurd en moest de stoelen verzetten. Met een enorme vaart kwam er een billenkar aangereden en die mensen hadden hem niet gezien. En zo is mijn vader geraakt. Zeven weken in het ziekenhuis en negen maanden van zijn lies tot aan zijn tenen in het gips. Ik was toen 18 en stond er voor de herstellingen vanaf dan tot begin september alleen voor. Mijn handen waren na die twee weken compleet kapot.’ – Inga Scharley, Blankenberge



Collectie Stad Oostende –
Toerisme Oostende

“Is daar iemand de trappers kwijt?”

UNE BELLE COLLISION EN « CUISSE-TAX ».

Un chacun connaît les fameux « cuisse-tax », qui font la pluie et le beau temps dans nos cités balnéaires. Ces engins sont d'habitude prévus pour trois personnes. De là s'y installer à sept, il y a de la marge.

C'est ce qui arriva à Ostende; 3 hommes, 2 femmes et 2 enfants s'en furent en promenade « confortablement » installés dans un cuisse-tax. Les descentes sont évidemment tentantes; l'arrivée au bas de la rue présente cependant des inconvénients.

Notre « cuisse-tax » dévala la rue de Dixmude, à belle vitesse, pour arriver dans la rue de Raversyde. Le conducteur perdit tout contrôle de la machine et celle-ci alla se jeter ou embrasser un poteau, servant de support aux fils électriques alimentant le nouveau quartier.

Le poteau fut plié à angle droit; le cuisse-tax fut sérieusement démolit tandis que trois occupants étaient relevés blessés; ce sont Edouard Toubas et Louis Rombout de Bruxelles et Eugène Naeyaert de Steene; les autres occupants du cuisse-tax échappèrent de quelques égratignures et ecchymoses,

Le commissaire Tulpin a ouvert une enquête.

L'Echo d'Ostende, 17 juli 1937

OOSTENDE

GIOVANNI EN ZIJN CARROZZELLE

Giovanni Ricciolini was 27 toen hij in 1947 van Italië naar België verhuisde op zoek naar werk, samen met zijn vrouw Bruna en hun dochtertje. Giovanni ging werken in een staalbedrijf en Bruna in een glasfabriek, maar al snel kwam het koppel in dienst van monsieur Jacques. Giovanni als chauffeur en Bruna als meid. Bruna ging af en toe voor een tijdje terug naar Italië en uiteindelijk ging het koppel uit elkaar.

In 1960 zakte Giovanni af naar Oostende. Hij ging als garçon aan de slag op een maalboot. Zoon Enrico: 'Vrienden van mijn vader hebben me verteld dat mijn vader op die maalboot vaak dubbele shifts draaide, met één doel: een eigen billenkarrenzaak starten in Oostende. Hij kende die grote billenkarren van aan de Italiaanse kust waar ze carrozzelle heten en hij zag dat ook aan de Belgische kust kinderen en volwassenen er dol op waren. Oostende had een heel mooie dijk en hij zag er toekomst in.'

Halfweg de jaren 60 vestigde Giovanni zijn eerste zaak in de Kemmelbergstraat. Al snel kwam er een tweede zaak bij in de Van Iseghemlaan, vlakbij de zeedijk.

Laatste stop: Oostende

'Op 3 maart 1976 had ik in Italië net mijn middelbare school afgerond en wilde ik de wereld zien. Parijs, Amsterdam, Londen, het stond allemaal op mijn verlanglijstje. Maar mijn eerste stop was Oostende, bij mijn vader. Mijn moeder wilde dat ik er zou nadenken wat ik met mijn leven zou doen. Ze had mijn valies vol wollen kleren gestopt om het Belgische weer te trotseren, maar het was een uitzonderlijk warm jaar. Dus bleven al die warme kleren in mijn valies zitten. Ik kwam met de trein aan in Oostende. Ik kreeg onmiddellijk een slunse gedrenkt in olie in mijn handen geduwd om billenkarren te kuisen. Dat was goed tegen zand en roest. Ik ben uiteindelijk niet meer weggegaan uit

Oostende. Twee seizoenen hielp ik mee in de billenkarrenzaak van mijn vader en daarna ging ik werken op de maalboot.'

Italiaans temperament

'Mijn pa was een gekend figuur in Oostende. Hij stond bekend als il simpatico. Hij was heel vriendelijk,



maar kon ook streng zijn. Als klanten terugkwamen met een lekke band, controleerde hij altijd of ze niet op een borduur gereden hadden. Als hij twee gaatjes naast elkaar in de binnenband vond, had hij bewijs. Hij had eens een zestrappertje verhuurd aan Engelsen. Ze arriveerden met twee platte voorbanden. Ze hadden duidelijk op een borduur gereden, wilden niet betalen voor de herstelling. Dan kwam het Italiaans temperament van mijn vader boven. Met die rubberen band in zijn ene hand en zijn andere hand gebald in de lucht riep hij in gebroken Engels: "You pay, you pay, or I ...!" Hij was furieus, maar ze hebben betaald, hoor.'

Als billenkarrenverhuurder maakte Gino veel mee, maar hij hield van zijn stiel. 'Mijn vader had een groot plezier in het zien opgroeien van de kindjes die bij hem een billenkar kwamen huren. Van hun eerste keer op een kleine gocart, tot ze later met hun kinderen terugkwamen.'

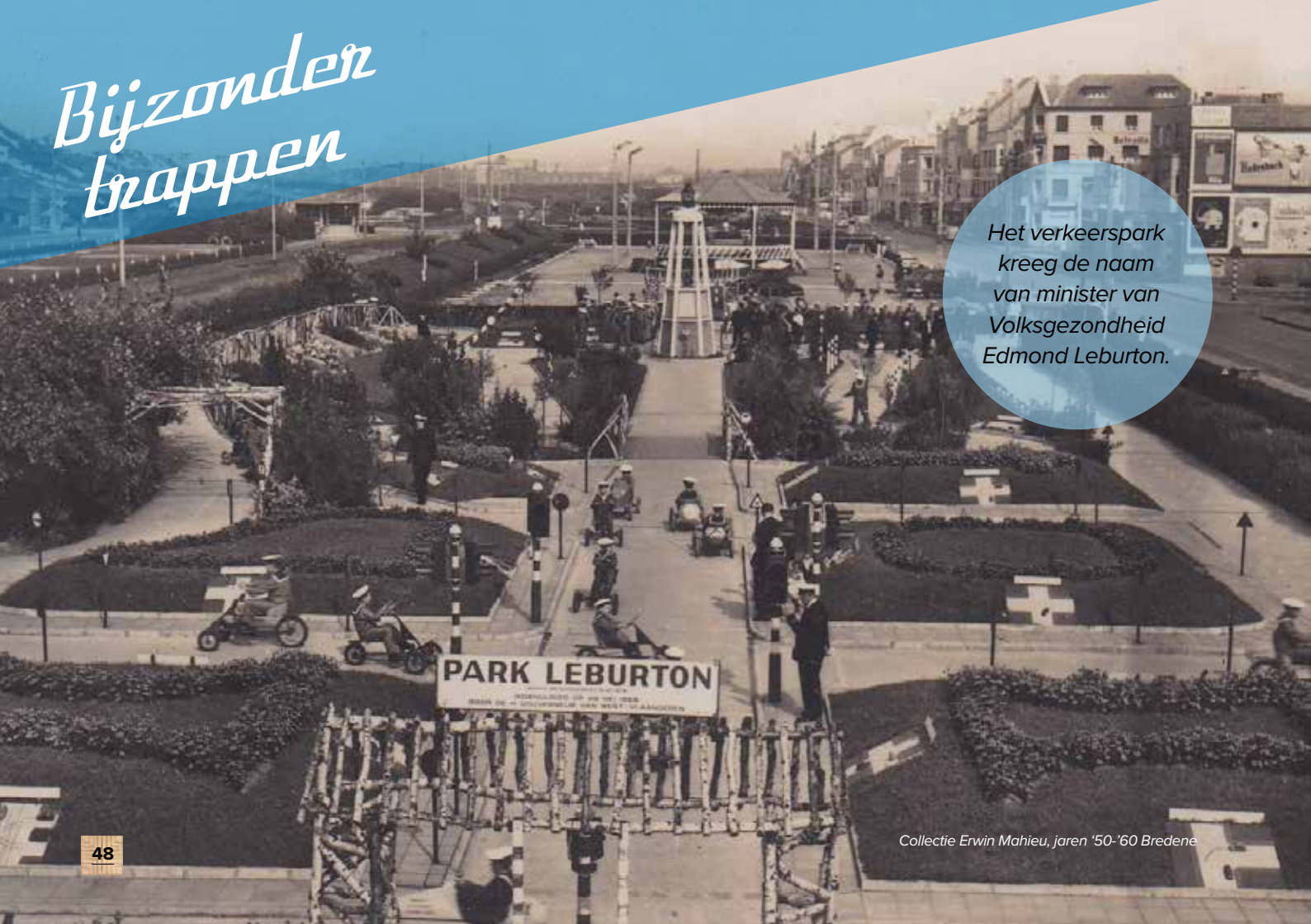
Collectie Filip Degeecker

'Mijn vader had een groot plezier in het zien opgroeien van de kindjes die bij hem een billenkar kwamen huren. Van hun eerste keer op een kleine gocart, tot ze later met hun kinderen terugkwamen.' – Enrico Ricciolini



Collectie Stadsarchief - De Berne Blankenberge, 1962

Bijzonder trappen

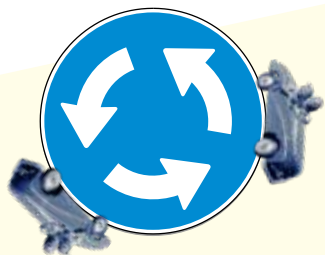


Het verkeerspark
kreeg de naam
van minister van
Volksgezondheid
Edmond Leburton.

Collectie Erwin Mahieu, jaren '50-'60 Bredene

◆ IN BREDENE ◆ PARK LEBURTON EN HET VERKEER

Op 28 mei 1955 opende onder grote belangstelling Park Leburton op een groot terrein tussen de Driftweg en de tramlijn in Bredene-aan-Zee. Het verkeerspark kwam er dankzij politicommissaris Henri Verhelst. Het was zijn droom om kinderen de gevaren van de weg te leren kennen door ze met de fiets of de billenkar te laten rondrijden in een wege-complex in miniatuurformaat.



In het park beeldden een vijftigtal maquettes verschillende verkeerssituaties uit. Er stonden verkeerslichten die groen, oranje en rood werden, verkeersborden en er was zelfs een benzinstation waar de kinderen konden tanken. De kinderen reden op de 'autostrade', over een echte brug en voorbij een werkende vuurtoren.

Schoolgroepen, oma's en opa's

Het park lag pal tegenover de billenkarrenverhuring van Bernard Mestdagh. In de voormiddag kwamen vaak schoolgroepen bij hem een billenkar huren om in het park de verkeersregels onder de knie te krijgen. In het weekend en in de vakantie kreeg Bernard vaak oma's en opa's over de vloer die een gocartje kwamen halen voor hun kleinkind. In het verkeerspark konden de kinderen veilig rondcrossen terwijl de grote mensen op een bankje genoten van het spektakel.

Hoewel Park Leburton een openbaar park was, ging Bernard er vaak de haagjes scheren en wat vegen zodat het park tiptop

in orde bleef. Maar toen de Koninklijke Baan in 1968 ontdeubeld werd, verloor het park al een groot stuk oppervlakte en later werd nog eens een brede strook van het park ingericht als parkeerterrein. De gemeente besloot het park niet langer te onderhouden en het raakte stilaan in verval. De laatste restanten van het park werden midden jaren 90 opgedoekt en dat betekende het einde van Park Leburton.



Collectie Erwin Mahieu, 1955 Bredene

◆ IN BLANKENBERGE ◆ KOERSEN OP DE AUTODROOM

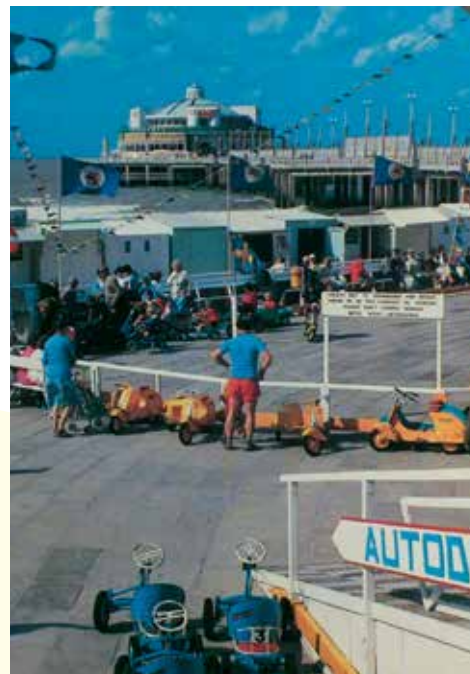
Naast de pier van Blankenberge ligt de Autodroom. De familie Claeys baat die al drie generaties uit. Toen de stad Blankenberge in de jaren 60 rijden op de zeedijk verbood, kreeg grootvader Maurice Claeys de toestemming om een betonnen piste aan te leggen naast de pier om te koersen met gocarts. Al snel mochten de kinderen ook onder de pier rijden.



Collectie Erwin Mahieu, 1965

Momenteel staat Michel Claeys samen met zijn vrouw Veronique aan het roer van de Autodroom. Ze namen de zaak in 1996 over van René en André Claeys. Aan Het Nieuwsblad vertelde hij: 'Dat de kinderen hier onder de pier kunnen, is een extra troef en ze vinden het ook leuk om op een gesloten circuit te rijden. Ouders kunnen hier nog aan de kant van de piste zitten en zo hun kinderen in de gaten houden. Het gebeurt vaak dat de ouders eerst langskomen met hun kinderen en dan naar het strand trekken. We krijgen ook schoolklassen over de vloer die op daguitstap zijn en een ritje op de Autodroom inlassen.'

Op de gocartpiste werd tot voor kort nog altijd druk gereden. Eind augustus 2020 moest de Autodroom sluiten voor de renovatie van de Pier. De Lustige Velodroom iets verderop blijft wel nog bestaan. Op de houten piste rij je met allerlei gekke fietsen.



Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge, ca. jaren 80



Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge, ca. jaren 80

◆ IN OOSTENDE ◆ EEN HIT OP EEN BILLENKAR

Oostendenaars Mike Dorian en Sheena Scott waren al gevierde artiesten toen ze in 1974 gevraagd werden om naar aanleiding van de vernieuwing van het winkelcentrum in Oostende een plaat op te nemen. 'Het hart van Oostende' is een mooie ode aan de stad. Maar auteur Jo Deensen, die teksten schreef voor meer dan driehonderd liedjes, zat ook al jaren met een melodie van een Duitse componist die hij wou uitbrengen in het Nederlands. Hij schreef een tekst over een koppel dat samen op een go-cart de kust ontdekt. Dat werd uiteindelijk de A-kant van de 45-toerenplaat.

'Samen op een strandfiets, over de dijk en over 't zand. Hijgend trappen op die strandfiets tot de zeewind en het zand ons overmant', gaat het refrein. Voor de hoes poseren Sheena en Mike op een strandfiets in de winkelstraat, waardoor meteen de onderwerpen van de A- én de B-kant samen in beeld kwamen.

Het nummer werd een plaatselijke hit en is tot vandaag een van de weinige platen over de billenkar. 'Drie Oostendenaars met een rijke muzikale loopbaan speelden een cruciale rol bij het nummer. Deze vergeten klassieker zit nog altijd in onze playlist', zegt Edwin Fontaine van Radio Noordzee.



© Johan Van Belleghem, Collectie Edwin Fontaine

OOSTENDE



Collectie Erwin Mahieu, 1953

*De kleine dikke jongen vult zijn skelter,
trapkracht drijft hem aan. Hij kijkt
naar mam, die achter een espresso*

*op een man wacht, en hij roept: hé,
heb je me gezien? Maar zij zit enkel
oog te hebben voor een zakenman*

*die van de Kursaalhelling komt.
Hij zwaait en lacht, een ruiker
in de hand. De kleine dikke jongen*

*met zijn dikke rode hoofd wenkt
naar zijn mam van heb je me
gezien en hijgt en proest en lacht.*

*Ze zwaait en kijkt en lijkt wel
blij en hij maar gaan en duwen dat
die kleine dikke beentjes in die skelter*

*doen en razen doen de tegels onder
die kleine, dikke opgeblazen bandjes
en hij lacht en mam lacht en de man*

*lacht ook. De jongen heeft geen oog
voor de passanten, ziet alleen
de snelheid van zijn skelter en zijn*

*man die achter haar espresso
krimpt wanneer de tuil de lucht
doorklieft. De aangereden man*

*sleurt in zijn al te strakke pak
de jongen uit de skelter,
onder de ogen van zijn mam,*

*die achter haar espresso is verdampt
en van gods hand geslagen deze god
aanroept. De man in de te strakke*

*blik de jongen slaat als zeezand uit
zijn pak en raapt zich bij elkaar en
gaat op de espresso af, espresso*

*waar geen vrouw meer achter zit.
De Kursaalhelling is een moeder
die zich buigt en huilt over een jongen*

*als een dikke vis die op het droge is.
De platte ruiker onder de te dikke wielen
van de skelter heeft geen man meer vast.*

*De zee die alles ziet legt onbewogen in haar
onbeschrijflijkste blauw de man, de vrouw,
de jongen en de ruiker vast. De kelner*

*vindt het geld van de espresso niet,
een meeuw krijst als een baby en de zon
gaat kopje onder in het eindeloze licht.*

Peter Theunynck,
Naar een nieuw zeeland.
Gedichten

Ook dat nog...



INVASIE VAN DE ENGELSEN

‘Toen de ferrylijn tussen Oostende en Engeland voer, kwamen er autobussen vol Engelsen naar onze kust. In de jaren 70 en 80 verbleven er in het voorjaar vaak Engelse scholieren in de Clos-Fleuri in Bredene. Overdag deden ze een uitstap naar Gent of Brussel, maar ’s avonds werden ze “losgelaten” in Bredene. Ze stormden de winkel binnen, haalden een pond uit hun zak en wilden zo snel mogelijk op een gocart de deur uitrijden. Ze reden overal op en af, het leek wel een invasie.’ – Bernard Mestdagh, Bredene

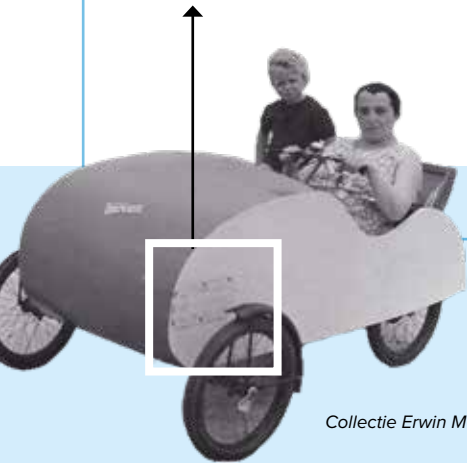


“Ze hebben de Engelsen gelost”, zei mijn ma altijd. Eind jaren 60 en 70 kwamen Engelsen met bussen naar België. Schoolgroepen, maar ook voetbalploegen en verenigingen. Bussen vol. En ze waren zot van gocarts. “Komm herein”, riep mijn ma ze toe. “Het is ‘Come in’, ma”, zei ik dan. “Ja, ja. Als ze maar hun portemonnee open doen”, lachte ze.’ – Inga Scharley, Blankenberge

**Politiereglement 1941 Oostende
Rijwielen Art. 16, punt C:**

*Wat betreft het verkeer van
velozetels en rijwielwagens,
zijn de verhuurders verplicht
op een zichtbare plaats van
deze rijwielen met duidelijken
druk, het volgend bericht aan te
brengen in de Engelsche taal:*

**Belgian Law - (keep to the
right - pass on the left).**



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1945-1950

*'Tot 's avonds laat was
onze garage helemaal
leeg: alles verhuurd.
Ze reden als barbaren,
botsten tegen elkaar,
reden platte banden.
Dan moesten ze betalen.'*

**– Patrick De Jonghe,
Middelkerke**



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1950

*'In de jaren 70 en 80 kwamen net vóór de zomer hele groepen
Engelse schoolkinderen naar onze kust. 's Avonds bestormden ze
de dijk. Ik was toen een jaar of twaalf. Zodra ik van school kwam,
vloog mijn boekentas aan de kant en spurte ik naar de zaak om
te helpen verhuren.'* – **Patrick De Jonghe, Middelkerke**

Tips

VAN BILLENKARRENKENNERS

“Zet je er maar eens op, manneke!”

Wil jij zelf een echte billenkarrenverhuurder worden? Met deze tips van kenners Ronny Van Troostenberghe en Inga Scharley rollen jouw billenkarren vlot de deur uit:

- 1** Zet de leukste karretjes op een mooie plek buiten. Die trekken natuurlijk kleine kindjes aan. “Zet je er maar eens op, manneke!”
- 2** Heeft het ‘s nachts of ‘s ochtends geregend? Dan bereid je je best voor op een drukke dag, want de toeristen trekken niet het natte strand op. Is het een warme dag geweest? Dan liggen de toeristen overdag op het strand, maar na de souper zal het vast en zeker vollenbak zijn!
- 3** Vraagt jouw klant naar waar ze het best rijden? Stuur ze dan altijd met de wind mee. In het doorgaan gaat alles vlot, maar als ze willen terugkeren moeten ze tegen wind harder trappen. Dat duurt langer en dat betekent dus meer geld in de kassa!
- 4** Toont er iemand interesse in een billenkar? Ga er onmiddellijk naar toe en vraag “Kan ik u van dienst zijn?” Blijf niet op je billen zitten, maar spreek de mensen aan.
- 5** Zorg dat je fietsen en billenkarren altijd tiptop onderhouden zijn en vernieuw regelmatig je aanbod. Een stokoude fiets of billenkar moet je de mensen niet in hun handen draaien hoor!

- 6 Is er net een regenbui gepasseerd en zijn alle karretjes nat geworden? Droog ze dan zo snel mogelijk af zodat ze opnieuw verhuurklaar zijn!
- 7 Is er een klein manneke verloren gereden en komen zijn ouders ongerust jouw hulp vragen? Ga dan ook zoeken in de richting waarin de wind waait.

- 8 Schrijf altijd goed op wanneer iemand met zijn billenkar vertrokken is, want als je vraagt hoe lang ze weg geweest zijn, durven klanten wel eens mild te zijn in hun antwoord.

'Kräfel gaf 100 frank per sticker die je op je billenkar plakte. Na de zomer kwamen ze tellen hoeveel karretjes het waren.' – Patrick De Jonghe, Middelkerke



De laatste BILLENKARRENBOWER

WESTKAPELLE T&T QUALITY GO-CARTS

In Westkapelle, vlak bij Knokke, rijden de enige Belgische gocarts uit het atelier. De man achter T&T Quality Go-Carts is Carl Gies. Hij rolde in 1996 in de billenkarrenbusiness dankzij de liefde. Zijn vrouw Katrien verhuurde billenkarren op de dijk in Knokke. Carl begon mee te werken in de zaak, maar in de winter viel er niet veel te doen. Als handige Harry en monteur kriebelde het om zelf een karretje in elkaar te steken.

‘Vrienden van ons die ook billenkarren verhuurden, vroegen me of ik ook een gocart voor hen wou maken. Twee gocarts werden er al snel drie, drie werden er vier en voor ik het wist, was ik billenkarrenbouwer’, zegt Carl. ‘Ik werkte veel liever aan de billenkarren dan ze te verhuren. Minder gezaag (lacht). Ik kwam in het begin wel heel moeilijk aan onderdelen omdat de billenkarrenfabrikanten van toen erg beschermd werden. Ik heb een jaar lang elke ochtend om 7 uur naar een leverancier uit Antwerpen gebeld, en pas na een jaar was hij akkoord om onderdelen te leveren. De aanhouder wint.’

In 2007 nam billenkarrenfabrikant Carl Turbo Karting over en ondertussen is zijn enige overgebleven concurrent ermee gestopt. ‘Ik lever elk jaar zo’n drie- à vierhonderd billenkarren. Vooral kleine eenzitters, en daarnaast nog wat 2-, 4- en 6-trappers’, zegt Carl Gies. ‘En zelfs 9-trappers, waarop de klanten in drie rijen van drie zitten. Al worden die maar zelden

Medewerker Koen Vande Ryse steekt al 26 jaar billenkarren in elkaar.



© Inge Kinnert

besteld. Omdat ze zo zwaar zijn, blijft het hard trappen. Zo'n 60 à 70 procent van mijn productie is voor de export: ik lever in Nederland, Frankrijk, Duitsland, Kroatië en Italië, tot zelfs in Marokko en Japan. In het buitenland verkoop ik vooral 2- en 4-trappers. Kleine gocartjes zijn vooral voor mijn Belgische klanten. In België gaat het trouwens om een typisch kustverschijnsel, maar in andere landen zie je ze soms in kleine dorpen rijden of op campings.'

Kwaliteit boven

De billenkarren uit het atelier van Carl zijn oerdegelijk. Dat moet ook want toeristen of jonge gasten halen er soms wel stoten mee uit. 'Onze billenkarren zijn eigenlijk té goed. Ze zijn pas na twintig of dertig jaar aan vervanging toe. Maar ja, het is "T&T Quality Gocarts" hé, dus de kwaliteit moet top zijn. Toch heb ik heel veel werk, zowel met nieuwe karren maken als met het onderhoud ervan. In de laatste week van augustus neem ik mijn fiets en bezoek ik al mijn klanten aan de kust. Dan sla ik een praatje over het seizoen en noteer ik de bestellingen voor volgend seizoen, en zo blijven we bezig.'



'Ik ben veel liever bezig met billenkarren maken dan met alles wat erbij komt kijken. Als ik in mijn bureau papierwerk in orde maak, moet ik puffen. Ben ik bezig in het atelier, dan ben ik aan het zingen.' –
Carl Gies

© Inge Kinnet

Gebroonte

VAN EEN BILLENKAR

Het maken van een billenkar is echt vakmanschap. T&T Quality Go-Carts uit Westkappelle is de laatste fabrikant in België waar dagelijks nog zelfgemaakte karren van buiten rollen. Benieuwd hoe zo'n billenkar tot leven komt? Ontdek hier het productieproces.



1

Eerst worden stalen buizen van zes of twaalf meter lang verzaagd en geplooid. De geplooid buizen worden vastgezet op de montage tafel en het chassis wordt gepunt. De lasser last de buizen kort aan elkaar.



© Raphaël Demaret

2

Van de montage tafel gaat het naar de laspost. Daar gebeurt het stevige laswerk en het afslijpen.

De billenkar verlaat het atelier van T&T en wordt bij Vlamytal in Brugge gezandstraald en gemetalliseerd. Door een laagje tin op het frame te stralen, is de billenkar goed bestand tegen roest.



© Raphaël Demaret

3

Zodra de billenkar terug in het atelier in Knokke-Heist komt, worden alle bewegende onderdelen op het chassis gemonteerd: lagers, achteras, stuursysteem en remmen.

De billenkar-in-wording gaat de spuitcabine in en krijgt in twee lagen een mooi kleurtje.



© Raphaël Demaret

4

De billenkar is klaar voor de finishing touch: de werknemers duwen de stoel op zijn plaats, monteren de tandwielen, leggen de ketting erop, monteren het stuur en draaien de wielen aan. Daarna alleen nog de reflectoren, reclamestickers en beschermdopjes voor de moeren, ...



© Raphaël Demaret

Tuut... tuut...!

...en de billenkar is klaar om te vertrekken naar zijn eigenaar.



Multifunctionele BILLENKARREN

Bloemenstoet

In de bloemenstoet in Middelkerke kon de billenkar niet ontbreken. De drie renners stellen drie winnaars voor van de Ronde van Frankrijk: Briek Schotte (2e in 1948), Roger Lapébie (1937), Gino Bartali (1938 en 1948).



Collectie Patrick De Jonghe, 1939 Middelkerke

Velokoers voor zeevissers

Het Nieuw Visscherijblad van 12 september 1947 berichtte over een 'velokoers voor zeevissers' in Oostende. 'Vanhoutte A., Cloet M. en Calcoen A. hadden hun "gewicht" in een billenkijker of cuisse-tax samengeperst en zorgden voor de komische noot.'

Jeux Sans Frontières

Of Spel Zonder Grenzen, Knokke, 1975. Teams uit Italië, Zwitserland, Frankrijk, Nederland, Groot-Brittannië en België namen het tegen elkaar op. Een proef op een billenkar hoorde daar natuurlijk ook bij.

Ronde van België

Ivan Cattrysse en Marcel De Jonghe reden in 1961 België rond met een billenkar die aangedreven werd door een benzinemotortje én twee paar benen. Op zes dagen tijd reden ze duizend kilometer. De politie hield hen verschillende keren tegen, maar ze mochten telkens met de glimlach verder rijden. Aan hun billenkar hing een gedroogde haring. Als hun geld op zou raken, zou de haring hun laatste avondmaal worden.



Collectie Patrick De Jonghe, 1961

Billenkarren op de Vosseslagfeesten

Billenkarverhuurder Seghers uit De Haan organiseerde met de Vosseslagfeesten billenkarrenraces van 100 of 200 meter. De Driftweg was hiervoor een hele dag afgesloten. Zelfs de allerkleinsten deden mee!

Belgisch billenkarrenkampioenschap voor brandweperlui

Sinds 1985 stuurden meer dan 25 jaar lang brandweerkorpsen uit heel België hun vier beste trappers naar Middelkerke om de grote prijs binnen te halen.



Collectie Gemeente Middelkerke, ca. 1986-1996

Uitstap met de scouts

Veel jeugdbewegingen die aan de kust kwamen kamperen, huurden voor een dag een billenkar. Ook lokale jeugdbewegingen sprongen vaak de billenkar op. De scouts van De Haan sloten in 1976 het feestweekend voor het tienjarig bestaan van de meisjesscouts en het twintigjarig bestaan van de jongensscouts af met een billenkarrenrally.



Collectie VVKM Nele en VVKS Jan Breydel De Haan, 1976 De Haan

In het huwelijkskarretje

En ze leefden nog lang en gelukkig...



Collectie Martin Dauw, 2016

Ook dat nog...



DE POLITIE VERSUS DE VERHUURDER

Vervoermiddel of speelgoed?

Gilberte Vandenberghe - Bredene: *'In de jaren 50 en 60 moesten billenkarrenverhuurders taksplaten aan hun karren hangen. Mijn vader weigerde dat te doen. Hij vond dat billenkarren speelgoed waren, maar de politiecommissaris van Bredene dacht daar dus anders over. Hij begon een rechtszaak tegen mijn pa en maakte elke keer een pv op als er een billenkar zonder taksplaat buiten reed. Hij heeft honderden pv's geschreven, maar mijn vader liet zich niet doen: "Als je boek volgeschreven is, zal ik je een nieuw geven", riep hij naar de agenten. De rechtszaak sleepte bijna tien jaar aan. Mijn vader heeft op een bepaald moment zelfs een billenkar meegenomen naar de rechtbank en voor de rechter zijn neus gezet: "Is dit een vervoermiddel of is het speelgoed?" vroeg hij. Dat bleek de juiste aanpak te zijn, want hij heeft de rechtszaak gewonnen.'*

Meer dan tien boetes

Bernard Mestdag - Bredene: *'Ik schreef consequent de gegevens van de identiteitskaarten van de huurders over, want ja, enkele dagen later kon er een boete in je bus vallen. Op een dag werd ik op het politiebureau geroepen: "Ja, Mestdaghsje, wat heb jij nu allemaal weer uitgestoken", vroeg de commissaris. "Een moto op jouw naam is in Knokke op de Lippenslaan tegengehouden door een politieagent in burger omdat hij op één wiel reed. Hij is op de vlucht geslagen, werd achtervolgd, heeft verschillende rode lichten genegeerd en uiteindelijk is de politieagent hem uit het oog verloren." Die bon vivant had meer dan tien boetes veroorzaakt. Dan moet je aan de politie kunnen bewijzen dat je die moto verhuurd hebt, hé.'*

Amarone, Amarone

Enrico Riccioli - Oostende: *'Mijn pa was een groot liefhebber van Amarone, een wijn van Valpolicella. Hij liet kisten van die wijn speciaal overkomen van Italië naar Oostende. Hij dronk niets anders. Elke dag zaten er wel één of twee gendarmes of politieagenten achteraan in de zaak bij mijn vader. Samen leute te maken en een glas Amarone te drinken. Iedereen kende mijn pa, hij was een figuur.'*

Gebarricadeerd

Rudi Cattrysse - De Haan: *'Je komt van alles tegen als verhuurder. Drie jaar geleden stond er plots een groepje van dertig man voor mijn deur. Ze sprongen allemaal op de billenkarren die voor mijn deur uitgesteld stonden en reden weg. Ze reden als gekken in het rond, op borduren, tegen auto's. De politie heeft uiteindelijk verschillende straten gebarricadeerd met auto's om ze tegen te houden. Natuurlijk wilden die gasten niet betalen. Dat is nog een heel spel geweest. Ze dreigden ermee om 's avonds mijn ruiten in de slaan. Daar lig je toch wel een paar nachten wakker van.'*

Wat wel en niet mag

Alain Croes - Blankenberge: *'Wij komen goed overeen met de Blankenbergse politie omdat we onze klanten duidelijk uitleggen wat wel en niet mag op de billenkar. We houden ook goed de gegevens van onze huurders bij. Als er een billenkar tegen een auto gereden is en iemand heeft het nummer van de billenkar en het tijdstip genoteerd, kunnen wij de politie de identiteitsgegevens doorgeven van wie op dat moment met het karretje reed.'*





Collectie Erwin Mahieu, 1935 De Panne



Collectie Stadsarchief De Benne- Blankenberge, 1952
Blankenberge

*'Ik vond Armand Pien,
die 37 jaar lang het
weer maakte op tv, een
fantastische weerman.
Hij had het voor de kust
en voorspelde altijd goed
weer. Zo zakten er elk
weekend veel toeristen af
naar zee.'* – Alain Croes



Collectie Filip Dequecker

1001

NAMEN VOOR HETZELFDE

Een skelter.
Of een Pietje Plezier!

E billentaks!

Un cuistax!

Een billenkar!

Voor één persoon
is een gocart!

... een tweetrapper,
een viertrapper, een
zestrappier en een
achtrapper!

De officiële term
is kustrijwiel

Een trapauto of
een fietswagen

Une rosalie!

Een billenkijker
of een zetelvélo!

Collectie Erwin Mahieu, 1939 Oostende

BEKNOPTE BIOGRAFIE

Interviews

Patrick De Jonghe en Ronny Van Troostenberghe (5 februari 2020), Inga Scharley (17 februari), Alain Croes (2 maart 2020), Rudi en Ivan Cattrysse (8 maart 2020), Bernard Mestdagh en Gilberte Vandenberghe (22 juni 2020), Joe Goes (16 juli 2020), Carl Gies (17 juli 2020), Enrico Ricciolini (30 juli 2020), Ivan Verhaeven (16 augustus 2020), Christine Aelter

Correspondentie

Cis Kennes (9 januari 2020), Ignace Vanden Bulcke (13 januari 2020), Jan Bart Van In (4 februari 2020), Katrien Vervaele (1 maart 2020), Dirk Beirens (20 maart 2020), Martine Nijsters (21 maart 2020), Edwin Fontaine (24 juli 2020), Roland Desnerck (11 augustus 2020), Erwin Mahieu (11 augustus 2020), Katrien Lingier (13 augustus 2020)

Geschreven bronnen

- Kranten en tijdschriften: Brugsche Courant (10/1/1950), De Duinengalm (3/6/1938), De Standaard (19/7/2004), De Zeewacht (7/4/1938, 10/7/1998, 13/8/1999), Het Belang van Limburg (16/7/1999), Het Laatste Nieuws (6/1/2017, 7/8/2017, 6/6/2020), Het Nieuwsblad (30/6/2015, 16/10/2019), Het Visscherijblad (18/11/1939, 18/11/1939, 23/3/1940, 21/3/1941, 12/9/1947), Het Volk (1/9/2001), Krant van West-Vlaanderen (23/9/2005), Kustkrant (7/7/1984), La Patrie (9/4/1938), L'Echo d'Ostende et du littoral (29/5/1937, 17/7/1937), Le Littoral (9/4/1938), Made

in West-Vlaanderen (15/10/2019), Trends (7/7/2012), West-Vlaanderen Werkt (1/10/2019)

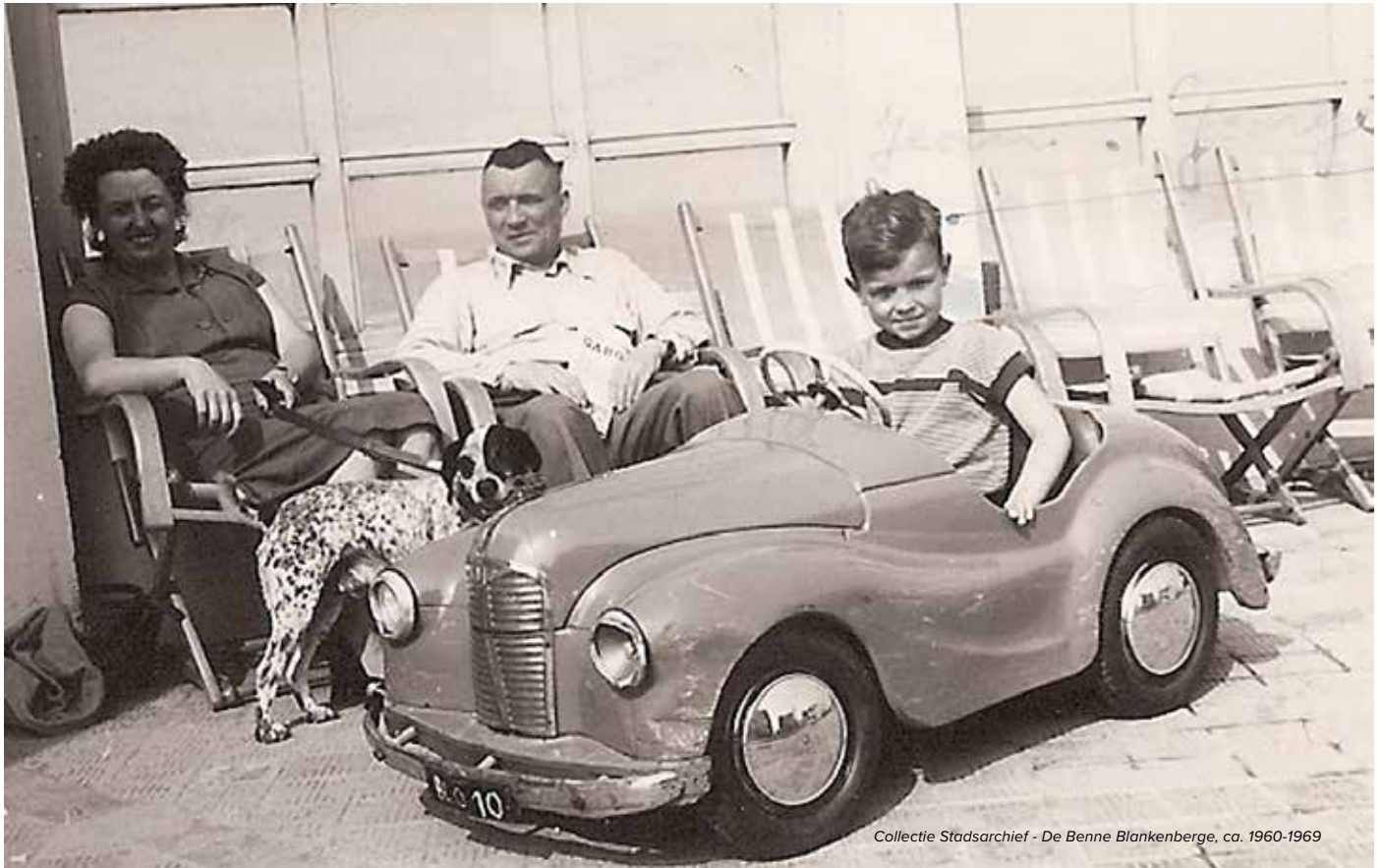
- D.L. Bouquillon, 'Kustfolklore deel 2: billekarren', in: Rond de Kiosk, zomer 1992
- Pierre Darge, 'Het wel en wee van samen trappen', in: Nest Kust Special, 2018
- Omer Vilain, 'Moderne kustfolklore bijna een halve eeuw oud', in: De Plate, 1979 (1)

Online bronnen

- S.n., 'A boardwalk empire: The family-owned Cuistax business in De Panne', geraadpleegd op 10 juni 2020 via www.thewordmagazine.com
- S.n., 'About Quadracycles', geraadpleegd op 1 juli 2020 via www.web.ncf.ca
- Carl Gies, 'Catalogus T&T Quality Gocarts', geraadpleegd op 5 juli 2020 via www.qualitygocarts.be
- Katrien Lingier, 'Torck in Deinze', geraadpleegd op 2 augustus 2020 via www.deinze.torck-pedalcar.com

Beeldmateriaal

Wij hebben zoveel mogelijk getracht om de auteursrechten die op de beelden van toepassing zijn te achterhalen. Meen je dat je rechten kunt doen gelden, gelieve contact op te nemen met de erfgoedcel via info@kusterfgoed.be. Indien de rechten het toelaten, vind je alle beelden uit deze publicatie terug op www.beeldbankkusterfgoed.be.



Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge, ca. 1960-1969



Collectie Erwin Mahieu, ca. 1952



Collectie Anita Bode, 1956 De Haan

HERKOMST BEELDEN

Omslagfoto: Collectie Annie Dewitte
Collectie Stad Oostende – Toerisme Oostende
Collectie Gemeente Middelkerke
Collectie Stadsarchief - De Benne Blankenberge
Collectie gemeentearchief De Haan
VVKM Nele en VVKS Jan Breydel De Haan
Collectie Alain Croes
Collectie Anita Bode
Collectie Anne-Marie Maertens
Collectie Christine Aelter
Collectie Dirk Beirens
Collectie Edwin Fontaine
Collectie Erwin Mahieu
Collectie Familie Vloeberghs
Collectie Filip Dequeecker
Collectie Friede Lox
Collectie Heemkring Tussen Noordee en Noordzee
Collectie Huis van Alijn
Collectie Inga Scharley
Collectie Ivan & Rudi Cattrysse
Collectie Joe Goes
Collectie Katrien Vervaele
Collectie Koen Vantomme
Collectie M. Neyman
Collectie Martin Dauw
Collectie Mestdagh – Vandenberghe
Collectie Patrick De Jonghe
Collectie Rita Peckelbeen
Collectie Ronny Van Troostenberghe
© Inge Kinnert
© Raphaël Demaret
© Atlantikwall Raversyde-Provincie West-Vlaanderen
© Davy Coghe
© Drukkerij Verstraete Zeebrugge
© Johan Van Belleghem



Collectie Familie Vloeberghs, 1965



*'Ik zeg altijd dat mensen
in hun leven drie keer
met een billenkar rijden.
De eerste keer als kind,
dan als jonge ouders met
hun kinderen en dan met
hun kleinkinderen.'* – Filip
Dequeecker

Collectie Anne-Marie Maertens, 1960 Heist

Colofon

Trappen aan zee is een eenmalige uitgave in het kader van het gelijknamige project over **billenkarren aan de Belgische kust**.

Verantwoordelijke uitgever

Bart Plasschaert, voorzitter Kusterfgoed

Concept

Erfgoedcel Kusterfgoed

Zandvoordeschorredijkstraat 289A 8400 Oostende
059 270 770 - info@kusterfgoed.be - www.kusterfgoed.be

Onderzoek en samenstelling

Manon Dekien

Vormgeving

Laurence Kalman - www.kalman.be

Redactie

Mark Van Bogaert

Partners

De gemeenten Middelkerke, Oostende, Bredene, De Haan en Blankenberge

Met dank aan

Christine Aelter, Dirk Beirens, Rudi Cattrysse, Ivan Cattrysse, Davy Coghe, Alain Croes, Patrick De Jonghe, Raphaël Demaret, Roland Desnerck, Carl Gies, Joe Goes, Annemie Jansseune, Cis Kennes, Inge Kinnet, Katrien Lingier, Erwin Mahieu, Bernard Mestdagh, Mireille Neyman, Martine Nijsters, Enrico Ricciolini, Inga Scharley, Peter THEunynck, Paul Top, Germaine Vandenberghe, Ignace Vanden Bulcke, Jan Bart Van In, Koen Vantomme, Ronny Van Troostenberghe, Ivan Verhaeven, Katrien Vervaele; Archief Bredene, Archief De Haan, Archief Oostende, Archief Middelkerke, Stadsarchief De Benne – Blankenberge, Sincfala, Huis van Alijn, Westtoer

Depotnummer: D/2020/14.251/01



Collectie Ivan & Rudi Cattrysse



Collectie Alain Croes, ca. 1960-1965

Een kleurrijke traditie

Het verhaal van de billenkar start eind jaren 20. Samen met het kusttoerisme kreeg de billenkar een vaste stek aan de Belgische kust. In dit boekje ontdek je het verhaal achter die kleurrijke traditie. Want de traditie om een ritje op de billenkar te maken, de evolutie van de kustrijwielen en de verhalen van lokale ondernemersfamilies die er de laatste decennia hun brood mee verdienden, zijn cultureel erfgoed, typisch voor de kust.

Erfgoedcel Kusterfgoed

Kusterfgoed zet zich in voor het roerend en immaterieel erfgoed in Middelkerke, Oostende, Bredene, De Haan en Blankenberge.

Erfgoed is een verzamelbegrip voor al wat we van vorige generaties overerven en het bewaren waard vinden. We nemen het over, dragen er zorg voor en geven het door, omdat wij er als gemeenschap of persoon belang aan hechten. Erfgoed vertelt ons iets over de huidige maatschappij en over onszelf. We beleven het en het geeft onze identiteit mee vorm.

Als erfgoedcel Kusterfgoed ondersteunen we de werking en de projecten van lokale erfgoedzorgers en -liefhebbers om erfgoed te bewaren voor de toekomst. Daarnaast werken we samen met partners eigen projecten uit, zoals 'Trappen aan zee', om lokaal erfgoed in de kijker te zetten en iedereen de kans te geven om wat minder bekend erfgoed te ontdekken en door te geven.

