

CONSTRUCTIE VAN EEN BLOEMENWAGEN

De eerste bloemenwagens zijn eigenlijk met bloemen versierde boerenkarren, getrokken door paarden. De dieren verhinderen het vooraanzicht op de wagen zodat men op zoek gaat naar een alternatief. Op het einde van de Tweede Wereldoorlog laten de Amerikanen en Engelsen een aantal jeeps achter in het Waasland. Transport naar het thuisland is immers te duur. De stad Sint-Niklaas beschikt over twee jeeps waarvan één gebruikt wordt door de politie. Deze legervoertuigen worden geleend door de organisatoren van de bloemenstoet. Rond de voertuigen bouwt men een gebinte waarop de bloemenconstructie wordt uitgewerkt. De eerste constructies zijn vervaardigd uit hout, later wordt ijzer gebruikt.

De jeeps hebben vaak af te rekenen met pech: de motor raakt oververhit, de banden lekken, onderdelen sneuvelen ... Dit zorgt voor oponthoud en vereist een interventie van Touring Wegenhulp. Bij een beperkt aantal wagens zit de jeep niet verborgen onder de constructie. In 1952 zijn alle paarden vervangen door motors. De jeeps worden opgevolgd door de 'stampers'. Een zestal mannen neemt plaats onder de wagen en duwt het geheel. Via 'kijkgaatjes' staan ze in contact met twee begeleiders die instructies geven inzake besturing. Regelmatig worden plas- en drankpauzes ingelast.

De basisvormgeving van de bloemenwagen, aanvankelijk hout en daarna ijzer, wordt bekleed met plooibaar ijzer en afgewerkt met kippengaas en later met 'mousse matten'. Dergelijke constructie wordt uitgevoerd in de stadsgarages (Kazernestraat) of in overdekte schuren of hangars bij constructeurs in de buurt. Dit werk, uitgevoerd in de vrije uurtjes door vrijwilligers, neemt maanden in beslag. Het bouwen van een wagen vraagt gemiddeld dertig uren laswerk.

Voor de bekleding van de wagens met mos, bloemen en steekwerken gebruiken de bouwers de hangars van de firma Scheeders-Van Kerchove. Daar worden alle wagens samengebracht in het weekend van de stoet. Buren, vrienden, jeugdverenigingen en stadspersoneel gaan met verenigde kracht aan het werk om de eindafwerking in 24 uur af te ronden. Per wagen gaan 5 tot 10 vrijwilligers aan de slag. Ook 's nachts blijft iedereen op post. Het is hard werken maar de sfeer is opperbest: er wordt gelachen, gezongen, muziek gespeeld en de directie van Grand Bazar zorgt onbaatzuchtig voor belegde broodjes voor de 1200 medewerkers (1970). 's Morgens kan de jury de wagens al een eerste keer bekijken op het terrein van Scheeders-Van Kerchove.

Het stadsbestuur koopt de begonia's aan bij bloemenkwekers in Lochristi, Beervelde, Zeveneken, Destelbergen, Oostakker en Zaffelare; de dahlia's komen uit Loenhout en Wommelgem; de overige bloemen uit de 'Hallen der voortbrengers' te Brussel en de bloemenveiling te Aalst. Voor de basis van een wagen worden gemiddeld 1 m³ mos en 40.000 bloemen gebruikt. Kers op de taart zijn bloemstukken met gladiolen, anjers en rozen, gemonteerd door fleuristen. Tot 1956 zorgen lokale fleuristen Armand Van Poucke en zonen, de gebroeders De Smedt, de firma Mimosas (De Bock – Verhoosel), de gebroeders Ghys, firma Neyt en zonen, José Van Bel, ... voor de steekwerken.

Vanaf 1957 worden een aantal steekwerken gecreëerd door de Koninklijke Unie van de Floristen van België (KUFB). In de jaren 1960 zijn vrijwel alle wagens door de leden van deze Unie met steekwerken versierd. Deze beroepsvereniging behartigt de belangen van de beroepsfleuristen. Ze is niet politiek gebonden en werkt zonder overheidssubsidies. De bloembinders betalen lidgeld en in ruil daarvoor verdedigt de Unie hun belangen en zorgt voor promotie en advies aan deze beroepssector.