

Au temps des roues en bois : Paul Jordan

Autor(en): **Rauber, Priska**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cahiers du Musée gruérien**

Band (Jahr): **6 (2007)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048107>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

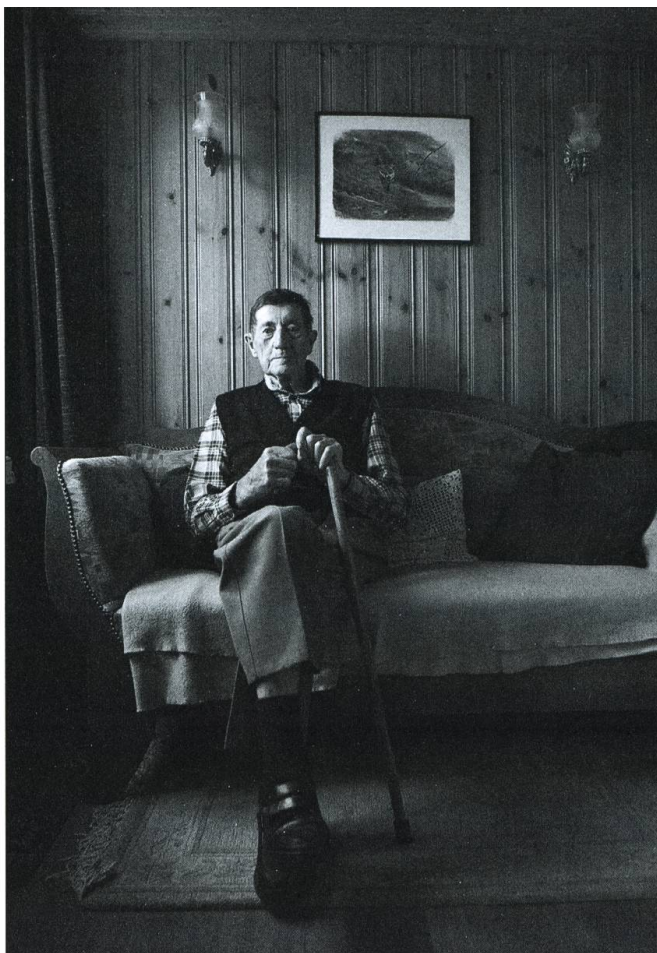
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Au temps des roues en bois

► PAUL JORDAN

Paul Jordan a été l'un des derniers charrons de la région encore en activité. Jusqu'à sa retraite qu'il a prise petit à petit, voilà un peu plus de cinq ans. Il a aujourd'hui 86 ans, et, malgré le poids des ans, son œil pétille toujours lorsqu'il évoque son métier, dont le déclin a commencé dans les années 1950. Faute de demande.

Paul Jordan est toutefois «resté dans le bois», puisqu'il a toujours décliné son activité entre le charronnage et la charpenterie.



Paul Jordan, Vaulruz, 27 septembre 2007. © Nicolas Repond

Paul Jordan, avez-vous suivi une formation de charron?

Oui, j'ai effectué un apprentissage à Vauderens, chez Paul Buchillier. J'avais 24 ans, c'était en 1945, juste après la guerre.

A 24 ans?

Il faut dire qu'auparavant nous étions tout le temps mobilisés. Mais je travaillais déjà dans le métier, chez mon oncle qui était charron. Comme lui ne pouvait pas prendre d'apprenti, je me suis formé ailleurs.

Avez-vous formé des gens à votre tour?

Oui, une seule personne: le fils de mon maître d'apprentissage! Il me l'a envoyé, ne préférant pas former son fils lui-même. «Quand je l'engueulerai, il ira pleurer chez sa mère», plaisantait-il! C'est d'ailleurs la seule demande que j'ai eue. Le métier a vite commencé à s'éteindre...

Pour quelles raisons selon vous?

Simplement parce que les roues en bois n'étaient plus demandées par les agriculteurs... A part les roues et les chars, je ne faisais personnellement pas tant d'autres choses... A partir des années 1960 je dirais, je travaillais davantage dans la charpente que dans le charronnage. Il me restait bien quelques réparations, de timons ou de limonnières, mais du neuf, non.

Vous avez toutefois reconstruit une roue en 1992, la presse en a même parlé...

Oui, et ça faisait longtemps que je n'en avais pas refait une entièrement. Plus de trente ans! C'est un homme de Villars-sur-Glâne qui a trouvé un char dans une grange de St-Légier, mais il lui manquait une roue. Il a fait des recherches à travers tout le canton et m'a finalement déniché dans le bottin! A l'époque, il fallait compter une journée de travail pour une roue. Là, j'ai mis un peu plus longtemps. Pour le plaisir déjà, et parce que je n'avais plus tous les outils nécessaires sous la main!

Racontez-nous comment se fabriquait une roue...

Tout d'abord, on fabriquait le moyeu. C'est une pièce de bois dur massive, en noyer ou en orme, que l'on façonnait au moyen d'un tour à bois. Ensuite, on perçait un trou conique à l'axe et on traçait les rayons. Généralement douze pour les roues que je fabriquais (n.d.l.r.: celles des charrettes de Charmey en possèdent huit). Puis on procédait au mortaisage, le trou qui accueille les rayons. De façon à ce que le moyeu soit résistant, on le renforçait en y appliquant des frêpes (anneaux métalliques posés à chaud, qui pressaient fortement le bois en se refroidissant). Cela se faisait chez le forgeron.

Ensuite, on fabriquait les rayons, en frêne compte tenu de l'excellente résistance mécanique de cette essence. On y faisait un tenon, soit la partie qui permet de le fixer dans le moyeu. Il fallait observer des règles immuables de façon à ce que la roue (très sollicitée par les charges et les chocs latéraux) ait une durée de vie comparable au reste du char ou de la charrette. Tout d'abord, il était impératif que les rayons ne soient pas perpendiculaires au sens de la rotation. Les mortaises du moyeu (partie femelle) étaient pratiquées en biais. Le tenon du rayon (partie mâle) était quelques millimètres plus gros que la mortaise, pour que le rayon tienne. Et là, il fallait taper pour l'enfoncer!

Ensuite, il s'agissait de mettre la jante. Comme le rayon était fuyant, il fallait le tirer en posant la jante. Celle-ci était composée de plusieurs segments. La roue retournait alors chez le maréchal-ferrant, qui y appliquait le cercle sur le pourtour extérieur.

Propos recueillis par Priska Rauber