



Wagenmakerij

Het maken van menwagens (boerenwagens) en verenwagens (huifwagens) bestond uit bijzonder veel opeenvolgende handelingen. Hier wordt het maken van een boerenwagen beschreven. Het verschil is dat een huifwagen niet uitneembaar is, de menwagen voor een groot deel wel en dat de huifwagen – bestemd voor personenvervoer – lichter is, ranker gebouwd dan de menwagen. Het principe van de bouw is evenwel gelijk.

Voor de bouw van een volledige menwagen werd een volleerd wagenmaker geacht 36 werkdagen nodig te hebben – niet gerekend de van tijd tot tijd benodigde assistentie van een tweede man en van de smid.



Wagenmakerij Van de Weele, Scherpenisse, circa 1920. (ZB, Beeldbank Zeeland)

De wielen

Eerst werd de 'busse' (de naaf) van het wiel gemaakt, meestal uit het bovenstuk van een boom dat eerst drie maanden in het water had gelegen (West-Zeeuws-Vlaanderen). De busse werd gedraaid op een eenvoudige houten draaibank, aangedreven door twee mannen die een vliegwiel bedienden. Hij was 50 cm in doorsnee en 70 cm lang.

In het vooreind van de busse werd met een fretboor tot de helft van de lengte een gat geboord van 1,5 of 2 cm breed. Daarna werd hetzelfde gedaan vanaf de achterzijde, zodat de gaten in elkaar overliepen. Met steeds grotere lepelboren werd het gat vervolgens vergroot. Daarna werd het uitgeboord met taps toelopende grote boren, de schoepers – ook deze van steeds groter formaat. De schoepers werden aangedreven door twee mannen die rondliepen terwijl ze een circa 2 m lange schoeperboom vasthielden. De schoeperboom was in het midden aan het bovineind van de schoeper vastgemaakt. Om het gat precies in het midden te houden waren aan het bovineind van de busse van te voren cirkels aangebracht. In het ontstane gat werd later de ijzeren askoker aangebracht. Met centerboren werden de gaten aangegeven die de fretboor moest uitboren. Men boorde er niet dieper mee dan 1/3 cm.

Een achterwiel bestond behalve uit de busse, uit twaalf spaken, zes velgdelen en zes drevels (pinnen) die de velgdelen onderling verbonden. Een voorwiel, dat veel kleiner was, had tien spaken en vijf velgdelen en drevels. De speêken (spaken) waren gemaakt uit eikenhout: in vieren gespleten eiken stammetjes uit Brabant of België. De spaken werden op dikte gemaakt met een 'aolmes of snijmes (trekmes, circa 20 cm lang, verder ook gebruikt om versieringen mee aan te brengen) en daarna in de naaf gezet.

Daarbij werd de spaakpit gebruikt, een langwerpige, met zware houten delen omringde put binnen in de wagenmakerij. De busse werd in het midden ervan vastgezet met keggen en nauwkeurig in twaalf (of tien) delen verdeeld. Met een lange fretboor werden de circa 7,5 cm diepe gaten geboord. Twee voor één spaak, die vervolgens uitgehakt werden tot een vierkant waarin de spaak paste. Met een zware ijzeren hamer werd de spaak vervolgens in de busse gedreven, daarna werden twee gaten geboord voor de volgende spaak, enzovoort.

Wanneer alle spaken op de busse waren aangebracht, werd het wiel uit de spaakput genomen en horizontaal op een driepoot geplaatst. Nu werd nauwkeurig gemeten waarna de velgdelen op de juiste lengte werden gezaagd. De drevels die de velgdelen moesten verbinden, waren in het midden iets dikker dan aan de uiteinden. De uiteinden van de spaken die in de velgdelen moesten passen, werden rond gemaakt en op de vereiste dikte gesneden. Om ze passend te maken, werd het velgdeel er steeds weer losjes op geslagen, waarna aanpassing volgde. De velgdelen werden in de bankschroef gezet waar de gaten voor de spaken er met een fretboor in werden aangebracht.

Tenslotte werd in ieder velgdeel het rechteruiteinde van een van de drevels geslagen en daarna konden de velgdelen op de spaken worden geslagen. Bij dit laatste kneep een assistent de twee spaken enigszins naar elkaar toe met behulp van een spakenknijper, twee stokken van circa een meter die verbonden waren door een dik touw dat door de uiteinden van beide stokken heenliep. De stokken werden om twee spaken heen geslagen en de assistent kneep de spaken zoveel mogelijk naar elkaar toe. Het aanbrengen van de velgen moest uiterst voorzichtig gebeuren. Bij het verdere aanslaan van de velgdelen sloten de drevels de velgdelen automatisch aan elkaar vast. De drevels werden tenslotte met spietjes op de velg vastgezet.

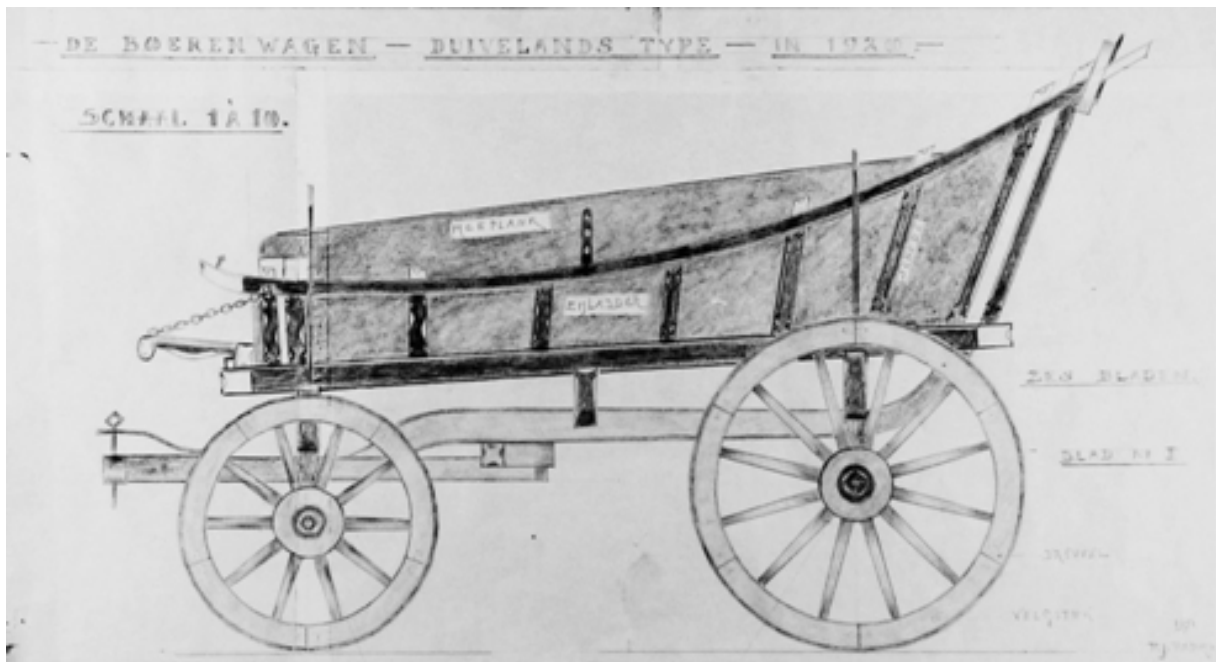
De smid bracht later een zware ijzeren wielband aan om het uiteenvallen van het wiel te voorkomen. De wielband werd op het smidsvuur rood gestookt, waarbij heel de vuurplaats met zaagsel bedekt was om de band warm te houden. De band werd net zolang rondgedraaid tot hij helemaal rood was en dan met tangen vastgepakt. Buiten op straat voor de smederij, nooit ver van de wagenmakerij gelegen, lag een wielsteen, een ronde steen die precies dezelfde omtrek had als een wagenwiel. Het houten wiel, dat bovenop die wielsteen lag, kreeg nu de gloeiend hete band omgelegd, waarna deze met water gekoeld werd. Het ijzer kromp weer en de band zat muurvast om het wiel.

Daarna sloeg de wagenmaker de ijzeren askokers in de wielen. Doorheen de as werd nog een spie gestoken om te voorkomen dat het wiel eraf zou lopen.

De onderbouw

Nu werden achterstel en voorstel van de menwagen vervaardigd. Eerst werden de zware houten asblokken (of kussenblokken) gemaakt waar de assen doorheen liepen. De asblokken werden tussen de ijzeren ringen gepast die zich aan de einden van de in de kokers lopende aspijpen bevonden.

De as werd op de draaibank vervaardigd uit een stuk olmenhout van ongeveer een halve meter lang en 25 cm in doorsnee, dat eerst 'gewaterd' was. De ijzeren vierkante staaf die de twee aspijpen bijeenhield, werd vervolgens ingekapt. De ijzeren aspijpen waren niet recht, maar iets naar voren omlaag gebogen.



Tekening Duivelandse boerenwagen. (ZB, Beeldbank Zeeland)

Op het houten asblok van het voorstel van de wagen rustte een ander stevig houten blok, de draaiplaat. Asblok en draaiplaat werden met zware houten pennen aan elkaar verbonden. Uit de draaiplaat werd aan de onderkant een langwerpige opening gezaagd. In deze opening kwam later het vooreind van de 'lankwaegen', de grote balk die voor- en achterstel verbond en die even lang was als de menwagen zelf. De lankwaegen scharnierde immers ten opzichte van het voorstel.

Op de draaiplaat kwam de rondeblok (blok is in het Zeeuws niet een onzijdig woord zoals in het Nederlands, het is dus de blok) te rusten. Niet eraan vast, want het onderstel (wielen, asblok en draaiplaat) moest kunnen draaien. De rondeblok was een stuk hout van circa 10 bij 20 bij 150 cm. Aan de bovenkant van de draaiplaat en de onderkant van de rondeblok waren stevige ijzeren platen bevestigd om te snelle slijtage door het over elkaar schuren van de twee te voorkomen. De twee platen rustten dus op elkaar en werden regelmatig gesmeerd met smout. Hierop draaide immers het grootste deel van de menwagen ten opzichte van het voorstel. Asblok en draaiplaat werden op de uiteinden uitgezaagd en afgerond.

Rondeblok en voorstel werden met elkaar verbonden door middel van een zware ijzeren bout met brede kop, de diepsteker. Deze rustte met de kop van boven op de boomplank, de bodemplank van de menwagen en liep door tot beneden de ijzeren asplaat. Tussen de draaiplaat en de asblok kwamen horizontaal de twee kromme voorarmen van de wagen te liggen. De onderste helft daarvan werd in de asblok, de bovenste helft in de draaiplaat ingekapt en ingezaagd. De voorarmen, verbonden door een dwarshout (zweêkhout), vormden het draaibare deel van de menwagen, de schaer of het zweêk. Het zweêkhout draaide onder de lankwaegen door, de armen waren naar achteren gericht.

Tussen de twee uiteen gespreide voorarmen werd de voor de wagen uitstekende disselboom vastgemaakt en wel door middel van een ijzeren bout die dwars door voorarmen en disselboom heen gestoken werd. Deze 'schaerbout' kon eruit getrokken worden om de disselboom los te maken. De paarden liepen aan weerszijden van de disselboom en waren op verschillende manieren eraan vastgemaakt.

Bij het achterstel rustte de rondeblok rechtstreeks op de asblok, dus zonder draaiplaat ertussen. Asblok en draaiplaat werden hier eveneens met houten pennen aan elkaar bevestigd. Evenals draaiplaat en voorasblok werden zij op de einden uitgezaagd. Tussen beide werden de kromme achterarmen uitgekeept. Op deze armen, een kleinere versie van het zweêk, bovenop de lankwaegen, rustte van voren een ijzeren plaat die voorzien was van een ijzeren pin. De pin liep

doorheen de lankwaegen en werd daaronder met een spie vastgezet. De achterarmen werden horizontaal verbonden door een ijzeren pin.

Nu werden het voorstel en het achterstel met elkaar verbonden door middel van de lankwaegen en de onderbouw was gereed. Rondom het afgeronde vooreinde van de lankwaegen werd een ijzeren muilband geklonken. Voor- en achterarmen en lankwaegen waren met behulp van een mal uitgetekend en daarna uitgezaagd. De mallen waren gemaakt van circa 1 cm dik vuren- of grenenhout.

De bovenbouw

De bodemplank van de wagen rustte op de beide rondeblokken (van voor- en achterstel) en in het midden op de bovenwaartse kromming van de 'lankwaegen'. Helemaal van achteren rustte zij op het uiteinde van de lankwaegen. De lankwagen zat van achter met een spie vast.

De uitneembare wagenbak die van voren open was, bestond behalve uit de bodemplank uit twee zijschotten, twee tronkladders en het achterbord.

De zijschotten liepen over de hele lengte van de wagenbak en bestonden uit een onder- en een bovenboom, zeven of acht scheden (opstaande balkjes) die onder- en bovenboom verbonden, en het vurenhouten beschot. De onderboom was recht, de bovenboom liep naar achteren omhoog. De scheden en de bomen werden half rond gemaakt en waren dus aan de binnenkant plat – daar werd het beschot tegen gespijkerd.

De platen voor het beschot werden evenals bodemplank, achterschot en leverplank gezaagd uit vurenhout dat bij de houthandel was gekocht. Het overige hout van onder- en bovenbouw behalve het lange galghout en de poengerboôm (zie hierna) was olmenhout dat de wagenmaker in eigen omgeving kocht.

De twee voorste en de twee achterste scheden stonden dicht bij elkaar, met zo'n 7,5 à 8 cm tussenruimte. Van achteren kon daar het achterschot tussen geschoven worden en van voren eventueel de leverplank. De twee voorste scheden stonden verticaal, meer naar achteren werden de scheden steeds schuiner gezet. Het achterschot helde dan ook naar achteren.

De zijschotten werden op hun plaats gehouden door twee klampen die tegen de voorkant van de voorrondeblok en de achterkant van de achterraondeblok rustten. In de hoogte werden zij op hun plek gehouden door de vier 'ronden', opstaande houten die stevig in de uiteinden van de twee rondeblokken verankerd waren. De ronden hielden naar boven toe naar buiten, zodat de zijschotten van boven wat naar buiten overhielden. De bovenbomen die bovenop de zijschotten kwamen, werden in gebogen vorm uitgezaagd en later op een houten vorm verder krom gebogen.

Bovenop de bovenbomen konden nog 'troenkladders' worden aangebracht, zodat de wagen hoger geladen kon worden. Het waren vuren planken die op de bovenbomen pasten en die aan elkaar verbonden waren door vier dwarshouten (ook weer scheden genaamd) die vanonder uitstaken en die in vier gaten in de bovenboom pasten.



Boerengerij Ovezande, 1910. (ZB, Beeldbank Zeeland)

Het achterbord bestond uit een boven- en onderboom en drie scheden, twee aan de zijkanten en één in het midden. Het achterbord werd tussen de zijschotten gepast. De sluitboom was een fraai gesneden circa 15 cm dikke plank met een eindje vóór de twee uiteinden ronde gaten waarin de bovenbomen van de zijschotten pasten. Aan de sluitboom hingen aan weerskanten korte ijzeren kettinkjes met een spie. Die spieën werden doorheen daartoe aangebrachte gaten in de bovenboom gestoken, zodat achterbord en zijschotten stevig aan elkaar kwamen vast te zitten. De zijschotten en de borden bestonden uit driekwarts vurenhout (driekwart duim – inch – dik), de bodemplank (in het Zeeuws dus: boom- of boômplanke) was een duim dik.

De bodemplank was even lang als de zijschotten en had aan de voorkant een dwarsplank waarop een ijzeren plaat gespijkerd werd. Daarop rustte de kop van de diepsteker (zie hiervoor). In het midden en vanachter aan de onderzijde werden brede dwarsplanken aangebracht waaraan weer lange planken werden gespijkerd, evenals aan de dwarsplank van voren. Helemaal aan het vooreinde werd een afgeronde schede gespijkerd om de lange planken bij elkaar te houden. De bodem van de wagenbak bestond dus uit lange planken, gedragen door de bodemplank.

Losse onderdelen

De leverplank was een vuren plank van 25 cm breed met twee klampjes, die bij het vervoer van granen of peulvruchten (in zakken) van voren verticaal tussen de zijschotten werd gestoken.

Verder waren er als losse onderdelen de korte en lange galghouten. De lange galgen waren geschaafde en glad gemaakte dennenstammetjes van 2,75 à 3 m lengte. Zij liepen evenwijdig aan de zijschotten en staken vanachter een heel eind uit achter de wagenbak. De korte galghouten liepen dwars over de wagenbak heen. Tezamen moesten de vier galghouten de wagen bij het laden van hooi, schoven en peulvruchten een groter laadoppervlak geven.

Een los onderdeel was ook de menladder, gelijkend op een heel brede ladder. Dit samenstel van balkjes (twee opstaande en vier dwarsbalkjes) had aan de onderzijde twee gaten waar een zwaar touw doorheen gehaald werd dat ook door

de bodemplank liep. Als de menladder rechtop stond, werd dat touw met stevige knopen onder de bodemplank vastgemaakt. Tegen deze ladder werden de graanschoven of peulvruchten opgestapeld. De menladder voorkwam het naar voren uitzakken van de lading. Werd zij niet gebruikt, dan lag zij plat op de bodem van de menwagen.

Verder was er nog de 'poengerboôm', een lange zware dennenstam die na het laden van een voer hooi, schoven of peulvruchten in de lengte bovenop het voer werd vastgemaakt. Door middel van een inkeping aan het vooreind, werd hij onder de bovenste dwarsbalk van de menladder gestoken. Daarna werd er aan het achtereind een reep over de poengerboôm gegooid. Deze liep over katrollen en was onder aan de wagen vastgeknoopt.

Hoepels voor de afneembare huif van de menwagen werden met de schrobzaag gezaagd uit olmen platen van 6¼ cm dikte. Ze waren 1,5 cm dik en 5 cm breed en werden enige tijd in het water gelegd. Vervolgens werden zij met behulp van heet water over de hoepelbocht gespannen. Dat laatste was een soort mal die in de werkplaats stond. Twee man trokken ze met kracht aan over de hoepelbocht en dan op de bocht met een aantal klampen vastgezet.

Andere werkzaamheden

Gebruiksvoorwerpen die de wagenmaker niet op bestelling maakte, maar altijd op voorraad maakte, waren bijvoorbeeld wagenronden en kortouwen (trekhouten waaraan de striengen van het paardentuig vastzaten), eggen, musterdstoelen (waarmee takkenbossen werden bijeengebonden), ramen voor spitliendes, dorsvlegels, spadestelen, stelen voor de erwtenpik en graanschoppen. De wagenmaker maakte ook huifwagens, driewielskarren en kruitwagens.

Auteur

dr. Jan Zwemer

Bronnen

E.J. van den Broecke-de Man, Dialect in West-Zeeuwsch-Vlaanderen, Groede ca. 1978, 98-101.

E.J. van den Broecke-de Man, A. Francke, Dialect op Walcheren, Vlissingen/Kruiningen 1987, 126-129 (met illustraties).

E.J. van den Broecke-de Man, A.A. Krijger-Goedegebuure (red), Dialect op Tholen en Sint-Philipsland, Vlissingen ca. 1986, 108-111 (met illustraties).

A. Dekker, Zagen, schaven en draaien. Herinneringen aan de oude wagenmakerij in Oostkapelle, in: De Wete, gedaan aan de leden van de Heemkundige Kring Walcheren, 2010, nr. 4, 23-27 (met illustraties).

J. Fraanje, Over Zeeuwse wagenmakers en hun verenigingen, in: Bulletin van de Werkgroep historie en archeologie onder auspiciën van het Koninklijk Zeeuwsch genootschap der wetenschappen, 1976, nr. 24, 24-27.

J. Fraanje, Personendossier over J. Fraanje te Borssele, wagenmaker 1949-1964. Samengesteld in 2008. Aan te vragen bij ZB\ Planbureau en Bibliotheek van Zeeland te Middelburg.

J. Vader, In den uze van den waegenmaeker (handschrift ca. 1950, bewaard in ZB\ Planbureau en Bibliotheek van Zeeland, kluisnr. 1178 A 139).

J. Vader, De wagenmakerij op Walcheren, Arnhem 1961.

Woordenboek der Zeeuwse dialecten. Supplement (Biervliet/Krabbendijke 2003), 384-391 (alle onderdelen van de menwagen in alle Zeeuwse dialecten, met illustratie).

Interview met een wagenmaker/timmerman te Waterlandkerkje, 1976, ZB\ Planbureau en Bibliotheek van Zeeland.

Interview met een wagenmaker/timmerman te IJzendijke, 1996, ZB\ Planbureau en Bibliotheek van Zeeland.

Interview met een wagenmaker te Sasput, 1998, ZB\ Planbureau en Bibliotheek van Zeeland.