



Historische Kring IJsselstein 19 (sept. 1981)

<https://hdl.handle.net/1874/10057>

Touw, touw en nog eens touw II (slot)

door **W.T. Bunnik, Utrecht**
C.A. van Duuren, Lopik
A.H. Goes, IJsselstein
Ch. W. Vink, IJsselstein

In het eerste deel van dit artikel hebben we reeds gewezen op ons gesprek met de familie Van der Neut. Veel van de gegevens over IJsselstein komen dan ook bij hen vandaan.

Zeer verheugd zijn we dat we de beschikking kregen over een oud „kasboek” van de heer E. van der Neut. Het is een gewoon notitieboekje maar hieruit komen zeer veel interessante gegevens over IJsselstein. De hieronder volgende feiten willen we u niet onthouden.

Hoewel de boekhouding in die dagen meestal op een luciferdoosje wordt geschreven, heeft Van der Neut zijn klanten al keurig op nummer in zijn boekje staan. Er zijn 88 vaste klanten. Een aantal namen zal u beslist bekend voorkomen: No. 6 Bierlang, no. 12 C. Doesburg, no. 14 D. Boer, no. 23 Jan van de Anker, no. 32 Gebr. van Rooijen Meubelfabriek, no. 46 C. Kippersluis Hoogeland, no. 52 Van Zanten Poortdijk, no. 66 D. Ruven en no. 69 Hannes Kemp.

Alle klanten dus netjes onder nummer in het boek. De bestellingen worden netjes onder elkaar geschreven en opgeteld. Na betaling - de meeste boeren rekenen slechts 1 maal per jaar af - wordt het totaalbedrag doorgestreept. Tot zover wat betreft de financiën. Verder is het interessant om te lezen welke artikelen er verkocht worden en tegen welke prijzen. Daarom een willekeurige greep uit de verkopen:

- Op 2 augustus 1907 worden aan de heer Schoonen drie appelnetjes voor 30 cent verkocht, bovendien 1 streng touw voor 20 cent en 1 streng voor 18 cent.
- In oktober 1907 koopt Scholman van de Achtersloot: 1 anderhalfjarige halster voor 30 cent en een zweep slag, kennelijk om een jong paard te dressereren.
- Markus Bleijenberg, een loodgieter in de Weidstraat, koopt voor f 3.60 acht maal 5 ons kol en 50 cent takelkoord.
- Schipper Van Dijk uit Harmelen koopt 133 voet jaaglijn van 76 ons en 1 zwarte gevlochte lei voor f 2.25.
- C. van Delft te Benschop is een steeds terugkerende klant bij Van der Neut. Hij is metselaar en neemt tevens wat „handel” mee als hij aan het werk gaat: 11 april 1907 voor 72 cent metseldraad, 30 steigertouwen van 5 m. à 25 cent per stuk, bovendien 6 hoorntouwen, een baggernet van 120 mazen, wat merlijn en halsters en wagenrepen.
- Ook de Gemeente komt in het kasboek voor, want op 12 september 1907 worden aan de „toorenkamer” 2 baggernetten en 30 m. lijn geleverd.
- Timmerman B. Voorendt staat genoteerd voor 60 vaam koord voor f 2.10 en 50 m. koord voor f 1,—.

Een goede handel is er in koe- en paardedekken. Ze komen voor in alle maten en prijzen: klein koedek is 96 cent, een groot koedek kost 99 cent, en een dicht en een open paardedek kosten respectievelijk f 1.35 en f 1.95.

In het boekje komen artikelen voor waarvan wij de namen niet meer kennen; een paar heeft u hiervoor reeds kunnen lezen, maar er zijn er nog veel meer. Bekijk u de volgende maar eens:

- **Paarde- en koehalsters:** de beste-, ronde-, veulen-, gewone markt-, witte en anderhalfjarige-, zware-, lichte-, stal-, en ringhalsters.
- Achter- en voorbannen, kalvertouwen, roladetouw, hoorntouwtjes, aftrekkers, spantouwen, wagen- en ploegrepen, ploegzelen, pink- en koestringen.
- Verschillende soorten lijnen: treklijn, merlijn, marlijn, beugellijn, bruggelijn, rijglijn, jaaglijn, sleeplijn, tweepaardslijn, 5-6-7-8- en 9 roe pootlijn, gevlochte lijn en kruislijnen.
- Tenslotte nog een aantal netten: baggernetten van 30 tot 120 mazen, appelnetjes, eiernetjes, palingfuiken, zeelt- en aalfuiken.

En we hebben nog niet alle namen genoemd. Een heel assortiment aan touwwerk dus met allemaal een verschillend gebruik. Ook de hoeveelheidsaanduidingen zijn niet altijd even duidelijk voor ons, want woorden als el, vaam, kloentje, bolletje, kluwen, klos en spoel komen niet zo vaak meer voor.

Het boekje bezat niet alleen de verkopen, ook de inkoop zijn netjes genoteerd. De belangrijkste leveranciers zijn: de firma Van Bunnik uit Utrecht, de Nederlandse Touwslagers Inkoop Maatschappij uit Zutphen, De Verenigde Touw- en Garenfabrikanten Spit en de Vletter uit Gouda, de firma Louwens en Co. uit Meppel levert alleen teer. Aan de hand van onderstaande aankoopnota blijkt duidelijk welke produkten er geleverd worden.

Friedrich Bertram, 20 december 1913.

Hamburg

- 1 baal Middellagen lang, 242 kg. f 132.28
- 1 bond gehekelde Calcutta 186 kg. à 45 cent f 83.70
- 1 baal Manilla hennep 126 kg.
- 1 baal Chinese hennep
- 1 baal Friesche vlas 100 kg.
- 4 schijven sisalgaren
- 2 pakken gehekelde sisalhennep 128 kg.
- 1 baal Java hennep
- 1 baal Bombay hennep
- 1 baal ongehekelde Indische hennep 182 kg
- 1 bond mallestoker 247¹/₂ kg.

Er worden nogal wat verschillende grondstoffen genoemd en de landen van herkomst zijn niet altijd even dichtbij.

In het archief te Vlaardingingen hebben we enkele advertenties gevonden van touwfabrikanten. Een daarvan is de firma Spit en de Vletter, een leverancier van Van der Neut.

Verder heeft Johan van der Neut in zijn boekje staan, dat hij op 17 januari 1907 is begonnen met krant lezen en dat hij f 180,— per jaar verdient, bij een 60-urige werkweek - wat normaal is in die tijd - heeft hij dan 6 cent per uur verdiend. Vandaar waarschijnlijk grote vreugde al hij schrijft, dat hij over het eerste halfjaar van 1908 10 cent per uur heeft verdiend.

J. B. VAN CATZ & ZOON
GOUDA.
 Fabrikanten van
VISSCHERS-, ZEILMAKERS- en BINDGARENS.

HANDEL IN:
Prima Visscherkoordkatoen en Zijde.

VERTIGENWOORDIGERS
 voor **NEDERLAND en KOLONIEN**

DER
Mechanische Netfabrik n. Weberei. Act. Ges.
ITZEHOE IN HOLSTEIN
 Größte Netfabrik des Continents.

*Spit & De Vletter,
 Fabrikanten in Visschersgarens.
 Gouda.*

B. VAN GALEN,
 GOUDA.
Fabrikant van Visschersgaren

*Bereid zich aan voor de levering van alle mo-
 gelijke soorten Garen, Bouglijnen enz., enz., ten dienste
 der Noord- en Zuidzee-Visscherij.*

Tot zover de gegevens uit het kasboek. De aanvoer van het materiaal gaat dus via een groothandel. De produktie van de touwbaan wordt wekelijks op een kar naar Vianen gebracht.

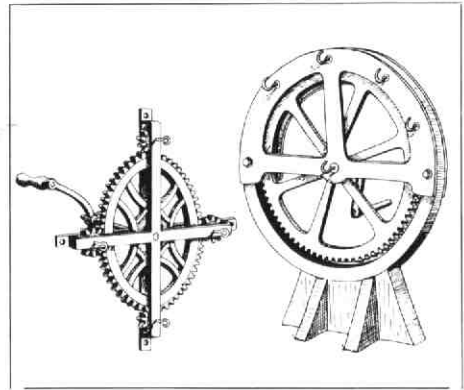
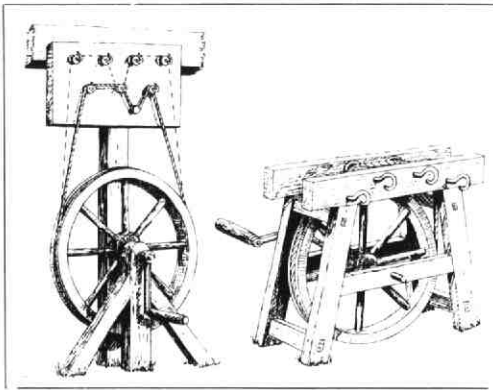
Dat is een holle kar, zodat de haspels erop blijven liggen en de hond loopt eronder om de kar te trekken. „In de tijd dat de touwbaan aan de Groenedijk gevestigd was, ging de hond 's morgens een ketel koffie brengen voor de mensen die er aan het werk waren”.

Zo rond 1923 komt er een eind aan het touwmaken op de Groenedijk. De concurrentie is te groot geworden. Enerzijds door het gebruik van machines, zodat het touw goedkoper vervaardigd kan worden, anderzijds door het gebruik van kettingen en riemen, zodat er minder vraag naar touw komt.

De touwbaan

Een touwbaan is een lang en smal pad in de open lucht.

Het belangrijkste stuk „gereedschap” is het touwslagerswiel. De diameter is plusminus 100 cm., maar er bestaan nogal wat variaties in de uitvoering ervan. Het wiel bevindt zich meestal in een soort schuurtje, waarvan de voorzijde open is. Langs de baan staan lange rijen bomen. De bomen zorgen 's zomers voor wat schaduw en houden 's winters de wind tegen. Dit is echter niet bedoeld voor de



Er bestaan nogal wat variaties van het „wiel” op de touwbaan. Naast het houten wiel, komen er ook ijzeren met tandwielen voor.

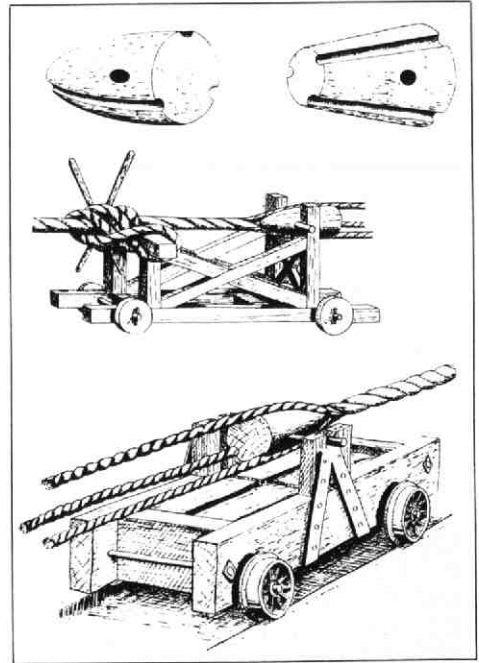
touwslager, maar alleen om de draden te beschermen tegen de weersinvloeden. Later komen er ook wel overdekte banen voor, maar de meeste touwslagers hebben deze luxe nooit gekend. We onderscheiden fijngarenbanen - korte banen tot ongeveer 50 meter - en de grofgarenbanen, deze zijn veel langer en gaan wel tot 300 meter. De fijne garens kunnen niet zo lang gesponnen worden, daar zij anders zouden breken. In de scheepvaart wordt gewerkt met een standaardlengte van 120 vadem (ongeveer 220 m.) Om tot die lengte te komen moeten wel draden van 300 m. gesponnen worden, want door het in elkaar draaien worden de draden korter. Op regelmatige afstand van elkaar staan zogenaamde „krikken”. Deze dienen om de draden aan op te hangen, zodat ze niet in het vuil op de grond komen te liggen. Als er een steentje in de draad zou komen kan dat breuk tot gevolg hebben. En dan is het werk voor niets gedaan.

Het hekelen gebeurt vaak in een loods. Afhankelijk van de windrichting kan men aan verschillende kanten de luiken openzetten.





De bomen langs de touwbaan voorkomen uitdrogen van de garens. De krikken zorgen ervoor dat de draden vrij van de grond blijven.



Tollen voor het gelijkmatig in elkaar draaien van de touwen en lorries, verzwaard met stenen zodat ze langzaam dichterbij komen tijdens het slaan van de trossen.

Het werk van de touwslager

De meest gebruikte grondstoffen zijn hennep en vlas. Omdat beide materialen verschillende eigenschappen hebben, worden ze ook voor verschillende touwsoorten gebruikt.

Om te kunnen spinnen moet de hennep eerst gehekeld worden. Dat gebeurt door een bundel hennep om de hand te slaan en het uiteinde daarna net zo lang over de hekel te halen tot alle ongerechtigheden eruit verdwenen zijn en alle vezels keurig netjes langs elkaar zijn komen te liggen.

Het gehekelde deel wordt nu om de hand genomen, waarna het andere einde gehekeld kan worden. Zo'n kant en klare bundel noemt men een „puit”. Als men heel fijne vezels wil hebben, dan worden verschillende hekels achter elkaar geplaatst met steeds dunnere punten, die steeds dichterbij elkaar geplaatst zijn. Als de touwslager gaat spinnen, bindt hij zo'n bos gehekelde hennep - het goed - om zijn middel. Met duim en wijsvinger draait hij een paar vezels ineen en maakt dat vast aan een haakje aan het wiel. Een jongen begint aan het wiel te draaien, voor de spinner rechtsom, en de spinner loopt achteruit terwijl hij met één hand steeds voldoende vezels toevoert, om de goede dikte draad te krijgen zorgt hij met zijn andere hand ervoor dat de draaiing overal even gelijkmatig gebeurt. De dikte van de draad wordt niet alleen bepaald door de hoeveelheid toegevoegde vezels, maar ook door de snelheid waarmee het wiel ronddraait.

De aldus gesponnen draad wordt met een natte wollen doek glad gestreken en daarna door de „strijker” gehaald. De strijker is een dubbelgeslagen en in elkaar gedraaid dik stuk touw van varkenshaar. Dit alles dient om het touw een mooier aanzien te geven. Elke draad wordt op een afzonderlijk klosje overgezet en daarna nog verder ineengedraaid. Dat is het zogenaamde „harddraaien”.

Draden die klaar zijn worden op spoelen of haspels gewonden. Bij het twijnen worden 2 of meer draden links om in elkaar gedraaid, dit om te voorkomen dat de draden uit zichzelf weer terug kunnen draaien. Het twijnen gebeurt ook met behulp van het wiel. De draden worden aan de verschillende haakjes van het wiel gebonden en de andere uiteinden worden samen geknoopt en aan een haakje met een wartel, de lammeroen, gebonden. De lammeroen zit vast aan een lorrie of een slede.



Lammeroen.

Omdat tijdens het ineendraaien de draden korter worden, moet deze lorrie of slede zich kunnen verplaatsen. Meestal zijn ze daarom verzwaard met stenen en door het korter worden van de draden worden ze langzaam dichterbij getrokken.

De touwslager heeft een houten tol in de hand met daarin drie groeven waardoor de draden lopen. De jongen draait het wiel en de touwslager loopt vanaf de lorrie langzaam achteruit. Met die klos zorgt hij ervoor dat het touw overal even strak gedraaid wordt.

Een aantal draden samen worden ineengedraaid tot strengen. Van 3 of 4 strengen maakt men touwen en van 3 of meer touwen draait men een kabel. De richting waarin gedraaid wordt is steeds tegengesteld aan de vorige handeling.

Het gebruik van touwwerk

Om een behoorlijk lange levensduur van touwwerk te verkrijgen, is het nodig, dat

- het juiste touw voor het juiste doel wordt gebruikt,
- dat het touw goed gefabriceerd is en
- dat het touw op de juiste manier wordt gebruikt.

Natuurlijk worden voor elk gebruiksdoel andere eisen gesteld, voor wat betreft de hardheid, de dikte, het aantal strengen, kleur, e.d.

De touwslagers verstaan hun vak, zij zijn van jongsaf aan hierin opgegroeid en het is verbazend, hoe zij uit de hand hun draden spinnen van verschillende dikte.

Door het gebruik gaat het touw op den duur slijten aan de buitenzijde, maar ook aan de binnenzijde gaat het touw op den duur „vezelen” door de steeds wisselende belasting.

De breekkracht van touw wordt sterk beïnvloed door bijvoorbeeld sterke trillingen, rukken en schokken, maar ook bij langdurige belasting en niet in de laatste plaats door lang verblijf in of bij het water.

Opslag en onderhoud van touw

Touwwerk mag nooit in een vochtige ruimte worden opgeslagen. De kwaliteit van het materiaal vermindert daardoor snel. Na gebruik moet touw worden opgehangen aan houten rekken; bij het gebruik van stalen pennen voor het

ophangen kan roestvorming ontstaan, wat een zeer nadelige invloed heeft op de levensduur. De beste manier is om touw **in** de wind en **uit** de zon te drogen. Een van de voornaamste eigenschappen van touw is het rekvermogen. Vanzelfsprekend houdt men daar rekening mee bij het verwerken van de verschillende grondstoffen. Elke grondstof heeft een ander rekvermogen:

manilla en sisal	= 18 - 20%
cocos	= ca. 30%
hennep	= 15 - 20%
nylontouw	= 45 - 50%
staaldraad	= 3%

Bij een van de grondstoffen zullen we wat langer stilstaan.

Er zijn namelijk nogal wat bewerkingen nodig voordat met spinnen begonnen kan worden. Wij gaan nu uit van VLAS.

Vlas is een natuurlijke vezelstof van plantaardige oorsprong, waarbij het om de stengel of bast gaat. Vlas is een 1-jarige plant van 50 - 100 cm. hoog, welke veel voorkomt in Nederland, België, Frankrijk en Ierland, maar ook in Tjecho-Slowakije, Rusland en Polen. Van de plant wordt letterlijk alles gebruikt. Voor de touwindustrie gaat het om de bastvezel, welke losgemaakt moet worden van de totale vlasstengel. Als we een vlasstengel vergelijken met een boomstam, valt het volgende op: bij een boom verwijderd men de bast om het hout te houden; bij de vlasplant verwijderd men het hout om de bastvezel te winnen. Achtereenvolgens noemen we de verschillende bewerkingen die het vlas moet ondergaan:

Trekken: vlas wordt niet gemaaid, maar getrokken.

Drogen: op het veld wordt de vlas gedroogd.

Repelen: de stengels met de zaadbolletjes worden door de repelkam getrokken, waarbij het lijnzaad (voor de lijnolie) wordt gewonnen.

Roten: dit is het rottingsproces, waarbij de bast losraakt van de houtlaag. Dit roten was vroeger erg tijdrovend: 3 - 4 weken. Nu doet men dit in betonnen kamers bij een watertemperatuur van 34° C. en duurt het slechts 3 - 4 dagen.

Drogen en braken: dit is een bewerking waarbij de stengels door een gekartelde wals wordt gevoerd. De stugge houtachtige delen worden hierdoor geknakt. De soepele bastvezels ondervinden hiervan geen hinder.

Zwingelen: dit is het verwijderen van de houtachtige deeltjes, door middel van slagbewegingen evenwijdig aan de vezels.

Hekelen: dit is het slijten van de vezelbundels en het afscheiden van de korte vezels en houtdeeltjes. Tevens worden de vezels hierbij gericht.

Hierna zijn pas het spinnen en het touwslaan aan de beurt.

Het teren van touw

Om de touwen beter bestand te maken tegen de inwerking van vocht, worden ze



Het teren of tanen van visnetten voor het tegengaan van vochtinwerking.



vaak geteerd. Dat teren gebeurt door de touwen in een bad van Stockholm teer te verwarmen tot een temperatuur tussen koken en 230° fahrenheit in. Het teveel aan teer moet daarna verwijderd worden. Dat kan door het touw tussen twee rollen door te halen, dit is te vergelijken met een oude wringer, of door het touw door een gat in de grond te trekken, waaromheen men een spons heeft bevestigd. Aan het teren van touw zijn echter ook enkele nadelen verbonden. Geteerd touw wordt korter en de sterkte neemt af. In sommige gevallen vermindert de sterkte wel 75%. Oppervlakkig geteerd touw is dan ook sterker dan door en door geteerd touw.

Wie zijn de grootste afnemers van touw?

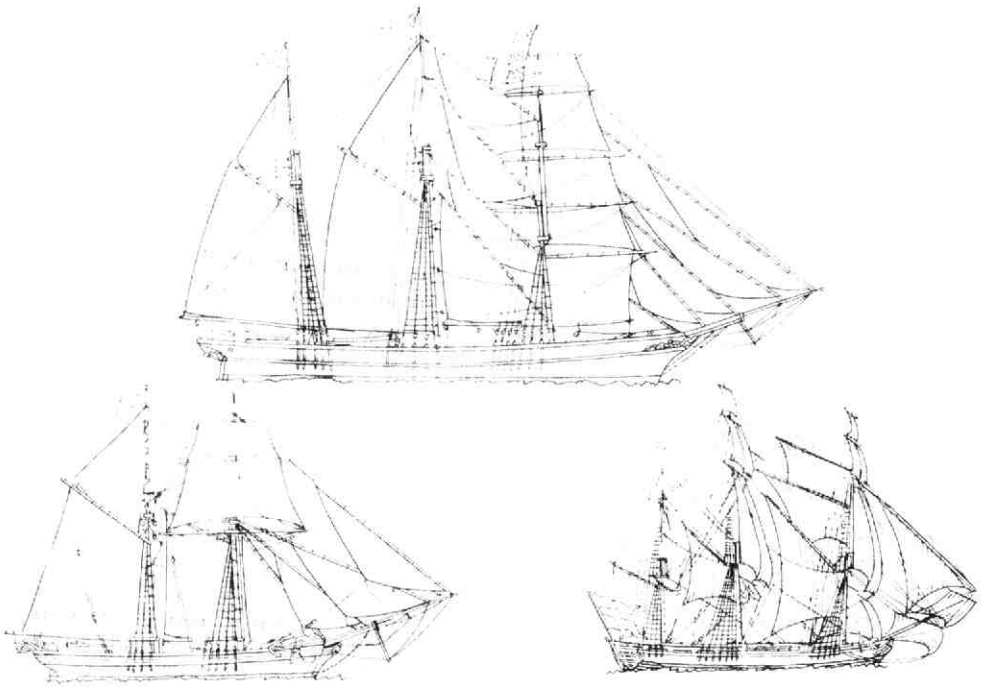
Als we ons beperken tot grote groepen van afnemers, dan zijn de drie voornaamste: de schippers, de vissers en de boeren.

Scheepstouw

Een van de grootste afnemers van touw is ongetwijfeld de scheepvaart. Op elk schip treft men touw aan en meestal in een zeer grote verscheidenheid, namelijk van het zeer dunne zeilgaren tot en met de ankerlijnen en meertrossen.

Natuurlijk is het gebruik van de verschillende soorten touw en de hoeveelheden ervan afhankelijk van de aard van het schip en in welke periode gevaren wordt. Om een paar voorbeelden te noemen: een vrachtschip of een vissersboot met netten e.d. of een oude viermast bark en bijvoorbeeld een zeesleepboot met zijn reusachtige trossen. Ieder schip heeft zijn eigen behoefte aan soorten en hoeveelheden touwwerk.





Vooral de oude zeilschepen hebben een grote hoeveelheid touwwerk aan boord, om de masten te stagen en de zeilen te hijsen.

Al zijn er verschillende indelingen mogelijk, toch geven wij de voorkeur aan de volgende:

- a. het staand want
- b. het lopend want
- c. de trossen en de ankertouwen
- d. het overige touwwerk

Het staand want, dat zijn alle touwen waarmee de masten en ra's overeind gehouden worden en onderling zijn verbonden. Als u bovenstaande afbeeldingen bekijkt heeft u een indruk van de benodigde hoeveelheden touw.

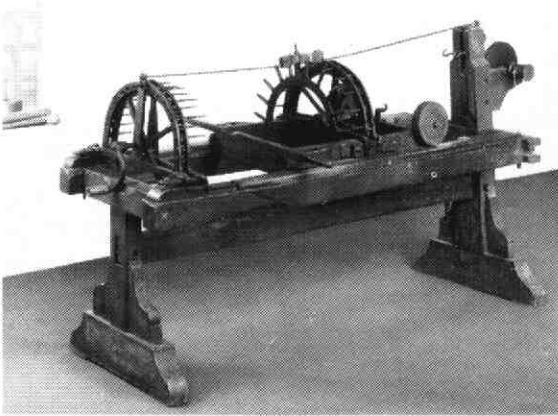
Het lopend want, dat zijn al die touwen die via een blok (katrol) lopen waarmede zeilen gehesen of gestreken kunnen worden. Aan deze lijnen worden weer andere eisen gesteld omdat ze door het voortdurend bewegen aan slijtage onderhevig zijn.

De trossen. Deze komen in allerlei diktes voor. Elk klein zeilbootje ligt gemeerd aan zijn trossen, maar ook de grote vrachtschepen. Al zijn er nu ook staalkabels in gebruik. De maat wordt altijd aangegeven in omtrek en niet in diameter.

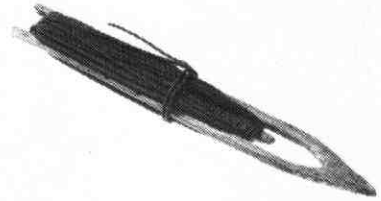
Overig touwwerk. Zonder te proberen volledig te zijn, geven we een aantal namen: bijvoorbeeld de garens: naagaren, kardoesgaren, zeilgaren, takelgaren, kabelgaren, lijkgaren, schiemansgaren, enz.

Visserij

In het vorige stukje hebben we gesproken over de touwen aan boord van schepen. Hier rest ons nog het onderwerp: de visnetten. In het algemeen bestaat een net uit een knoop- of stikwerk van touwwerk met mazen.



*Machine voor het „stalen slaan”.
Stalen zijn einden van hennep-
garen, die in de haringvisserij
gebruikt worden om de netten aan
het touwwerk te bevestigen.*



De Oude Lijnbaan,
gevestigd sinds 1611
te
Vlaardingen.
Machinale Touwslagerij en Garensponnerij.

Alle soorten
Visscherij-Touwwerk
van superieure kwaliteit steeds voorradig.

Te Ljwuiden vertegenwoordigd door N.V. Ljwuiden Stores,
„ Scheveningen „ C. Vrolijk Jan.

VAN DEN HEUVELL & ZON.
Telefoon nr. 111. Telegram-adres: VANDENHEUVELL.

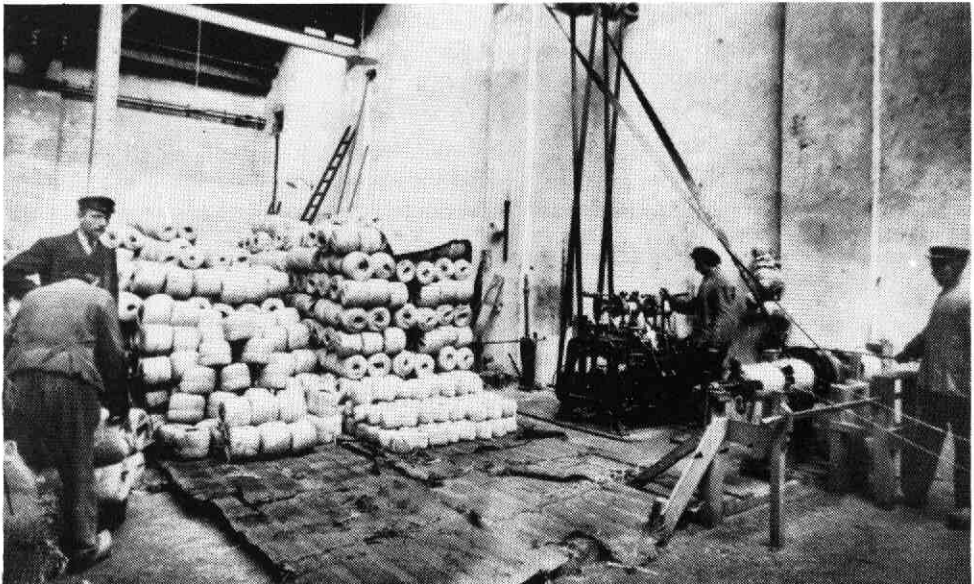


Gouden Medaille Berlijn 1890

*Een „gevulde boetnaald”, welke
wordt gebruikt bij het repareren
van de netten.*

*Een advertentie van de Oude
Lijnbaan te Vlaardingen.*

De oude Lijnbaan te Vlaardingen in de tijd dat er ook machines worden gebruikt.



Voor het breien van netten gebruikt men diverse touwsoorten, als manilla, sisal, katoen, hennep, zijde en kunstvezels. Naar het gebruik kunnen de netten in twee klassen verdeeld worden, namelijk de staande netten en de sleepnetten.

Staannde netten zijn netten, die op de een of andere manier rechtop in het water worden neergezet, terwijl sleepnetten gedurende kortere of langere tijd over de bodem worden gesleept om de vis erin te krijgen.

Door het verschil in gebruik is het nodig om verschillende grondstoffen te gebruiken. Voor staannde netten wordt meestal katoen gebruikt en wel om de volgende voordelen: het is licht in gewicht, het kan zeer dun gesponnen worden, is tamelijk sterk en zwelt onder water niet op. Sisal en manillatwine zou hiervoor te zwaar zijn en het garen te dik. Daarom worden voor de sleepnetten meestal sisal en manilla gebruikt. Door het met grote kracht over de bodem voortslepen zou katoen te veel slijten. Daarom zijn hier de hardere en sterkere garens noodzakelijk.

Verder luistert de dikte en maaswijdte zeer nauw bij het vangen van een bepaalde soort vis. Als om de een of andere reden een zwaardere garendikte wordt gebruikt, mislukt de vangst zo goed als zeker. Naast sisal en manilla komt ook hennep voor en de laatste jaren natuurlijk veel synthetische garens, zoals akulon, perlon en nylon. De netten worden meestal uit een soort garen gemaakt; slechts sommige gedeelten van het net, die veel aan slijtage blootstaan, zijn van dikker garen of van gewoon garen, maar dan dubbel genomen.

De garens voor de netten worden gemaakt van de betere vezelsoorten en **hard** geslagen om inwateren zoveel mogelijk te voorkomen. Na het breien worden de netten altijd geteerd of getaand; dit gebeurt om de levensduur te verlengen.

Voor het repareren van de netten heeft men trawltwine of boetgaren.

Elke vissoort vraagt een andere maaswijdte vandaar het grote aantal verschillende netten:

trawlnet: voor diverse vissoorten

drijfnut: voor haring

snurreraatnet/zeeriszege: voor diverse vissoorten

kuil-/kornetten: voor aal

fuiken: voor paling

staannde botnetten: voor bot

wonderkuil en zege: voor ansjovis

staannde kuilen en kornetten (nauwmatig): voor garnalen

raamkuilnetten: voor sprot en blik

ankerkuil: voor zeeblik

zalmzege/zalmdrijfwaan: voor zalm

Om van al deze netten een beschrijving te geven zou te ver voeren. Een uitzondering maken we voor het trawlnet. Afhankelijk van de grootte van het schip en van het motorvermogen van het schip kunnen de netten variëren in afmeting. De grotere schepen gebruiken meestal het zogenaamde „Franse Patent”.

Dit net is ca. 45 m. lang en 22 m. breed als er mee gevist wordt. Meestal vervaardigd van trawltwine: 3-draads garen. Het gewicht van het net is ongeveer 300 kg. waarvan circa 125 kg. twine.

Stalen slaan

Stalen zijn einden van hennepgaren, ongeveer 50 cm. lang. Zij worden in de

haringvisserij gebruikt om de netten aan het touwwerk te bevestigen. Het aantal stalen aan boord van een logger bedraagt 30.000 stuks en deze moeten elke reis vernieuwd worden. Vroeger is het stalen slaan een belangrijke bijverdienste geweest voor de knechten in de touwslagerijen. Als het weer te slecht is om op de baan te werken, kunnen de knechten toch nog stalen slaan.

Boerentouwwerk

Aanvankelijk is hennep voor boerentouw de enige grondstof, omdat dit zacht blijft in het gebruik, ook wanneer het touw vochtig wordt. De laatste jaren heeft het hardere sisaltouw het gebruik van hennepouw sterk doen verminderen.

De touwslagerijen zijn vanouds de vervaardigers van boerentouwwerk geweest. Zij verkopen hun produkten rechtstreeks aan de verbruikers of aan venters en handelaars. In enkele streken vervaardigt de boer zelf de benodigde touwen. Hij koopt dan een trosje touw bij de plaatselijke handelaar en snijdt en splitst het touw zelf. Door een aantal grote firma's van landbouwwerktuigen werden rondseltjes geleverd, waarmee de boeren zelf de touwen in elkaar draaiden.

Voor al in Gelderland, Groningen en Brabant betekent deze vorm van huisvlijt een nadeel voor de touwslagerijen. Als we proberen het boerentouwwerk in te delen, onderscheiden we twee groepen: touw bestemd voor de landbouw en touw bestemd voor de veeteelt. Hieronder een schema:

boerentouwwerk			
1. landbouw	—	paarden	<div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <p>touw voor het paard zelf</p> <p>touw om het paard ergens voor te spannen, oogsten bijeenbinden van schoven e.d.</p> </div> </div>
2. veeteelt	—	paarden	— zie landbouw
		hoornvee	<div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <div style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</div> <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> <p>stalgebruik</p> <p>weidegebruik</p> </div> </div>

Over het hoornvee willen we iets meer vermelden, want daar zijn allerlei touwen nodig met voor ons misschien niet zulke bekende namen.

De koeien moeten op stal vastgezet worden, hiervoor dienen de koetouwen (ongeveer 7 voet lang), welke om de hoorns gebonden worden. In andere streken doet men dit weer met nektouwen. Om te voorkomen dat de koeistaarten vies worden, worden staartlijnen gebruikt. De staartlijnen worden hiermede omhooggehouden naar een balk.

Ook in de weide kan de boer het niet zonder touw stellen, want tijdens het melken worden de achterpoten van de koeien gekluisterd met een spantouw om te verhinderen dat de melkemmer omgetrapt wordt. Meestal zijn deze touwen erg zacht om te voorkomen dat de koe geïrriteerd raakt. Daarom vervaardigt men deze touwen van: half haar / half sisal, of sisal met wol, of gevlochten katoen. Sinds er elektrisch gemolken wordt is er natuurlijk wel het een en ander veranderd!

In het voor- en najaar dragen de koeien vaak een **dek**, omdat het dan nog vrij koud kan zijn. Deze koedekken worden met slap geslagen touwen vastgebonden, dit is om schrijnen te voorkomen.

Kinderarbeid in de touwbaan

De publicatie in de Staatscourant bevattende maatregelen tot het tegengaan van overmatige arbeid en verwaarlozing van kinderen is het resultaat van een lang proces, waarbij vanaf het begin van de 19e eeuw steeds meer vraagtekens zijn geplaatst bij de soms zware en langdurige arbeid van jonge kinderen.

In de 19e eeuw komt de industrialisatie op gang. Arbeidsprocessen die voordien ruim van inhoud waren door hun veelzijdigheid worden allengs schrieler door arbeidsverdeling en beginnende mechanisatie.

In de eeuwen voorafgaand aan de 19e eeuw oefent het Gildewezen grote invloed uit op de kwaliteit van het produkt, de vormgeving en de opleiding van jonge leerlingen en wat oudere gezellen. Het werk in de ambachtelijk sfeer begint langzamerhand aan waarde in te boeten. In het kort willen we trachten iets in het algemeen over de kinderarbeid, en in het bijzonder in de touwbanen, te vertellen. Eeuwenlang zijn kinderen door hun ouders als een verzekering voor hun oude dag gezien. De arbeid van kinderen was voor behoeftige ouders een onmisbare bron van inkomsten. De afschaffing hiervan, zo realiseren zich de arbeiders, zal een verlaging van hun inkomsten tot gevolg hebben. Reden waarom ze zich soms fel hebben verzet tegen de afschaffing daarvan.

Het is duidelijk, dat wanneer een kind lang en hard moet werken het niet in staat zal zijn om onderwijs te volgen.

Als deze ouders moeten kiezen tussen brood en kennis, dan zal de keus op brood vallen. Door de ook al in de 19e eeuw bestaande concurrentie, sluit menig fabrikant de ogen voor de wantoestanden, om zijn plaats op de markt te kunnen behouden. Veel fabrikanten nemen kinderen aan voor allerlei werk, onder het mom ze van de straat te houden en ze wat te leren. Dikwijls zonder betaling van loon.

De meeste regeringen in de 19e eeuw huldigen de opvatting dat de vrijheid en het geluk van de mensen door volledige staatsonthouding het best bevorderd kan worden. Ingrepen in sociale misstanden komen niet of uiterst moeilijk tot stand. Enkele pogingen tot opheffing of beperking van de kinderarbeid in chronologische volgorde:

1813. Verbod op kinderarbeid beneden de leeftijd van 10 jaar in de steenkolenmijnen. Regeringsonderzoeken naar de toestand van de nijverheid en het aantal fabrieken, waaruit veel kinderarbeid blijkt.

1834. De provinciale commissie van onderwijs in Overijssel vestigt de aandacht op de tewerkstelling van kinderen in de textielindustrie.

1839. De gouverneur van Overijssel, Graaf van Rechteren van Appeltern stelt een werkgroep samen: kinderen beneden de 10 jaar mogen niet meer in fabrieken werken. Hoogleraar Achterdijk schrijft over de nadelen van kinderarbeid.

Gerrit Luttenberg uit Zwolle publiceert een onderzoek omtrent het armenwezen. Hij dringt aan op een wettelijke regeling - met leeftijdsbepaling - voor toelating van kinderen op de fabrieken.

1842. De Goudse medicus W.J. Büchner wijst in de bijdrage tot de geneeskundige topografie en statistiek van Gouda op de nadelen van arbeid in de

touwbanen en garensponnerijen, met soms werktijden in de zomer van 5 uur 's morgens tot 9 uur 's avonds.

1855. De Moordrechtse hoofdonderwijzer G.B. Lalleman schrijft in de Economist een alarmerende beschouwing getiteld: „De slavernij in Nederland”, waarbij hij wijst op de zeer jeugdige wieldraaiers in de touwbaan van soms 4 á 5 jaar. Het departement Deventer van de maatschappij van Nijverheid stelt in zijn gebied een onderzoek in naar de omvang van de kinderarbeid.
1859. Op uitnodiging van de diaken van de Nederlands Hervormde Gemeente komen vertegenwoordigers van plaatselijke arbesturen bij elkaar om te beraadslagen over het werken in de Leidse fabrieken. De stadsgeneesheer van Middelburg Dr. S.Sr. Coronel wijst in een onderzoek op de noodlottige gevolgen van het werken van kinderen op hun morele en geestelijke vermogens.
1860. Ingenieur van het stoomwezen A.A.C. de Vries Robbé wordt advies gevraagd over de bestaande (op Nederland vooruitlopende) regelingen in de omliggende landen.
1863. De novelist J.J. Cremer houdt in Den Haag een redevoering „Fabrieks-kinderen een bedde, doch niet om geld”. Diverse verenigingen sturen adressen en verzoeken aan de regering tot beperking van de kinderarbeid. Instelling van een staatscommissie belast met onderzoek naar de toestand der fabriekskinderen onder voorzitterschap van de Vries Robbé.
1869. En daarna: de ingestelde commissie oordeelt dat een wettelijke regeling niet noodzakelijk is en een schoolplichtigheid het meest redelijke.
1870. Kentering in de openbare mening. Petrus Regout in Maastricht kondigt aan geen kinderen meer in dienst te nemen, zolang zij hun Heilige Communie niet hebben gedaan.
1871. J.J. Cremer dringt op spoed aan. Het weekblad „de Werkman” verklaart zich voor een verbod van kinderarbeid. Mr. S. van Houten brengt het vraagstuk in de kamer ter sprake maar krijgt geen bijval.
1873. Mr. S. van Houten dient op 27 februari 1873 een initiatief-voorstel in om overmatige arbeid en verwaarlozing van kinderen tegen te gaan.
1874. De wet van van Houten niet toepasselijk verklaard op kinderarbeid in het bedrijf van hun ouders.
1889. *De Arbeidswet van 5 mei maakt aan kinderarbeid een einde.*
1980. Absoluut arbeidsverbod voor 15-jarigen en partiële leerplicht van 2 dagen per week voor 16-jarigen.

Waarom zo lang stil gestaan bij kinderarbeid? Omdat de werkgroep bij haar onderzoek steeds op dit vraagstuk is gestuit.

Helaas hebben we weinig gegevens kunnen vinden over kinderarbeid op de

touwbaan te IJsselstein. Des te meer over Gouda en de omliggende gemeenten Moordrecht, Gouderak en Oudewater, naaste bureu van IJsselstein.

Eén man verdient speciale aandacht in het vraagstuk van de kinderarbeid, namelijk de Moordrechtse hoofdonderwijzer G.B. Lalleman, geboren op 29 januari 1820 te Naaldwijk, als zoon van een metselaar. Hij is in de periode van 1846-1887 hoofdonderwijzer, tevens voorzanger, voorlezer en doodgraver in Moordrecht.

Deze man heeft van zeer nabij de kinderarbeid meegemaakt en er tegen geknokt, getuige zijn publicatie in de „Economist” van 1855. In 1898 wordt hij ridder in de orde van Oranje Nassau. Hij overlijdt in 1901 te Amsterdam.

Het kind in de touwbaan

Wil een spinner achteruitlopende een draad spinnen, dan heeft hij de hulp nodig van iemand die het wiel draait. Welke afbeelding van de touwbaan men ook neemt, altijd zit er een kind aan het wiel te draaien. Er zijn gevallen bekend van kinderen van 4 à 5 jaar. De Goudse medicus W.J. Büchner schrijft in 1842 over de touwbanen en de garensponnerijen: De arbeid der kinderen bestaat in het draaien van het rad der spinners. Gewoonlijk hebben de kinderen de leeftijd van zeven jaren bereikt zelden treft men er die slechts zes jaar oud zijn; de arbeid dien zij moeten verrigten is voor hun leeftijd te zwaar, te langdurig en zeer eentonig; de ontwikkeling des lichaams wordt er door belet en de krachten worden uitgeput. De arbeid begint des zomers 's morgens tegens de vijf ure en duurt tot des 's avonds negen ure. Hunne verdiensten bedragen van 50 tot 70 cents in de week.

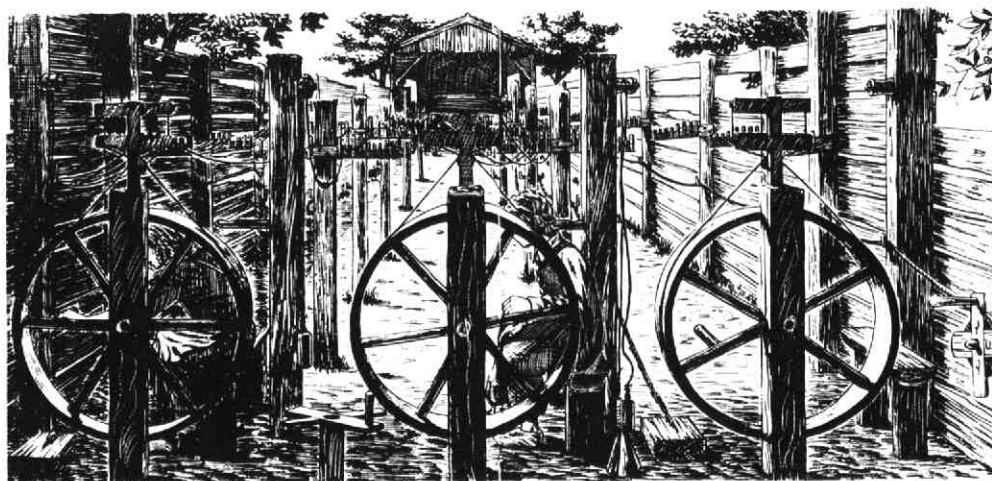
Verhouding in Gouda tussen volwassenen en kinderen in de touwbanen.

Jaar	Bedrijven	Volwassenen	Kinderen	Totaal
1853	19	291	317	608
1854	27	302	318	620
1855	34	366	336	702

Onder kinderen wordt als regel verstaan: kinderen beneden 12 jaar. Bovenstaand staatje maakt duidelijk, dat het aantal kinderen groter is dan het aantal volwassenen. In Moordrecht zijn in 1850 26 touwbanen met 365 arbeiders en in Gouderak 15 touwbanen met 160 arbeiders. De streek rond Gouda houdt in die tijd Nederland wel aan het lijntje: In 1849 verzuimt meer dan de helft van de kinderen uit Moordrecht de school. In het zelfde Moordrecht stelt in 1863 een Staatscommissie vast, dat er in de gemeente 23 lijnbanen (met 106 paden) zijn, waarin werkzaam 330 arbeiders. We bekijken even hoeveel kinderen hierbij zijn:

Jongens	beneden	6 jaar	2	Meisjes	beneden	6 jaar	1
..	van	6-12	jaar 41	..	van	6-12	jaar 44
..	boven	12	jaar 30	..	boven	12	jaar 36

De stadsgeneesheer van Middelburg, dr. S. Coronel, schrijft in 1859 over het lot van de kinderen in Middelburg, die onder ongunstige omstandigheden met touwpluizen enkele dubbeltjes per week verdienen. De kleinen hebben een smerige kiel over het naakte en morsige lijf, hoofd en handen zijn even afzichtelijk als hun omgeving. De kinderen zijn in de regel ziek; een groot hoofd met sporen van verwaarlozing erop, zichtbaar aardvale hangende kaken, een gluipeerige blik en een



In de touwindustrie zijn rond 1850 zeer veel kinderen werkzaam. Het komt zelfs voor, dat kinderen van vier, vijf jaar arbeid verrichten.

dikke buik door een paar zwakke, slingerende benen gesteund, stelt een duidelijk beeld van verdierlijking voor. Geen wonder dat de gemiddelde leeftijd van een dagloner rond 1850 slechts 50 jaar is. De Vlaamse dichter Julius P. Vuylsteke geeft van het fabriekswerk dat door kinderen wordt verricht een schril beeld.

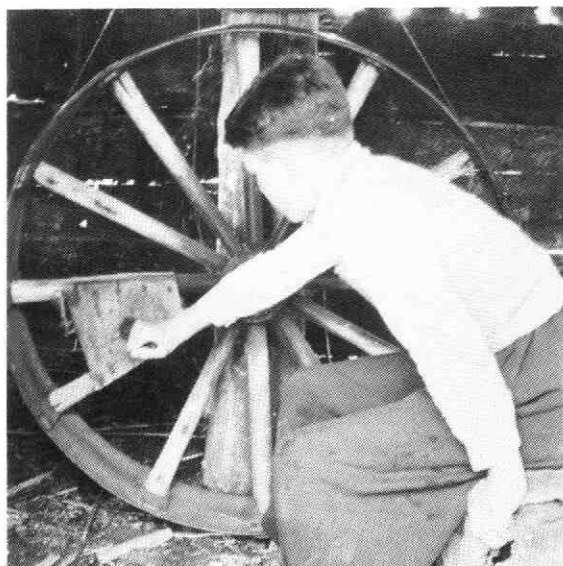
Fabrieksgalmen

De jongen is op zijn tiende jaar;
 noch lezen noch schrijven kan hij voorwaar.
 Maar vader wint weinig, en moeder is ziek;
 het kind moet mede naar de fabriek.
 Als draadjemaker wordt het geplaatst;
 te midden van 't werktuig, dat ronkt en raast.
 „Ach vader, 't is hier zoo benauwd”. Let op
 of anders grijpen de riemen uw kop.
 „Mijn oog is zoo moede; mijn hoofd is zo zwaar”
 Let op, of de tanden grijpen uw haar,
 „Ach vader, ik voel mijne armen verlammen;
 Let op, of ze raken tussen de krammen
 De vader gebiedt, het kind zwijgt stil;
 welhaast weerklinkt een snerpende gil.
 Bloed verft riemen en draden rood,
 Het kind heeft geleden, het kind is dood.

Kinderarbeid, speciaal het werk der lijnslagers, heeft een bedroevende uitwerking op de lichamelijke conditie. Dit blijkt vooral uit de keuringen voor de Nationale Militie te Gouda. In de periode van 1850-1862 is 31,4% ongeschikt. In Moordrecht blijkt dat wat gunstiger te zijn. In geheel Zuid-Holland blijken er in dezelfde periode van 1216 goedgekeurden er 1038 te klein (1.57 m.) te zijn. Bemoedigend zijn

de voorstellen van sommige ijvervaarders om werken en leren te gaan combineren. Wij kennen dit principe in de huidige vorm van het leerlingstelsel.

De wet van Van Houten drijft de kinderen naar school. Het weekblad voor onderwijs en schoolwezen „De Wekker” schrijft dat in Gouda van de verschillende fabrieken en touwslagerijen er in totaal 119 kinderen beneden de 10 jaar verwijderd worden. Dit is het begin van een periode, waarin de waarde van het onderwijs voor de geestelijk en lichamelijke opvoeding van het kind gestalte krijgt, uitmondend in de huidige vorm van 10 jaar verplicht onderwijs.



Het draaien aan het wiel is het werk van vaak heel jonge kinderen. Dat betekent een hard en ongezond leven voor deze jongens en meisjes.

Kinderarbeid in de touwbaan

Hieronder kunt u de inhoud lezen van de wet op de kinderarbeid. Het is natuurlijk een begin van het verbod om kinderen te laten werken. Twee opmerkingen willen we hierbij wel maken: Het verbod geldt niet voor veldarbeid, dus werken op het land mag wel en het verbod gaat pas in voor kinderen boven de 12 jaar. Zoals u ziet nog geen ideale toestand in 1874. Bovenstaande wet kreeg de naam: Kinderwetje van Van Houten, naar de man die hiervoor veel werk verzette: Mr. Samuel van Houten.

Tot slot nog een weergave van een gesprekje met een 82-jarige vrouw die als 7-jarig kind, uit een gezin van 10 kinderen de kinderarbeid van het begin van de 20e eeuw heeft meegemaakt.

Uit het voorgaande zou men kunnen opmaken dat touw maken in al zijn facetten een armoedige bedoening was. Gelukkig kan zij verklaren in haar jeugd nooit iets te kort te zijn gekomen, of ook maar enige armoede gekend te hebben. Haar vader en oom kochten in Moordrecht voor f 11.000,— een baan met een rij huisjes welke

STAATSBLAD

VAN HET

KONINGRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 450.) *WET van den 19den September 1874, houdende maatregelen tot het tegengaan van overmatigen arbeid en verwaarloozing van kinderen.*

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRACIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUKSEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, salutt! doen te weten:

Alzoó Wij in overweging hebben genomen, dat eenige maatregelen behooren te worden genomen, ten einde overmatigen arbeid en verwaarloozing van kinderen tegen te gaan:

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Het is verboden kinderen beneden twaalf jaren in dienst te nemen of in dienst te hebben.

Artikel 2.

Het verbod van art. 1 is niet toepasselijk op huiselijke en persoonlijke diensten en op veldarbeid.

Artikel 3.

Wegens overtreding van art. 1 zijn aansprakelijk de hoofden

130

2

of bestuurders der ondernemingen, in of bij welke het kind in dienst is bevonden.

Heeft de indienstneming plaats gehad buiten weten van de bij het verig lid aansprakelijk gestelden, en bewijzen deze, dat zij de overtreding, onmiddellijk na daarvan kennis te hebben bekomen, hebben doen ophouden, dan wordt degene aansprakelijk gesteld, die het kind in dienst heeft genomen.

Artikel 4.

Overtreding van art. 1 wordt gestraft met geldboete van f 3 tot f 25 en gevangenisstraf van 1 tot 3 dagen, te zamen of afzonderlijk.

Bij herhaling van overtreding binnen een jaar na eene vroegere veroordeeling wordt altijd gevangenisstraf toegepast.

Overschrijfbepalingen.

Artikel 5.

Het verbod van art. 1 dezer wet is gedurende het eerste jaar na haar in werking treden slechts van toepassing op kinderen beneden tien jaren, en gedurende het daarop volgende jaar slechts op kinderen beneden elf jaren.

Lasten en bevelen, dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Collegien en Ambtenaren, wien zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's Gravenhage, den 19den September 1874.

WILLEM.

De Minister van Justitie,
VAN LYNDEN VAN SANDENBURG.

Uitgegeven den vier en twintigsten September 1874.

De Minister van Justitie,
VAN LYNDEN VAN SANDENBURG.

Kinderwetje van Van Houten uit 1874.

voor f 1,10 per week weer verhuurd werden. Eén huisje, waarschijnlijk wat kleiner, kostte de bewoners slechts f 1,— per week.

De baan bevatte 4 paden, herinnert zij zich, met aan het begin en eind een open loodsje. Eén baan was voor een gedeelte overdekt, om bij slecht weer Leidsels te kunnen maken. De paden waren gescheiden door greppels waarin bomen tegen zon en wind. Haar vader had voldoende onderwijs genoten en bereikte ondanks hard werken, en de zorg voor zijn groot gezin de prachtige leeftijd van 84 jaar. Met mevrouw's opa was het minder goed gesteld. Hij was waarschijnlijk in zijn jeugd één van de kinderen waarover de hoofdonderwijzer Lalleman schreef: „Over de slavernij in de touwbaan”.

Hij kon met veel moeite zijn naam schrijven, maar was ondanks zijn geringe schoolopleiding een kei in hoofdrekenen. Met schellingen (30 cent), stuivers (5 cent), vierduiten (2,5 cent) en halfjes werd snel en deskundig gerekend. De kinderen in het begin 20e eeuwse baandersgezin volgden allemaal de lagere school, 6 klassen, 2 van de 3 jongens gingen na de lagere school de baan in, ter versterking van het 5 man sterke personeel. De meisjes kwamen op 11 á 12 jarige leeftijd één jaar in de baan. Zij zelf, en waarschijnlijk ook de andere meisjes uit het gezin, volgde 's avonds 2 jaar herhalingsonderwijs, in hoofdzaak ter verbetering van de kennis der Nederlandse taal. Na een poosje draaien aan het wiel of helpen in de baan, volgden de meisjes naaiessen in Gouda. Waarna onze krasse gesprekspartner een leuk baantje verwierf in Gouda van 7 uur 's morgens tot 7 uur 's avonds á f 0,65 per dag. Hoewel het niet allemaal rozegeur en maneschijn was aan het begin van onze eeuw was het zeker niet de slavernij van het midden der 19e eeuw.

Wel was het zo, dat het zaak was, om op de vrije woensdagmiddag (in de lagere schoolperiode) uit de ogen van pa te blijven, want er was altijd wel wat te doen in de baan. Zoals het rijven (schoonmaken) van de greppels het wiel draaien, uitpluizen van oude scheepstrossen, verbinden (2 of meer stukken touw aan elkaar binden om om de haspel vol te krijgen), koeien staarten uitwassen en hekelen voor het omkleden van spantouwen enz., enz.

Het vervelenste werk was een verwijzing naar het blok. Dit is het zitje bij het wiel. Het was dus zaak niet voor het blok gezet te worden. Het bedrijfje vervaardigde het gebruikelijke boeren- en gebruikstouw waarvoor donderdags op de markt in Gouda veel aftrek was, vooral tegen staltijd in het najaar. Onderstaand volgt een kleine opsomming van het vervaardigde touwwerk.

Marlijn - Koeien dektouw - Bergroede touw - Koptouw - Hoornzeelen - Leidsels - Spantouw - Ploegstrengen en witte kortjes voor de Goudse garen spinnerij in tijden van weinig werk.

Nawoord

Het schrijven van een verantwoord artikel met als onderwerp „de touwbaan” vergt een diepgaande studie. En zoals dan vaak het geval is, is het probleem niet zozeer het vinden van de nodige gegevens, maar het selecteren van de overstelpende hoeveelheid materiaal die ons, na het voorbereidende werk, ter beschikking stond. Er is dus beslist niet gestreefd naar volledigheid.

We hopen alleen dat we er enigszins in geslaagd zijn een prettig leesbaar en duidelijk overzicht te hebben gegeven van het werk in en om de touwbanen. Rest ons nog een woord van dank uit te spreken aan allen die ons assistentie verleenden bij het zoeken en verwerken van teksten en illustratiemateriaal.

In het bijzonder danken wij:

Fam. Van der Neut, IJsselstein.

Fam. De Knecht, Moordrecht.

Hr. G. de Bruin, Moordrecht.

Medewerkers van de bibliotheken van:

Nederlands Openlucht Museum, Arnhem.

Nederlands Scheepvaart Museum, Amsterdam.

Rijksmuseum voor Oudheden, Leiden.

Visserij Museum, Vlaardingen.

De auteurs van dit artikel houden zich aanbevolen voor opbouwende kritiek.

Literatuurlijst

Kinderarbeid in Nederland, J.C. Vlegger.

Kinderarbeid in de 19e eeuw, J.C. Vlegger.

Moordrecht in touw, Drs. J.H.G. de Graaf.

De Zeeldraaier, A. Paessens.

A condensed history of ropemaking, H.W. Dickinson.

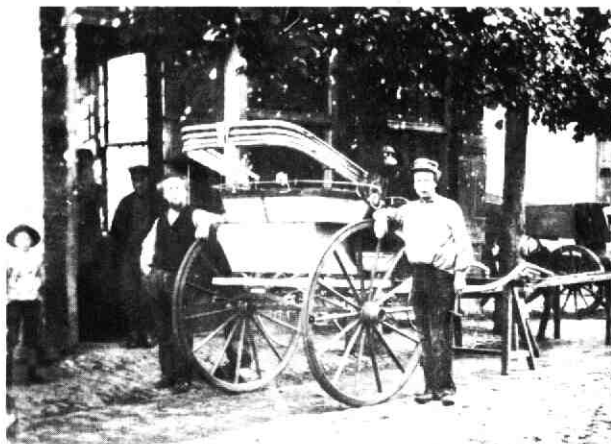
Tools of the maritime trades, John E. Horsley.

Encyclopedie van Diderot en Almembert, Spectrum.

Die Reliefs und Malereien des alten Reiches, Luise Klebs.

De redactie prijst zich gelukkig met het feit dat één van onze donateurs het initiatief heeft genomen om zijn herinneringen over het rijtuig en wagenmaken op schrift te stellen.

De auteur, J.M. van der Roest, is afkomstig uit een bekende IJsselsteinse wagenmakersfamilie. De wagenmakerij van deze familie was gesitueerd in het historische pand waar nu viswinkel de Jong gevestigd is. (Utrechtsestraat 50).



De foto geeft een indruk van de plaats waar het wagenmaken in IJsselstein zoals hieronder beschreven, plaatsvond.

De Rijtuig- en Wagenmakerij

Wat is een rijtuig en wat is een wagen?

Tot rijtuigen worden gerekend de min of meer luxe wagens zoals: Utrechts wagentje, koets, tilbury, omnibusbrik, landauer, victoria enz. Onder wagens verstaat men bedrijfswagens, zoals: de boeren- of hooiwagen, 3 wielige kipkar, kaasbrik, vormwagen (voor de steenfabriek), handwagen, bakkerskar en kruiwagen.

Het materiaal waarvan een rijtuig of wagen gemaakt wordt:

Zowel rijtuigen als wagens worden bijna geheel van hout gemaakt. Van ijzer zijn o.a. de assen, het draaistel en de veren.

Het voornaamste hout voor de rijtuigen en wagens is iepen- of tewel olmenhout. Verder wordt er ook essen verwerkt (voor o.a. de trekknuppels, ook wel ooshouten genoemd, en de rongen van de boerenwagens). De rongen zijn de essehouten opstaande stukken hout in de zgn. schamels gestoken waar de zijkanten (leren genaamd) tegen rusten.

Dan wordt er nog verwerkt eikehout voor panelen van rijtuigen en spaken voor de wielen van de boerenwagens en de 3 wielige kipkar. De spaken van de rijtuigen en kaasbrikken en bakkerskarren zijn van acasia.

Vurehout wordt gebruikt voor o.a. de bodems van de wagens en de gierbak, die op de boerenwagen geplaatst kan worden, wanneer de zijleren en de buik of bodem afgenomen zijn; dan past de gierbak tussen de rongen.

Van waar komt het hout?

Normaal van de houtzagerijen en/of de houthandel.

Maar vroeger werden door de wagenmaker ook wel bomen, en dan voornamelijk iepen, gekocht. Deze werden dan zelf gerooid en vervoerd per mallejan.

Een mallejan is een wagen bestaande uit 2 hoge wielen met een as die in het midden een boog naar boven heeft, en een lange trekboom met vooraan een ooshout waaraan het paard gespannen werd.

De gerooide boom, van takken ontdaan, wordt dan in de holte van de as gehangen met een zware ketting erom, en zo vervoerd naar een sloot of vaart waar de boom voor een jaar ingelegd wordt. Het z.g.n. wateren.

Na ca. een jaar wordt de boom weer op het land gesjord. Deze blijft dan enige maanden wat drogen om vervolgens weer per mallejan naar de wagenmakerij te worden vervoerd. In de wagenmakerij wordt de boom op 2 hoge schragen gelegd. Langs een gespannen zgn. rei wordt de boom in planken gezaagd. Eén man bovenop de boom en één man eronder staand en met een trekzaag loodrecht op en neer worden de planken op de benodigde dikte gezaagd.

Dit is een zwaar karwei en reken maar dat de mannen die dit uitvoeren wel over een stel stevige armspieren beschikken.

Voor het zagen wordt de boom niet van de bast ontdaan.

Daarna wordt de in planken gezaagde boom per mallejan naar een zgn. wind- of trekloods gebracht. Dit is een loods, wel met een dicht dak maar opzij met planken met grote tochtreten en voor en achter open, zodat de wind vrij spel heeft voor het drogen van de planken. De planken worden per boom opgestapeld met even dikke latten tussen de planken, zodat de planken goed drogen. Het brengen in de tocht- of trekloods gebeurt ook met de bomen die van de houtzagerij of zaagmolen vandaan zijn gekomen.

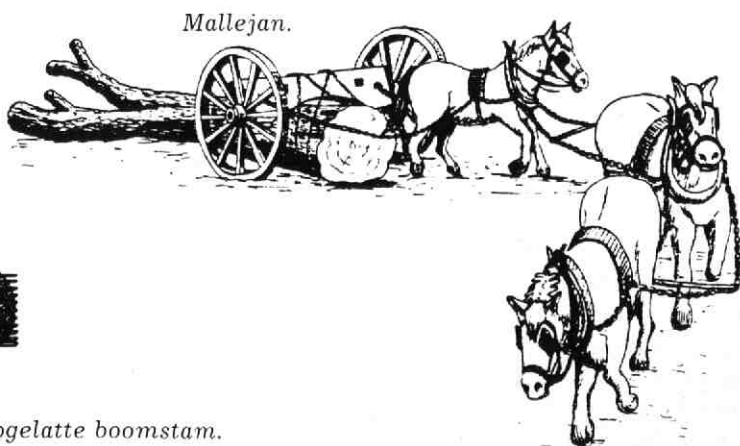
Het drogen duurt ook bijna een jaar, dus wanneer het hout verwerkt kan worden is de tijd van rooien tot gebruik ca. 2¹/₂ jaar.

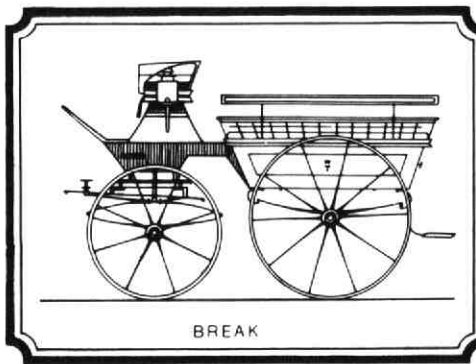
U begrijpt dat dit in deze tijd niet meer kan en nu wordt het hout dan ook met allerlei kunstmiddelen „klaargestoomd”, zodat het al na een paar maanden bruikbaar is.

Het maken van rijtuig en wagen

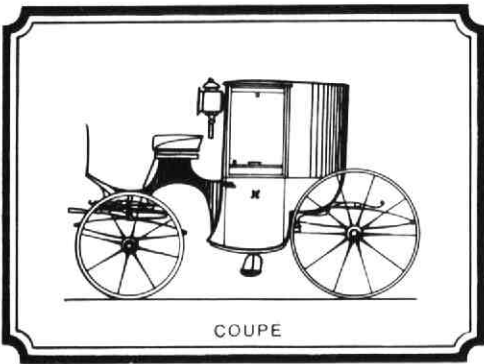
Het maken gaat volgens tekening. Maar van de meeste standaardtypes zijn zgn. mallen van de onderdelen waaruit de wagen wordt opgebouwd.

Mallen zijn modellen van dun hout of stevig karton, b.v. van de velgen, asblokken,





BREAK



COUPE

en diverse onderdelen b.v. van de boerenwagen, zoals: bloktang, achtertang, langwagen, kortwagen, schamels (waarop de bodem van de boerenwagen rust) enz. Deze mallen worden dan op de planken, al naar behoefte, voor elk onderdeel van de wagen, op een naar benodigde dikte van de plank gelegd en afgeschreven. Dit is met een timmermanspotlood langs de mallen lijnen trekken. Dan wordt een bepaald onderdeel met een spanzaag uitgezaagd en verder afgewerkt. Zo worden dan b.v. met een mal 6 velgen uitgelijnd voor een 12 spakig wiel, of een veelvoud van 6 voor meerdere wielen tegelijk.

Later geschiedt dat uitzagen door een elektrisch aangedreven lintzaag. Een lintzaag, het woord zegt het al, is een aan elkaar gelast stalen lint met zaagtanden die op 2 bovenelkaar gestelde wielen loopt en door een zgn. zaagblad of zaagtafel loopt. Dit uitzagen gaat natuurlijk veel vlugger dan met de hand.

Het maken van een rijtuig, b.v. een Utrechts wagentje of een landauer is een bijzonder intensief en precies werk.

Alles moet met de hand zeer nauwkeurig in elkaar gezet worden en dat vergt vele uren. Ook het maken van de portieren en het „afhangen”, dus het inhangen van de portieren is echt „vak”werk, want zo'n portier moet goed sluiten.

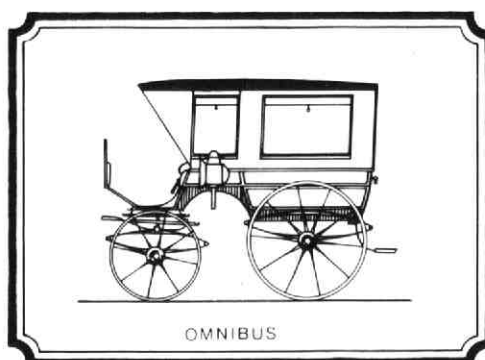
Dan komt het „lofwerk” aan de orde: de versieringen, die met fijne beitels en gutsen in het hout worden uitgesneden, b.v. de uitsteeksels (oren) van een Utrechts wagentje en het lofwerk van een Victoria of Landauer.

Ook niet te vergeten de soms prachtige figuren uitgezaagd en gesneden in de achterschamels van een boerenwagen, b.v. een leeuw of bloemenvaas of een sterrenmotief. En dan te beseffen dat een achterschamel ca. 7 cm. dik is. In het algemeen werd dat lofwerk vooral 's winters gedaan, dan was er weinig werk en had men daar tijd voor, en ook wel 's avonds bij het schijnsel van de petroleumlamp.

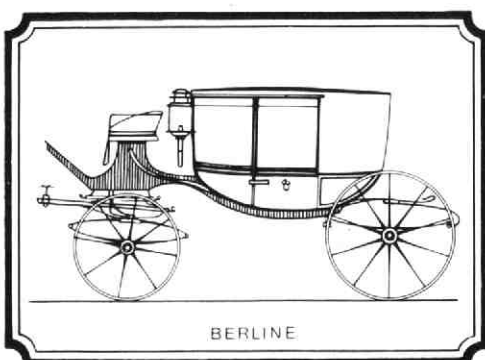
Ook wil ik de smid niet vergeten. Deze maakte het benodigde ijzerwerk, maar vooral voor de rijtuigen werd hier kunst- en vakwerk geleverd.

Het maken van een wagenwiel

Dit is echt niet zo eenvoudig als het lijkt. Elke wagen heeft z'n eigen soort (bijpassende) wielen. Eerst wordt de naaf uit een stuk boomstam gedraaid op de draaibank. Dan wordt er met een avegaar (een 40 à 50 cm. lange boor) een gat in geboord die later wanneer het wiel klaar is, met een grote tapse lepelboor groter gemaakt wordt om de ijzeren bus in de naaf te drijven. Zo ongeveer in het midden



OMNIBUS



BERLINE

van de naaf worden in het rond 12 rechthoekige gaten gemaakt (we hebben het over een wiel van 12 spaken). Net boven en onder de rechthoekige gaten worden 2 ijzeren ringen geplaatst.

In die rechthoekige gaten worden de spaken met een vuist (rechthoekige hamer van $1\frac{1}{2}$ à 2 kg.) ingeslagen. De spaken zijn aan deze kant dus voorzien van rechthoekige pennen, en het punt waar de pen ophoudt en de spaak verder gaat noemt men de borst. De rechthoekige pen klemt niet aan de platte zijanten van de gaten in de naaf, want dan zou de naaf scheuren, maar van onderen en van boven aan de pen. Alvorens de spaken in de naaf te slaan wordt de naaf op een spil gezet en boven op de naaf op de spil een houten regel of rei, met aan het einde een verstelbare pin die op de juiste maat was afgesteld, om de spaken op gelijke afstand c.q. hoogte in de naaf te kunnen slaan. Aan het andere uiteinde van de spaak wordt daarna een ronde pen gefraisd. Alles op de juiste maat. De overgang van pen naar spaak heet ook borst, dus tot zover kan de velg erop. De van te voren klaargemaakte 6 velgen worden dan „gevoegd”. De naaf met de spaken er in wordt op een zgn. voegbord gelegd. In het midden van dat voegbord zit een gat waardoor de naaf tot aan de spaken er door zakt, zodat de spaken op het voegbord komen te liggen. Dan worden de velgen los op de aangefraiste pennen gelegd en de gaten afgetekend waar de pennen in de velgen komen. Per 2 spaken per velg worden de gaten ca. 5 mm. dichter bij elkaar geboord. In het ene uiteinde van de velg wordt een gat geboord en aan het andere uiteinde een pen (hout of ijzer) geslagen, zodat de velgen onderling verbonden zijn.

Wanneer het voegen klaar is, wordt de naaf met spaken weer op de spil gezet en de velgen eraan geslagen, langzaam aan en telkens draaiend zodat alle velgen tegelijk sluiten. Per 2 spaken moeten die naar elkaar toetrokken worden omdat de gaten in de velgen immers ca. $\frac{1}{2}$ cm. dichter bij elkaar zitten. Zo wordt de spanning in het wiel verkregen en daardoor de draagkracht. In de ronde pennen welke in de velg gaan is een kleine inkeping gemaakt, en als de velgen er aan zitten wordt een wig of spie in deze inkeping geslagen om de pen goed in de velg te laten klemmen, zodat deze onder het rijden niet los kunnen rammelen.

Daarna gaat het wiel naar de smid.

De ijzeren hoepel wordt iets kleiner gemaakt dan de omvang van het wiel en in het smidsvuur heet gemaakt zodat de hoepel uitzet en om het wiel kan worden gelegd. Het wiel met de hete hoepel wordt afgekoeld in de koelbak, zodat de hoepel weer krimpt en dus strak om het wiel komt te zitten. De wagenmaker controleert hierna



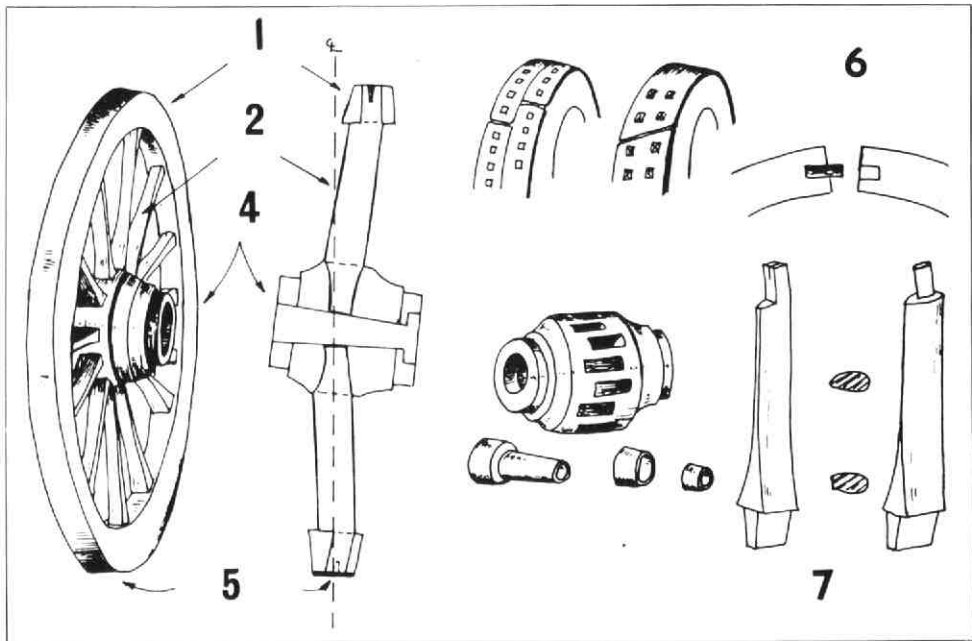
Het slaan van spaken in de naaf.



*Het slaan van de velgen aan de spaken.
De buitenste spaak buigt naar binnen,
voor het verkrijgen van de spanning.*

Het krimpen van de ijzeren hoepel om het wiel.





Onderdelen en constructies van een wagenwiel: 1. velg, 2. spaak, 4. naaf, 5. hoepel of ijzeren wielband, 6. twee velgeinden versterkt met een deubel, 7. twee voorbeelden van spaken, één met ronde pen, één met rechte pen.

het werk van de smid door het wiel op een hardstenen stoep in de werkplaatsvloer te laten stuiten. Wanneer het wiel voldoende opveert wordt het goedgekeurd. Verder moet er weer veel geschuurd en vaak met een schraapstaal schoongemaakt worden. Voor de zekerheid worden een paar gaten in de hoepel geboord waardoor nog een smeedijzeren nagel geslagen wordt.

Het afwerken door schilder en stoffeerder

De luxe wagens, dus rijtuigen, gaan naar de stoffeerder voor het aanbrengen van bekleding, stoffering en kussens.

Nu komt het rijtuig of wagen bij de schilder.

Op de plaats waar het rijtuig geschilderd en gelakt wordt, en de wielen (velgen) enz. van mooie geschilderde „biezen” worden voorzien wordt de vloer van de schilderwerkplaats met water besprenkeld tegen opwaaiend stof. Want tijdens het schilderen kan men geen stof gebruiken, dit zou het lakwerk bederven.

Vol bewondering heb ik staan kijken hoe de schilder met vaste hand en fijn penseel de biezen schilderde.

Behalve kruiwagens worden er geen rijtuigen of wagens in voorraad gemaakt. Alles gaat op bestelling.



Stukje houten historie: een boerenwagen met een dresseerwagentje.

De langzaam verdwijnende wagenmakerij

Dit oude ambacht is bijna helemaal verdwenen. Er wordt nog wel een enkele keer een melkauto, dus met houten cabine en houten laadbak op een chassis gebouwd, maar dat bestaat bijna helemaal uit ijzer- en plaatwerk.

Een HL kruiwagen kost in de dertiger jaren f 25,-; een boeren wagen f 305,- en een landauer f 2000,-, alles kant en klaar.

Als u nagaat dat een T-Ford cabriolet dan f 1800,- kost, en voor een wagen of rijtuig nog een paard moest worden aangespannen, kunt u zich wel voorstellen dat het rijtuig- en wagenmaken de wedloop tegen de auto niet meer aankon.

Dit zijn mijn herinneringen aan de wagenmakerij, want ik was 15 jaar toen mijn vader P.H. van der Roest, na het bestaan der wagenmakerij van 1829 - tot einde 1930, dus 101 jaar, de boel aan de kant deed, wat hem zeer veel verdriet heeft gedaan. Mijn vader had veel liefde voor z'n vak en het was een mooi vak, want er bestaan nu nog wagens die vader en zelfs m'n grootvader J. van der Roest, gemaakt heeft. Ik had het ook graag willen worden.

Men maakt en bouwt iets wat jarenlang meegaat.

J.M. van der Roest, P.H. Zn.

*Wie wat weet te zeggen van mij en de mijnen
Ga eerst naar huis en bekijk de zijnen
En zo men die vindt zonder gebreken
Kom dan over mij en de mijnen spreken*

Opmerkelijkheden uit het verleden

Het lijkt ons een goed idee om in elk nog te verschijnen H.K.IJ.-periodiek voortaan markante teksten, foto's, zaken e.d., met historische achtergrond, waarop een lezer(es) ons opmerkzaam heeft gemaakt, te plaatsen.

Wij denken bijvoorbeeld aan interessante gevelstenen, curieuze oude inscripties op balken, muren, paaltjes en allerlei zaken waaraan u wel en wij niet denken. Geef uw ogen goed de kost! Degene wiens vondst wordt gepubliceerd kan rekenen op een boekenbon van f 15,—.

Hierboven staat de eerste bijdrage, afkomstig van dhr. W. von Schemm uit Vianen. De spreuk staat op een boerderij te Everdingen genaamd „Klein Rustenburg”.

U kunt uw teksten, foto's e.d. inzenden aan de heer B. Rietveld Jr., Hoge Biezen 80, 3401 RM IJsselstein.

De redactie.



TE KOOP een New-Foundlandsche
HOND,

**teef, negen maanden oud. — Adres franco
Hulppostkantoor te IJsselstein onder letter T.**

Uit: „HET NIEUWS" 1e jaargang 25 oktober 1879.

Te Benschop, IJsselstein en Montfoort hebben beesten- en paardenmarkten plaats gehad, die over het geheel echter geen stof tot roemen gaven, wat de stemming betrof.

Te Montfoort waren veel mensen maar er werd weinig handel gedaan, te IJsselstein was de markt in alle opzichten slecht. Koopers, verkopers, vee en paarden waren allen in kleinen getale aanwezig.

**BESTUUR:**

Voorzitter: L. Murk, IJsselstraat 24, IJsselstein.

Secretaris: W.J.A. van Wijk, Kloosterstraat 11, IJsselstein.
telefoon 03408 - 3941.

Penningmeester: W.G.M. van Schaik, Mr. Hobbemalaan 11,
IJsselstein.

Leden: Mevr. A.T. Edelschaap-van Capelle en
mevr. G.C.A. Pompe-Scholman.

Bank: AMRO-bank IJsselstein, rek.nr. 218400217, gironr. bank 2900.

**Redactie:**

N.A. Peeters, Emmalaan 36, 3411 XH Lopik.

B. Rietveld Jr., Hoge Biezen 80, 3401 RM IJsselstein.

Donateurs ontvangen het tijdschrift (3 of 4 nummers per jaar) en worden op de hoogte gehouden van de activiteiten.

Nieuwe donateurs kunnen zich opgeven bij de heer W.G.M. van Schaik, M. Hobbemalaan 11, 3401 NA IJsselstein, tel. 03408 - 1873.

Voor inwoners van IJsselstein bedraagt de contributie minimaal f 17,50 per kalenderjaar. Zij die buiten IJsselstein wonen, worden verzocht f 5,— extra over te maken in verband met de verzendkosten van het tijdschrift.

**Inhoud:**

Touw, touw en nog eens touw II (slot)	1
Kinderarbeid in de touwbaan	13
De Rijtuig- en Wagenmakerij	20
Opmerkelijkheden uit het verleden	27