

DE BOERENWAGEN IN NEDERLAND.

II.

Zooals in het vorige stuk vermeld is, werd door het Hoofdbestuur der Groninger Maatschappij van Landbouw en Nijverheid eene commissie benoemd, om de meest gewenschte constructie te zoeken van een boerenwagen voor de provincie Groningen.

Een der leden van de commissie, de heer U. J. Mansholt, Rijkslandbouwleeraar te Groningen, die steeds ijverig deel aan de discussies genomen had, is door ongesteldheid verhinderd geworden aan het opmaken van het verslag deel te nemen.

De commissie heeft inzage genomen van het eerste gedeelte van dit stuk en dit als basis bij de verdere besprekingen gebruikt. Het kwam er nu op aan een vorm te zoeken die aan de bezwaren, tegen de tegenwoordige constructie geuit, tegemoet kwam.

Het bleek, dat de bezwaren tegen den tegenwoordigen wagen ingebracht, in hoofdzaak van praktischen aard zijn, dit wil zeggen, dat men in het gebruik verschillende bezwaren geconstateerd heeft en dat men zou wenschen deze te ondervangen.

Door de Deutsche Landwirthschaftliche Gesellschaft is een model boerenwagen ontworpen, waarvan de teekeningen door de commissie eveneens bestudeerd zijn. Bij de besprekingen bleek, dat voor verschillende streken in Groningen de wenschen eenigszins uiteenloopen, wat een gevolg is, van het verschillend gebruik dat van de wagens gemaakt wordt.

Door allen werd het zoover mogelijk doordraaien van de voorkar wenschelijk geacht ook was men vrijwel eenstemmig van meening, dat een grootere spoorbreedte voordelig zou zijn. De laadruimte van den wagen dient zoo ingericht te zijn, dat men zonder gebruik van te veel losse onderdeelen de verschillende produkten, die in de boer-

derij moeten aan of afgevoerd of ook vervoerd moeten worden, kan vervoeren; het lossen en laden moet gemakkelijk geschieden en een gewone vracht moet bergruimte vinden. Daar het nu eenmaal onmogelijk is, een wagen te maken, die aan al deze, soms elkaar wederstrevende eischen, in alle opzichten volkomen voldoet, dient men te zoeken naar een middelvorm, die de meeste eischen tot hun recht laat komen en dan plaatselijk voor die eischen, welke daar het meeste gewicht in de schaal leggen, dezen vorm eenigszins te wijzigen.

Door den heer C. Mulder te Beerta was aan de commissie aangeboden, een wagen te maken, die zooveel mogelijk overeenkwam met de door de commissie ontwikkelde denkbeelden. We meenden hierop te moeten ingaan en zoo hadden tusschen genoemden heer en het commissielid de heer N. J. Barlage verschillende besprekingen plaats.

De vorm van den bak bij den wagen der Deutsche Landwirthschaftliche Gesellschaft, welke, naar onze meening, verschillende voordeelen aanbiedt, werd voor een groot deel gevolgd, doch voor de omstandigheden eenigszins gewijzigd. Genoemd model leek ons voor de praktijk in deze streken te zwaar, zoodat de constructie wat lichter genomen werd. Deze wagen is thans het eigendom van den heer O. Ebbens en voldoet hem in de praktijk goed.

Ter vergelijking geven we hier de maten van den in de eerste afdeeling van dit stuk beschreven Groninger wagen en die van den heer Mulder.

	Gron. Wagen.		Wagen van Mulder.	
Radstand	1,90	M.	2,—	M.
Hoogte bodemplank	1,—	„	1,03	„
Spoorbreedte	1,25	„	1,32	„
Middellijn voorwiel	1,05	„	0,84	„
„ achterwiel	1,27 ⁶	„	1,16	„
Breedte velgen	0,10	„	0,10	„
Lengte naaf	0,34 ⁶	„	0,33	„
Dikte assen	0,04 ⁶ —0,05 ⁵	„	0,04—0,05	„
Helling voorassen	1 : 17 $\frac{1}{2}$		1 : 21	
„ achterrassen	1 : 13		1 : 24	
Maten bodemplank	0,75 × 2,90.		1,— × 3,—	

Zooals men ziet zijn radstand, hoogte bodemplank, breedte velgen, lengte naaf en dikte der assen nagenoeg onveranderd gebleven, daarentegen is de spoorbreedte vergroot, de wielen zijn kleiner geworden en de bodemplank grooter. Deze veranderingen zijn het gevolg van de gewenschte wijzigingen. Wil men de voorwielen laten doordraaien, dan moeten ze lager zijn dan de bodemplank we meenden dat het daaraan verbonden voordeel wel opweegt tegen de meerdere trekkracht, die er het gevolg van is.

Wil men de voorwielen laten doordraaien dan dient ook de langboom te vervallen daar deze in den weg zou zitten.

In navolging van den Duitschen wagen is deze dan ook weggelaten, het raamwerk van den bak heeft hier de plaats van den langboom ingenomen; het kringelwerk is geheel gesloten en bestaat uit twee ijzeren ringen. Het raam van den bak is uit U ijzer vervaardigd, hierin past de bodemplank; de boorden zijn 20 c.M. hoog met horizontale zijplanken 25 c.M. breed, deze kunnen opgezet worden, zoodat dan de boorden 45 c.M. hoog zijn, voor een behoorlijke bevestiging aan voor- en achterschot is gezorgd.

Omstreeks half November 1910 heeft de commissie dezen wagen bezichtigd en was eenstemmig van oordeel, dat hier een zeer goede wagen verkregen is, voor sommige streken is deze misschien nog wat zwaar maar kan dan iets lichter gebouwd worden enkele opmerkingen werden gemaakt, deze wagen kan niet verlengd worden, zooals de tegenwoordige zoodat het vervoer van lange voorwerpen, als boomen, eenig bezwaar zou kunnen opleveren, ook kan deze wagen niet met de korte dissel gebruikt worden.

We hebben van den wagen, ingericht voor verschillend gebruik, de boorden opgezet, neergeslagen en gedeeltelijk weggenomen, photographien laten nemen, afdrukken hiervan zijn als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

De Commissie:

N. J. BARLAGE.
G. REINDERS RZN.
J. J. WIERSMA.

*De directeur van het instituut voor
landbouwwerktuigen en gebouwen:*

S. LAKO.

