

# De Planketil

Tekeningen: R.G.A.M. Glaudemans  
Tekst: P.P.J. Versteegh  
Opmeting en restauratie: A.J.M. Vissers

In de loop der jaren zal menig bezoeker aan de Maas-drielse Oudheidkamer hebben stil gestaan bij dat merkwaardige voertuig op drie kleine wieltjes. Ongetwijfeld zullen daarbij opmerkingen gemaakt zijn in de trant van: "Ze moesten het vroeger toch maar met primitieve middelen doen". Inderdaad, op het eerste gezicht maakt het geheel een primitieve indruk. Als wij echter in aanmerking nemen het feit dat vrijwel iedere Drielse boer zo'n wagen in gebruik had, dan mag daaruit blijken dat dit stuk gereedschap naast primitief ook dienstbaar was. Om hiervan een idee te krijgen moeten wij terug naar de Drielse landbouw in de eerste helft van deze eeuw.

De Drielse landbouw en veeteelt in het algemeen leverde een karige boterham op, slechts weinigen waren "in goede doen" omdat zij op eigen grond konden boeren.

Veel kleine boeren waren dus in het nadeel omdat zij te weinig of geen bouw- of weidegrond bezaten en daarom moesten pachten. Dit pachten was een "bittere" noodzaak, omdat er zonder grond geen "brood op de plank" gegarandeerd was voor de vaak grote gezinnen.

Het was bitter omdat het iedere drie jaar een onaangenaam spannend gebeuren was de benodigde grond te pachten.

Het was bitter omdat het pachtgeld loodzwaar drukte op de inkomsten van de grond.

Het was bitter omdat de opbrengst noodgedwongen laag was: geen pachter haalde het in zijn hoofd om in het laatste pachtjaar kostbare mest op het land te brengen, hij zou daarmee bemesten voor zijn opvolger die volgend jaar de grond ging pachten!

Het was vaak bitter te moeten constateren dat de gepachte percelen ver uit elkaar lagen. Te voet of met (trage) kar en paard ging daarmee veel tijd verloren. Deze marginale landbouw was er ook de oorzaak van dat er weinig of liever geen geld besteed werd aan verbetering van de percelen grond op zich. Bijvoorbeeld vanwege de kortlopende pachtcontracten, dacht niemand eraan een brug over of dam met (dure) buizen door de sloot te leggen om het perceel beter te kunnen bereiken.

Hier bracht de "Planketil" uitkomst.

## Het voertuig

De Planketil is in wezen een kruising tussen een voertuig en een brug. Eigenlijk niet meer dan een paar balken met planken erop en wieltjes eronder.

Doordat de wieltjes klein waren, was het vervoermiddel zeer laag, daardoor gemakkelijk te laden met gereedschappen als ploeg en egge of met zakken kunstmest of zaaizaad. Geladen en wel reed het spul naar de akker of weide. Voor het perceel aangekomen werd het materiaal afgeladen, de "Planketil" werd aan de voorkant opgelicht; daardoor viel het voorwiel er onderuit. Dan werd er om het voorste balkje een touw geslagen, en de boer sprong met het vrije einde van het touw over de sloot. Het was daarna een kleine moeite om de planke-til (die nog op zijn achterwielen kon rijden), over de sloot te trekken. Daarmee was de "kar" geen "kar" meer maar "brug".

## Historie

De werkelijke oorsprong van de planketil ligt vrijwel zeker gehuld in de grijze nevelen der historie. Slechts summier gegevens en gissingen kunnen wij naar voren halen. In de loop der jaren heb ik veel personen die kennis hebben van landbouw-historie en/of landbouwvoertuigen gevraagd of een dergelijk voertuig hen bekend was. Tot op heden heeft niemand mij kunnen zeggen waar in ons land, anders dan in Driel, dergelijke voertuigen in gebruik waren.

Wel wisten oude inwoners van de West-Bommelerwaard mij te vertellen dat daar plaatselijk iets dergelijks zonder wielen: dus een soort slede, in gebruik was.

De heer J. Rosenboom, oud-burgemeester van Hedel en Kerkwijk vertelde mij destijds dat hij in Poederoyen, Zuylichem en Brakel een soortgelijk voertuig op twee wielen in gebruik heeft gezien.

Wanneer wij deze informatie samenvoegen met de in Driel verkregen gegevens, dan lijkt het redelijk te veronderstellen dat de "slede" in vroeger tijd in de Bommelerwaard (en wellicht ook ver daarbuiten) algemeen werd gebruikt.

Kennelijk voldeed de slede op een gegeven moment niet meer. Mogelijk te zwaar om te trekken of door de meer verharde wegen te veel slijtage?

Een of andere landbouwer of wagemaker vond er iets op: er werden twee kleine wieltjes onder gemaakt. Hierdoor werd een groot deel van de sleepweerstand opgeheven. Van de Drielse tweewieler is bekend dat de voorkant over de grond sleepte, daartoe waren de balken afgeschuind en van glij-ijzers voorzien.

Dan komt de volgende stap: het idee een derde wiel toe te voegen. Aan de hand van het feit dat de planketil een specifiek "Driels" voertuig lijkt te zijn, mogen wij aannemen dat dit idee afkomstig is van een "Driels genie". Het slepen over de grond (zonder wielen) of het deels slepen (met twee wielen) was voorbij, de "karbrug" was geboren en werd in het Driels dialect "planketil" genoemd.

## Constructie

Na het gereedkomen van het eerste exemplaar zal er nog wel eens wat veranderd en/of verbeterd zijn aan dit voertuig.

Doordat er nog maar zo weinig materiaal is overgebleven en er zo weinig oude gebruikers meer in leven zijn, is er over de evolutie van de constructie weinig of niets bekend.

Het weinige dat ik hierover aan de weet kwam noteerde ik reeds jaren geleden uit de mond van de wagemaker W. van Beurden (1903-1986).

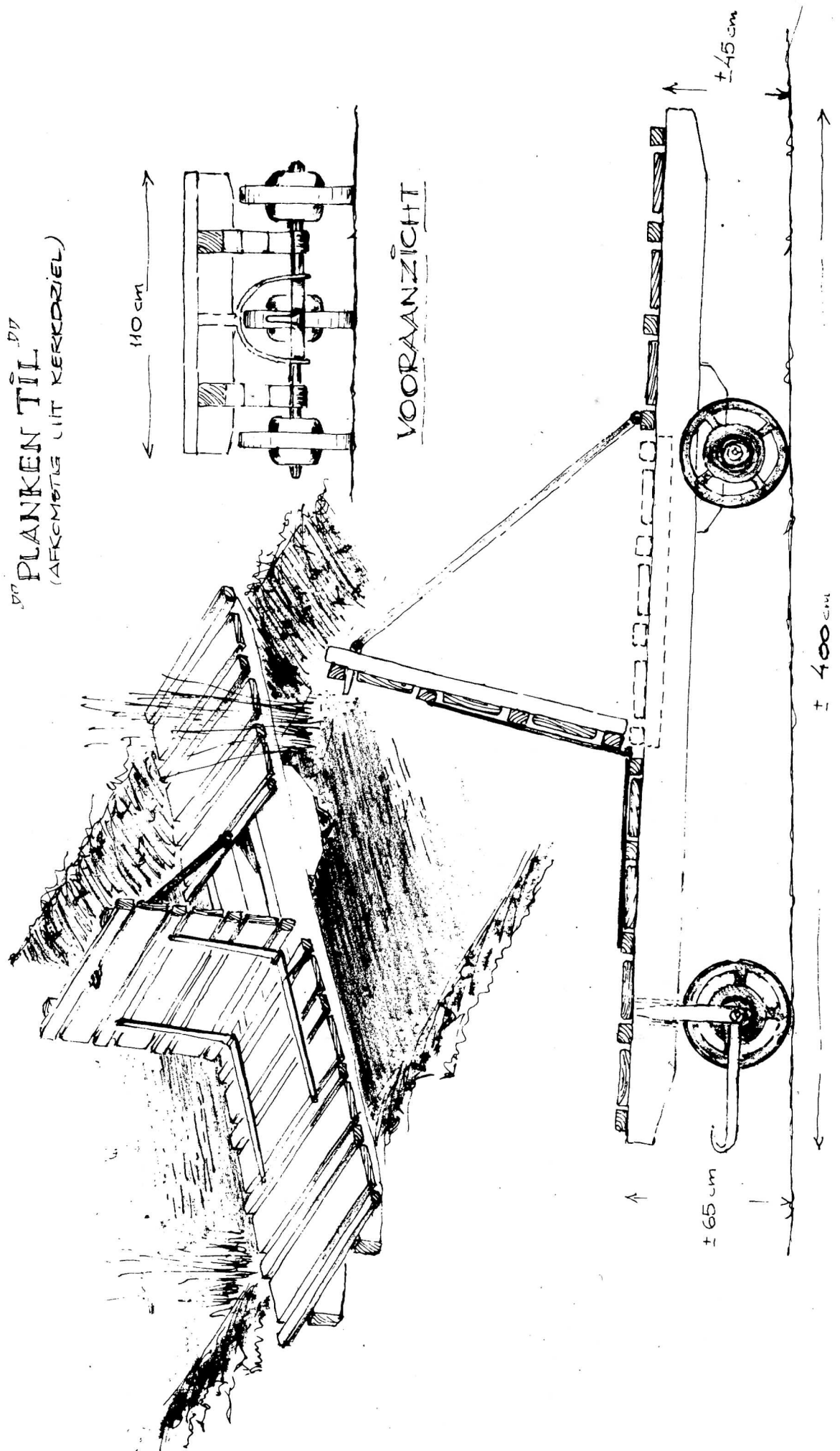
Wagemaker Van Beurden vertelde dat hij er ieder jaar een aantal maakte: iedere boer had er een, het was zo'n gemakkelijk ding en..... goedkoop!

Als prijsvergelijking: in het begin van deze eeuw kostte het maken van een grote kar fl. 150,-, een kruiwagen fl. 7,50, een dubbele egge fl. 40,- en een planketil fl. 20,-. Met enthousiasme wees de heer Van Beurden mij op enige details.

De eenvoud waarmee het voorwiel verwijderd werd beschreven wij hierboven.

Aan de beveiliging van het vee was ook gedacht: wanneer de planketil gebruikt werd als toegang tot een

PLANKEN TIL  
 (AFKOMSTIG LIET KERKORZIEL)



weiland met vee, kon het middengedeelte opgeklapt worden, dit fungeerde dan als hekje. Met een hangslot kon dit hekje beveiligd worden. Als het vee uit het weiland over de brug moest was uitglijden niet denkbeeldig. Ter voorkoming van een glijpartij waren de planken afwisselend van dikte: drie en vijf centimeter. Zijdelijks uitglijden werd voorkomen door een boven de planken uitstekende lat die over de volle lengte op de uiteinden van de planken was aangebracht. Een klein constructiedetail bevond zich aan de voorste plank: om de uiteinden van de voorste plank werd het

touw geslagen waarmee het geheel over de sloot werd getrokken. Om te voorkomen dat het touw op de scherpe hoeken van de plank zou doorslijten waren deze hoeken afgerond.

De eenvoud van het geheel was zover doorgevoerd dat een rem op de wagen ontbrak. Als er geremd moest worden dan trok de boer aan de wagen of, wanneer hij op de wagen gezeten was, werd de klomp tegen de bil van het paard gezet.

Voor verdere details zie tekening.

---

## Iets over Drielse molens en mulders

Door: J.H.G.J. van Heeswijk

Vele buitenlanders weten van Nederland helaas weinig meer dan dat de bewoners op klompen lopen en dat het Nederlands landschap bezaait is met molens. Dit beeld echter is geschiedenis geworden. De dracht van klompen is na de laatste wereldoorlog zeer sterk teruggelopen en ook ons nationale bezit aan molens kreeg vooral in de zuidelijke provincies van ons land tengevolge van de oorlogshandelingen zware verliezen te incasseren.

Ten aanzien van onze molens, is uit de tweede wereldoorlog echter iets goeds geboren, namelijk de tanende belangstelling voor dit symbool van onze volkswelvaart is allerwege verlevendigd. Juist op tijd nog om ons toch al zo gehavend bezit aan molens, geheel van de ondergang te redden. Vele fraaie molens vielen reeds ten offer aan stadsuitbreiding, verkeer en mechanisatie en het werd dan ook hoog tijd dat de overheid deze monumenten onder haar bescherming nam. Elk dorp dat iets te betekenen had, bezat vroeger zijn molen. Nog slechts 50 jaren geleden konden we in elk dorp of stad een of meer korenwindmolens aantreffen en had elke polder zijn watermolen. Ook in de meeste dorpen van de Bommelerwaard is de molen verdwenen om plaats te maken voor de moderne malerij. Toch heeft ons volk veel aan de uitvinding van de windmolens te danken. Immers, in de laaggelegen gebieden van ons land zou de landbouw en de veeteelt nimmer zulk een hoogte hebben bereikt, als de windmolens niet voor handhaving van een constant waterpeil en daardoor voor een aanmerkelijke bodemverbetering hadden gezorgd.

Het is daarom dan ook niet te verwonderen dat de windmolen in ons land door de eeuwen heen een grote populariteit genoot. Zij getuigden van stoere arbeidzaamheid en verlevendigden het stads-, dorps- en landschapsbeeld. Onze taal is rijk aan uitdrukkingen aan het molenaarsambt ontleend en talrijk zijn de liederes waarin de molen een hoofdrol speelt.

De windmolen is ongetwijfeld een van de eerste machines waarbij de mens de krachten van de natuur aan zich dienstbaar wist te maken.

De geschiedenis van de windmolens verliest zich in de grijze sluiers van de Middeleeuwen, daarom is er nog weinig van bekend. Vaak wordt de mening gelanceerd als zouden de Kruisvaarders het idee van de windmolens van hun tochten naar het H. Land hebben meegebracht. Dit is echter zeer twijfelachtig aangezien

het bekend is dat reeds op het einde van de dertiende eeuw in Holland en in Vlaanderen standerdmolens in bedrijf waren van vrij grote perfectie, terwijl de molens die de Kruisvaarders op hun tochten in de landen van het nabije Oosten leerden kennen, veel primitiever waren. Al heel vroeg is hier sprake van windmolens. In een brief van Jan de Eerste, Hertog van Brabant, gegeven op donderdag in het jaar 1299, geeft de hertog aan Arnoldus, gezegd Heyme, ter uitbreiding van het leen dat deze van hem hield, het recht om tussen het dorp Hamoda van Rode (St. Oedenrode) en Skinie (Schijndel) ter plaatse waar hem dit het beste voorkwam, een windmolen op te richten en hij schonk hem daartoe erfelijk het recht van de vrije wind. Dat deze windmolen strekte tot vermeerdering van het leen, wijst erop dat hij gebruikt werd voor het malen van granen.

De boeren in de omgeving van de molen werd namelijk de verplichting opgelegd hun granen op deze molen te laten malen tegen bepaalde tarieven. De leenman betaalde de uitgever van het leen, de leenheer, een jaarlijkse pachtsom, welke strekte tot vermeerdering van diens leen.

Zo is ook de eerste molen in Driel gekomen.

Op 7 december 1317 verklaren Herbert van Arkel, ridder, en zijn huisvrouw Elizabeth door Reinold graaf van Gelre, beleend te zijn met hun huis en erve te Driel in de Bommelerwaard en voorts met verschillende percelen land en een windmolen, met de bepaling dat dit leen erfelijk zou zijn. De Gelderse leenaktenboeken omschrijven dit leen als volgt "huys ende hoff met den bongert in den kerspel van Driel, met 13 mergen in den velden, geheiten Bullicher (het tegenwoordige blok de Bulk) streckende an den gemeynen pat van Veldriel na Ovendorp (de Kromsteeg); item 8 mergen met de wintmeule in den velde, geheiten Kyvitshamme; item 13 mergen in den velden, geheiten Pepert".

De molen moet dus reeds voor die datum gebouwd zijn. In 1326 werd Jonkvrouw Heylwich, de vrouw van Diederik van Herlaar met deze goederen beleend. Daarna vinden we over dit leen niets meer in de registers, totdat in 1390 Gerrit de Gier "die werdt, mollen ende mollenwerff met den toebehoren, in den Kivisham" te leen ontvangt. Het goed was 1,5 morgen groot en gelegen in de benedenste Kievitsham, waarschijnlijk niet ver van de plaats waar thans de molen staat. Gerrit's zoon Peter de Gier werd in 1402 met de molen