

AFLEVERINGEN

Wat is VerzekeringDe Bewaring?

Hoe kan u deze pdf optimaal bekijken?

AUDIOVISUEEL MATERIAAL

BOEKEN EN BOEKBANDEN

ETNOGRAFISCH MATERIAAL

GLAS

IVOOR, BEEN, GEWEI EN SCHILDPAD

KARREN, WAGENS EN RIJTUIGEN

KERAMIEK

LEDER EN PERKAMENT

LICHT EN VERLICHTING

METAAL

MEUBILAIR

NATUURHISTORISCH MATERIAAL

OPENLUCHTSCULPTUREN

PAPIER

SCHILDERIJEN

SCHIMMELS EN INSECTEN

STEEN EN STEENACHTIGE MATERIALEN

TEXTIEL

INHOUD AFLEVERING: KARREN, WAGENS EN RIJTUIGEN

Auteur: Arie De Jager



INLEIDING

SCHADEFACTOREN. HOE SCHADE VOORKOMEN?

BEWARING EN ONDERHOUD

BEHANDELING TEGEN INSECTEN EN SCHIMMELS

INVENTARISNUMMER

VERPLAATSEN EN TENTOONSTELLEN

INLEIDING

Karren en wagens zijn producten van de plaatselijke wagenmaker en de smid. Ze zijn hoofdzakelijk samengesteld uit houten constructieonderdelen aangevuld, verstevigd en verbonden met metalen en afgewerkt met olieverflagen. Rijtuigen zijn complexer van samenstelling, door hun constructie en de diversiteit van materialen, en voorzien van vernissen of complexe verfsystemen. Voor de bewaring en het onderhoud is het van groot belang te weten uit welke materialen deze voertuigen zijn opgebouwd en waarvoor ze werden gebruikt. Bij tweewielige rijtuigen liggen de fragiele zones anders dan bij vierwielige, waardoor ook de voorzorgsmaatregelen verschillen.

De gebruikte houtsoorten zijn meestal iep, beuk, linde en es, soms acacia voor de spaken. IJzerwerk ondersteunt diverse onderdelen en verbindt ze. De bekleding kan uit laken, stof of trijp (*velours d'Utrecht*) vervaardigd zijn, bij sommige rijtuigen uit leer. Als vulling werd paardenhaar gebruikt. De ophanging van de rijtuigbak van staatsierijtuigen bestaat meestal uit lederen riemen. Ook de **kappen van de rijtuigen** zijn van leer (1), evenals het paardentuig. Hierop is soms **zilverbeslag** aangebracht (2). Andere metalen op de tuigen zijn geelkoper, tombak (roodmessaging, dat vaak verguld werd) en diverse legeringen van koper, zilver en nikkel.

Zowel ter bescherming als ter verfraaiing kregen karren, wagens en rijtuigen een **verflaag** mee (3). **De ijzeren onderdelen van rijtuigen werden behandeld met loodmercurie** (4) om het roestproces te vertragen. Het houtwerk van rijtuigen werd met een schrale loodwitverf ingestroken, waarop enkele plamuurlagen werden gezet, een olieverflaag (lijnolie) en een tweetal laklagen. Twee lagen vernis zorgden voor bescherming en glans. Na 1930 kwam alkydharsverf in gebruik.

SCHADEFACTOREN. HOE SCHADE VOORKOMEN?

Eerst en vooral moet de aandacht gaan naar de bewaaromgeving van de voertuigen. De plaats waar ze gestald worden, moet aan bepaalde condities voldoen qua netheid, licht, warmte, luchtvochtigheid. Het gebeurt nog te vaak dat met karren, wagens en rijtuigen uit een museum demonstraties worden gegeven. Dat laatste brengt niet alleen slijtage van het materiaal met zich, maar ook blootstelling aan vocht, modder en paardenuitwerpselen. Wanneer zulk vuil te lang blijft zitten, zal de ammoniak inwerken op de verflaag. Het gebruik van museumstukken wordt daarom beter niet aangemoedigd.

Het bijzondere aan rijtuigen is hun samenstelling uit diverse materialen die enigszins tegenstrijdige eisen stellen inzake luchtvochtigheid. Voor metalen is een lagere luchtvochtigheid (50 % of minder) wenselijk; voor hout en leer beter wat hoger (50 tot 60 %). Dus streven we naar een gemiddelde, ergens tussen 55 en 60 %, met zo weinig mogelijk en alleszins trage schommeling. Ook de temperatuur houden we zo stabiel mogelijk en niet te hoog, ca. 18°C. Meer hierover in de afleveringen over **metaal**, textiel, leder en het binnenklimaat. We weten dat de ideale situatie in werkelijkheid nauwelijks te realiseren is. In de praktijk worden karren, wagens en rijtuigen meestal bewaard in schuren, in de buurt van stallen of **onder een afdak** (5).

Deze bewaarplaatsen zijn zeer moeilijk te acclimatiseren, maar met relatief eenvoudige middelen kan u daar zelf wel wat aan verbeteren. Zorg dat de grond en de muren net en droog zijn en vrij van parasieten. Waar gevaar bestaat voor grondvocht of wateroverlast plaatst u de voertuigen best op blokken of een verhoog. Zorg er in ieder geval voor dat de voertuigen nooit kunnen natregenen. Verleng desnoods het afdak. Het rijtuig mag nooit in plastic folie worden gehuld, want daardoor ontstaat een microklimaat dat schimmelvorming en rotting in de hand werkt. Als een rijtuig nat geworden is, kan natuurlijke droging door de wind onder een afdak doeltreffend zijn. Wat u zeker nooit mag doen, is de objecten geforceerd drogen.

Wanneer de staanplaats een afdak is, dekt u de bekleding best af met een katoenen doek of met Gore-tex®, om te vermijden dat ze vuil wordt.



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets

1

2

3

4

Stof en vuil zijn zeer onderschatte schadefactoren. Ze trekken vocht aan en zijn een voedingsbodem voor schimmels en insecten. Daarom is het belangrijk stof en vuil te vermijden, zoals hierboven beschreven, en regelmatig te verwijderen (zie verder).

Onder de insecten zijn vooral de houtworm en de mot grote boosdoeners. Houtwormaantasting komt helaas veel voor. Dit heeft dikwijls te maken met de standplaats van de voertuigen, in stallen en schuren met houten kappen, waarvan vooral het spinhout aangetast kan zijn. De houtworm nestelt graag in het iepen- of essenhout van karren, wagens en rijtuigen. Motten vinden in de stoffen bekleding, de kussens en viltstroken van de raamkozijnen een aantrekkelijke voedingsbodem, zeker wanneer deze slecht onderhouden zijn en de omgeving vrij vochtig is. Een relatieve vochtigheid boven 60 % leidt ertoe dat schimmel tot ontwikkeling kan komen, zeker op een vuile bekleding. De schimmels kunnen verschillende vormen aannemen, van nauwelijks zichtbaar tot de herkenbare pluizige schimmelplekken.

Rijtuigen bevatten diverse lederen onderdelen: tuig, draagriemen, tassen, kap of huif. Lederen riemen worden met het ouder worden droger. Daarom komt de relatieve vochtigheid in de bergplaats voor tuigen best in de buurt van 60 % (niet hoger, wegens risico op schimmelvorming). De kappen van de rijtuigen zijn eveneens van leer gemaakt. Meestal zijn ze honderd of meer jaren oud en min of meer uitgedroogd. Een open geplooide huif loopt gemakkelijk beschadigingen op en scheurt langsheen de huifbogen. Daarom is het belangrijk de kappen of huiven niet neer te laten maar ze steeds in gesloten toestand te houden.

Karren, wagens en rijtuigen zijn per definitie voorwerpen voor gebruik in open lucht, maar eens in het museum krijgt het behoud van het object prioriteit. Licht is een van de shadebronnen met als rechtstreeks effect: verschoten kleuren en afbraak van textielvezels, verbleken van de verf en vergelen van de vernislaag. Rijtuigen die buiten staan, worden warm in het zonlicht. Oude verven zijn minder bestand tegen uv-straling en minder elastisch dan moderne verven; ze gaan daardoor sneller degenereren en verbleken. Stel de objecten daarom nooit langer dan nodig aan zonlicht bloot. Zorg ervoor dat de bergplaats voor de voertuigen zo weinig mogelijk lichtinval krijgt, bijvoorbeeld door ramen te blinde-

ren. Niettemin is een goede verlichting in de bergplaats noodzakelijk om de karren en rijtuigen nauwkeurig te kunnen inspecteren, maar vermijd dat de verlichting langer aanblijft dan nodig is.

BEWARING EN ONDERHOUD

Behalve het instandhouden van de aanbevolen omgevingscondities is het regelmatige en systematische nazicht van de voertuigen erg belangrijk, evenals het schoonhouden van de objecten.

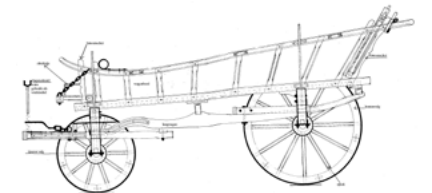
Zorg dat de controle regelmatig en consequent wordt uitgevoerd. Stel voor jezelf een lijstje op van aandachtspunten. Noteer de toestand van de **verschillende onderdelen**, en vermeld ook door wie, wanneer en hoe het voertuig werd schoongemaakt. Als hulp geven we u hierbij een voorbeeld (6) (7).

- ▶ Identificatie van het rijtuig:
 - Inventarisnummer:
 - Datum van nazicht:
 - Nazicht uitgevoerd door:
 - Nummer(s) van foto('s), negatieven:
 - Behandeld tegen: (houtworm, mot; methode en product)
- ▶ Staat van het onderstel:
 - De wielen
 - De wielassen
 - De langboom of de lamoenstokken
 - De draaischijf
 - De ophanging
- ▶ Staat van de koetsbak
 - Het hout
 - De afwerklaag
 - De bekleding (binnen- en buitenbekleding)
- ▶ Staat van het toebehoren (lantaarn, bagagerekken, dissels en lamoenen) en van (eventuele) versieringen.

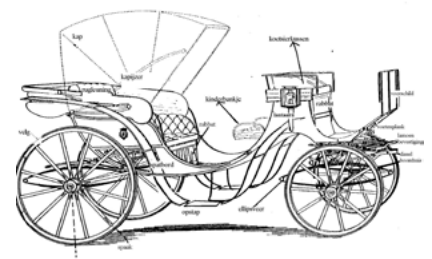
Ziehier enkele aandachtspunten en aanbevelingen voor een algemeen onderhoud.



Museum Bulskampveld. Foto: Johan Vansteenkiste



Zijkant boerenwagen



Zijkant rijtuig

Bij een rijtuig met een nog **gaaf schilderwerk (8)** kunnen we beginnen met het ontstoffen met behulp van een zachte doek of een kwast. Het gebruik van een zachte kwast is zeker nuttig op plaatsen waar stofophoping ontstaat, vooral bij houtsnijwerk. Houd de stofzuigermond in de nabijheid om losgekomen stof weg te zuigen. Deugdelijk schilderwerk kan gereinigd worden met spons, zeemvel en lauw water waaraan een scheutje pH-neutraal detergent is toegevoegd. Voorzichtig afdrogen en alleszins het drogen niet forceren door de kar of wagen in de zon te zetten. Door opwarming kunnen spanningen in het materiaal optreden met barsten tot gevolg.

Karren, wagens of rijtuigen met een **verweerde of aangetaste verflaag (9)** vereisen een andere aanpak. Is de verf- en vernislaag nog voldoende hechtend, maar getekend door craquelé of een netwerk van fijne barstjes, wat erop wijst dat de vernislaag niet meer gesloten is, reinig dan niet met water. Het vocht, dat door de kleine barstjes trekt, tast de onderliggende lagen aan. De beste manier is voorzichtig stofzuigen (geen plumeau gebruiken: die verplaatst het stof alleen maar). Gebruik bij voorkeur kleine zuigmondjes, die als hulpstukken voor de meeste stofzuigers verkrijgbaar zijn. Het beste hulpmiddel is een 'museumstofzuiger', een klein model stofzuiger met regelbare kracht.

Ga er, in geval van een verweerde verflaag, niet te snel van uit dat ze beter verwijderd wordt. Daardoor zou immers veel informatie verloren gaan, onder andere over hoe de verflaag oorspronkelijk is opgebouwd, welke verfsorten werden gebruikt enz. Bovendien verdwijnt daarmee het patina als zichtbaar ouderdomskenmerk, dat de objecten onderscheidt van nieuw geschilderde exemplaren. Ga bij sterk vergeeld vernis of problematisch verniscraquelé – bijvoorbeeld door blindslag ondoorzichtig geworden vernis - niet zelf aan de slag met allerlei middeltjes als meubelolie, siliconenspray of een ander soort glansmiddel. Bespreek met een restaurator wat er best dient te gebeuren. Hetzelfde geldt voor de bekleding. Zelfs al komen er mottengaatsjes in voor en is de stof verkleurd: behoud zolang mogelijk het oorspronkelijke materiaal. Een goede restaurator kan echt storende **gaten en scheuren deskundig herstellen (10)**.

De bekleding wordt best gestofzuigd, met een stofzuiger op laag toerental. Breng een stuk gaasdoek over de

zuigmond aan; zo vermijdt u dat loszittende delen zoals knopen worden meegezogen. Het ontstoffen moet regelmatig kunnen gebeuren. De frequentie hangt af van de bewaaromgeving. Om de twee weken ontstoffen is ideaal maar het hangt uiteraard van de beschikbare mankracht af hoe dikwijls dit in werkelijkheid kan gebeuren.

Oude rijtuigen bezitten doorgaans diverse lederen onderdelen: tuiglederen huif of kap, draagriemen, tassen enz. Gelooide runderhuid heeft een aantal behandelingen ondergaan. Een ervan is het inbranden van een vetmengsel om het leer soepeler te maken. Het onderhoud van tuigen is erop gericht dit inbrandvet op peil te houden. Hiervoor kunt u best de zogenaamde zadelzeep gebruiken. Dit is niet echt een zeep maar een onderhoudscrème. Maar er wordt nogal eens naar andere middeltjes gegrepen, slaolie en levertraan bijvoorbeeld, en andere vetten die dan in een dikke laag aangebracht worden. Dit is absoluut verkeerd. Deze producten sluiten aan de oppervlakte van het leer de poriën af, waardoor geen vocht meer aangetrokken kan worden en het leer juist uitdroogt. Fabrikanten van vetten en oliën vermelden zelden de samenstelling van hun product. Ongeacht welk middel u kiest: wees zuinig in het gebruik ervan en besteed veel zorg aan de manier van aanbrengen. Het product wordt best ingemasseed. Voordat het leer behandeld wordt, moet het circa één week in een ruimte hangen waar de luchtvochtigheid ongeveer 70 % is. Het leer trekt dan meer vocht aan en dit is het transportmiddel voor de voedingsstoffen. De maanden augustus, september en oktober zijn zeer geschikt, omdat dan de luchtvochtigheid meestal hoog is. Winter en voorjaar zijn over het algemeen veel te droog. **Tuigen** bewaart u best in een ruimte met een constante luchtvochtigheid **(11)**, liefst tegen de 60 %. Hogere waarden verhogen de kans op schimmelvorming. Schimmel moet niet verward worden met een wit wasachtig laagje op het leer. Dit wordt namelijk veroorzaakt door het uitzweeten van een verkeerde vetsoort, die als het ware stolt in de buitenlucht.

De lederen kappen of huiven van rijtuigen zijn meestal honderd of meer jaren oud en uitgedroogd. Daardoor ontstaan er scheuren. Het is daarom belangrijk de kappen niet neer te laten maar zoveel mogelijk in gesloten toestand te houden.



Meatwagon. © The Wesley Jung Carriage Museum, Wisconsin



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Herstelling van gescheurde bekleding. Oorspronkelijke bekleding geconsolideerd met nieuwe neutrale stof. Foto: Leon Smets



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets

8

9

10

11

Ook de lederen draagriemen van de koets kunnen droog worden en breken, waardoor de koetsbak kan vallen. Regelmatig nazicht is de boodschap. U kunt oude, uitgedroogde riemen ondersteunen met een strook nieuw leder. Versteving met een nylonriem kan eveneens een betrouwbare noodoplossing zijn. Een nylon band wordt onzichtbaar tussen de stroken leer aangebracht.

Luxueuzere rijtuigen en het bijbehorende paardentuig zijn dikwijls versierd met metalen beslag (kroon, emblemen, wapenschilden, lantaarns, gespen enz.). Hoe u deze metalen best onderhoudt en reinigt, vindt u terug in de aflevering over **metaal**. Alvorens stukken te reinigen met producten, is het raadzaam ze eerst te demonteren, in zover dit mogelijk is en het object daardoor niet beschadigd kan worden. Alle roestsporen op metalen onderdelen van de constructie (banden, veren van de ophanging) moeten zorgvuldig verwijderd worden, met schuurpapier voor metaal of met een metalen borstel. Vervolgens kunt u een bescherm laag aanbrengen, bijvoorbeeld met microkristallijne was.

Bij karren, wagens en rijtuigen zijn uiteraard de assen en wielen belangrijke onderdelen, die eigen onderhoudsmaatregelen vergen. De oudere rijtuigen hebben meestal een vetas met een moer en een splitpen ervoor. Bij een stilstaand wiel met vetas kan het vet in de naafbus langzaam naar beneden zakken. Na een tijd kan het vet uitharden waardoor het wiel blokkeert. Door jaarlijks het ruituig te verplaatsen of het wiel op te krikken en het enkele toeren te laten ronddraaien, wordt het vet of de olie terug verdeeld. Het onderhoud van de vetas is vrij eenvoudig: verwijder de splitpen, draai de moer los, neem het wiel en de lederen ring weg. Verwijder de oude olie- en vetlagen en breng nieuw wagenvet aan. Omdat vetassen sterker aan slijtage onderhevig zijn dan collingassen, moeten ze meer gecontroleerd en gesmeerd worden. **De collingas (12)**, die bij recentere rijtuigen wordt aangetroffen, is een ronde as waarin bovenop een smeergroef is gefreesd. Voor het onderhoud draait u met een passende wielsleutel de stofdoop, splitpen en de rechtsdraaiende moer links los. Neem vervolgens het wiel af en de baak uit de asbus. Controleer of de baak niet te ver is afgesleten (anders bestaat het gevaar dat het wiel spontaan van de as draait). Maak de **asbus met smeerkamer (13)** schoon en vul de smeerkamer met een beetje olie. Vooral niet te veel, anders loopt de olie uit

de smeerkamer op het hout. Controleer de assen minstens één keer per jaar. Wanneer het rijtuig regelmatig gebruikt wordt, moet u vaker controleren.

Soms raken **de ijzeren wielbanden los van de velg (14)**, mogelijk ten gevolge van uitdroging. In dat geval is er maar één oplossing, namelijk de wielband er opnieuw omheen laten krimpen. Vertrouw niet te veel op middel-tjes zoals het hangen van natte zakken over het wiel, die misschien het tijdelijke effect hebben dat de wielband weer vast zit: zodra het hout weer droog is, zal de band opnieuw loskomen. En het nare gevolg van deze methode is dat de verflaag eveneens natgehouden wordt, waardoor ze blaren kan gaan vormen.

Een goede methode om de **langboom en het lamoen** te bewaren is ze op te hangen aan de muur of op rekken, liefst **in de ruimte waar ook de wagen staat (15)**. Als de tweewieler wordt gestald met de lamoenboom eraan vast, moet u alleszins vermijden dat deze op de grond rust. Alle druk komt dan immers op de lamoenstokken, waardoor ze gaan doorhangen. Plaats **een schraag midden onder de bomen (16)** zodat de kast horizontaal staat.

BEHANDELING TEGEN INSECTEN EN SCHIMMELS

Over de verschillende bestrijdingsmogelijkheden tegen **insecten en schimmel** wordt uitvoeriger gesproken in de betreffende aflevering. Voor karren en rijtuigen is een chemisch bestrijdingsmiddel soms de meest haalbare en doeltreffendste methode om insecten in alle stadia van hun metamorfose te doden. De in de handel verkrijgbare kleurloze bestrijdingsmiddelen zijn echter alleen efficiënt als de vloeistof goed in het hout kan doordringen. Het heeft weinig zin het hout oppervlakkig in te smeren met een dergelijke vloeistof, zeker als er op het hout ook nog een verflaag zit. Door met een spuitje voldoende vloeistof in ieder wormgaatje te injecteren, kan het product dieper in het hout dringen. Het vraagt constante controle op de uitvoering om een bevredigend resultaat te bereiken. Het begassen van de wagen of kar met stikstof of CO₂ in **een hermetisch afgedichte ruimte of zogenaamde bubble** is een steeds meer gebruikte methode **(17)**. Ze is milieuvriendelijk, laat geen residu na en is zeer doeltreffend wanneer ze volgens de regels van de kunst gebeurt. Het object moet een viertal weken



Foto: Arie De Jager



Foto: Arie De Jager



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Karrenmuseum Essen. Foto: Marin Menu

in deze gaskamer vertoeven, om te garanderen dat alle leven in het hout en desgevallend ook in de kussens en bekleding, is gedood.

Indien u motschade hebt vastgesteld in kussens en bekleding, kunt u de aangetaste stukken in plastic verpakken en minimum een week in de diepvriezer stoppen, bij -30°C. In de [aflevering over insecten en schimmel](#) wordt de procedure verder toegelicht. Het Nationaal Rijtuigmuseum in Leek (provincie Groningen, Nederland) biedt de mogelijkheid om karren of koetsen in hun geheel te behandelen in de 'koetsenvriezer' van het museum (zie www.rijtuigmuseum.nl/expertise-diensten). Een dergelijke totaalbehandeling vergt echter bij objecten uit diverse materialen en van complexe samenstelling, voorafgaand een grondige afweging van de mogelijke effecten.

Alvast regelmatig stofzuigen van zit en bekleding ontmoedigt ongedierte om er zich blijvend te vestigen.

Over schimmel op leer en textiel en het bestrijden ervan leest u meer in de afleveringen over boeken en boekbanden, textiel, en leder en perkament. Over het algemeen is het isoleren van de aangetaste stukken aangeraden, evenals het mechanische verwijderen van de schimmel met behulp van een stofzuiger. Neem hierbij de nodige voorzorgsmaatregelen in acht: draag een stofmasker, handschoenen en stofjas, en reinig de gebruikte materialen met, bijvoorbeeld, alcohol.

INVENTARISNUMMER

Het is wenselijk om bij karren en rijtuigen het inventarisnummer systematisch op dezelfde plaats aan te brengen. Dit kan bijvoorbeeld onder de koetsbak aan de linker- of rechterkant, [op de vooras \(18\)](#), en door middel van de lak-inkt-lakmethode, bijvoorbeeld een 10 % paraloïd B72-vernys als grondlaagje, waarop het nummer in inkt wordt geschreven, en na droging afgedekt met dezelfde vernys.

Het aanbrengen van het inventarisnummer op paarden-
tuigen is niet gemakkelijk, omdat vernys, verf noch inkt op de ondergrond hechten. In een strookje dun zwart leder (te verkrijgen in interieurzaken) kunt u het [registratienummer met slagcijfers](#) aanbrengen. Het strookje

kan vervolgens met stevig zwart garen aan de diverse leren onderdelen bevestigd worden [\(19\)](#).

VERPLAATSEN EN TENTOONSTELLEN

Om een rijtuig te verplaatsen, gebruikt u best de stuurmiddelen die eigen zijn aan het rijtuig. Nooit de wielen verschuiven. Zodra het voertuig op zijn plaats staat, brengt u best blokken aan tegen de wielen om te vermijden dat het rijtuig per ongeluk in beweging komt. Hierboven werd al aangestipt dat u de lamoenstokken op een schraag moet laten rusten om het rijtuig in evenwicht te houden en te voorkomen dat de armen vervormen.

Zorg ervoor dat het rijtuig, in depot of tentoongesteld, nu en dan even naar voren wordt gerold of achteruit geduwd, zodat de wielen kunnen bewegen en niet langdurig op hetzelfde punt steunen, of plaats stutblokken onder de wielassen zodat de wielen de grond net niet raken. Zo komt er helemaal geen druk meer op de wielen en kunnen ze af en toe gedraaid worden. Daardoor is er geen contact meer met grondvocht en bijgevolg minder gevaar voor verrotting. Wielen met rubberen banden moeten minstens twee maal per jaar 1/8e gedraaid worden om het samendrukken van de rubberen wielband te voorkomen. Een verrijdbare hydraulische garagekrik is hiervoor een gepast hulpmiddel.

Colofon

AUTEUR: Arie De Jager

REDACTIE: Leon Smets, Birgit Geudens, An-
nemie Vanthienen

VORMGEVING: Silke Theuwissen

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER:

Marc Jacobs, FARO. Vlaams steunpunt voor
cultureel erfgoed vzw, Priemstraat 51, 1000
Brussel

D/2013/11.524/10

Brussel, april 2013



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Foto: Leon Smets



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets



Nationaal Rijtuigmuseum Leek. Foto: Leon Smets

16

17

18

19