

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 5 Oktober 2022

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging





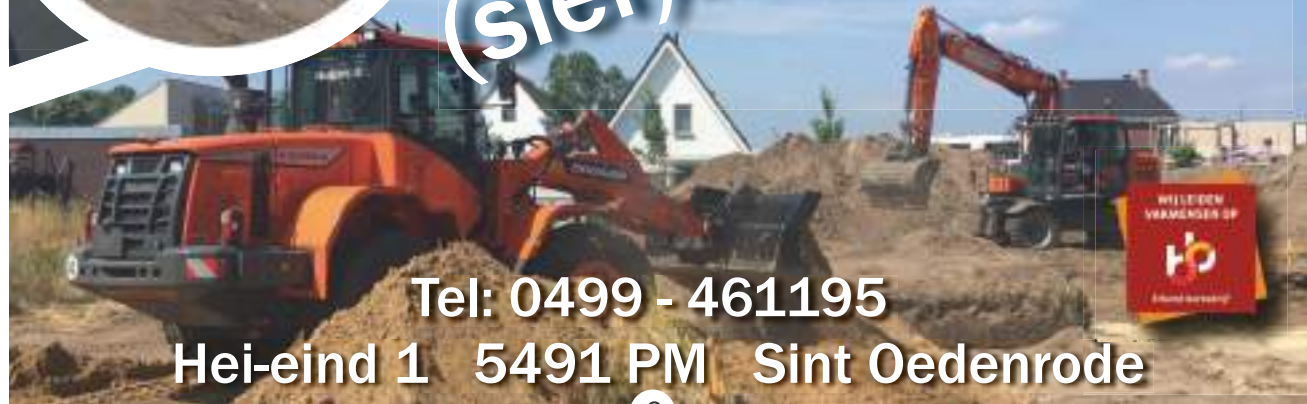
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- SPANDEKEN



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



VAN DIJK Heftrucks Uden BV



- In- en verkoop van heftrucks
- Onderhoud
- Verhuur met of zonder chauffeur

Oude Udenseweg 21a
5405 PD Uden
Tel: 0413 332371
fax: 0413 332753
Mobiel 06 53641623

Email: aavandijk@online.nl
www.vandijk-heftrucks-uden.com

CASE II STEYR ABEKSERVICE



De Beeke 3 5469 DV Erp
tel: 0413 - 212174

www.abekservice.nl

WWW.EUROFARMTOYS.NL

LANDBOUWMINIATUREN - TRAMPOLINES

De grootste collectie farmtoys van Zuid-Nederland!



Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



TOELEVEREN SNIJ EN COMPLEET PLAATWERK



LASER

Tot 10mm dik



PLASMA

Tot 35mm dik
Propan t/m 100mm dik



WATER

ALLE materialen tot 200 mm dik



Wonders Plaatwerk BV

Overbeekse 1
8288 HL Berlicum

Tel: 073-803 1261

WWW.WONDERSMETAAL.NL
plaatwerk@wondersmetaal.nl



Wonders Metaal BV

Staalconstructies - Hekwerken - Trappen



JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl

John & Minou Fishwick

Nic. van Eschstraat 138 5061 VW Oisterwijk NL

Tel: +31 13 5285604 Fax: +31 13 5211856

E-mail: old20@planet.nl

Aanlevering onderdelen voor de meeste antieke tractoren
Ferguson motor-onderdelen of complete revisie-sets.

Voor alle type's: TEA/D - TEF - MF 35 - MF 65 - MF 135

Lagers: standaard en overmaat.

Koppakking-sets voor:

David Brown benzine/petroleum

David Brown 25D / 30C

David Brown 850 / 900 / 950 / rood 990

Fordson N / E27N / Fordson Major

Ferguson

Spatborden voor:

David Brown 770 / 780 / 850 / 900 / 950 / 990

Implematic, Selectamatic 3 cil. 880

Ford Dexta, Fordson E27N, Ford 4000/5000 serie

Ferguson

Uitlaten voor:

Ferguson / David Brown

Fordson N / E27N / Major, Ford Dexta

Radiators voor:

Ferguson / Fordson N / E27N / Fordson F

OLD 20
Parts Company



OVERWATER
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- De oudtimer specialist door onze jarenlange ervaring en betrokken medewerkers.
- Ons unieke verzekeringsproduct: een verzamelpolis voor al uw (on)gekenmerkende tractoren en stationaire motoren van 20 jaar of ouder. Standaard inclusief een schadeverzekering voor opzibanden en vertaalsrechtsbijstand.
- Ook verzekeringen voor oudtimer Unimogs, bestel- en vrachtauto's, bromfietsen, auto's ex-legervoertuigen en motoren.
- Scherp tarief.
- Eenvoudig af te sluiten via onze website.

www.oldtimers-verzekeren.nl



**HELLA VERLICHTINGSMATERIALEN
GEBRUIKTE DUITSE IHC ONDERDELEN
NIEUWE TRACTORONDERDELEN
TRACTORLAKKEN**

**PUTAKKER 2a 5427 EP BOEKEL
06 51 19 77 59**

www.elsen-agro.com

Openingstijden
Dinsdag t/m Vrijdag 14.00 -18.00 Zaterdag 9.00 - 16.00

LANDBOUWMECHANISATIEBEDRIJF

Willy
Marco

MEGENS

**Theereheide 2a Sint-Michielsgestel
073 - 5515404 info@lmbmegens.nl
06 - 24131894**



www.lmbmegens.nl



CLASSIC PARTS

GRANIT

QUALITY PARTS



Al 28 jaar het clubhuis van de KLW



www.devresselsehut.nl

**Al meer dan 40 jaar het adres voor
bruiloften, recepties, bedrijfsfeesten
vergaderingen en kinderfeesten**

**Vresselseweg 33 5491 PA Nijnsel
telefoon 0499 472 870**

T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

www.tbroks.nl

R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

Eind 1B 5694 NL Son en Breugel
T 0499 - 475660 M 06 - 54225123

Kersten

Agri-handelsonderneming



Diepven 2 5258 RB Middelrode
Mob: 06-13687487
www.kerstenagri.nl

Museum
*Hoeve
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

Beekerheide 2
5741 HC Beek en Donk
Tel: 0492 - 461301
Fax: 0492 - 465180

www.handelsondernemingvanschijndel.nl



M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijtaart B.V.

Pastoor Clercxstraat 34 5465 RH Zijtaart
tel: (0413) 36 33 74 fax: (0413) 34 26 14
info@mvdheijdenzijtaart.nl



www.mvdheijdenzijtaart.nl



De Rietkamp

AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

Erwin van Griensven

Rietkampsestraat 1a | 5386 KH Geffen | 06-38748703
www.derietkamp.com | info@derietkamp.com

 **Biggelaar**
installatiebureau

Samen voor duurzaam

sanifair
verwarming
ventilatie
loodgieterswerk
duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl

 Verlangde Noordkade 8
5462 GE Veghel
www.siemei.nl
info@siemei.nl

'n Museum dat werkt!

Voor inlichtingen en reservering:
06-10252631

Ontzorgen met een hoofdletter

 **de Haas advies**
Verzekeringen • Hypotheken • Financiële planning

www.dehaas-advies.nl info@dehaas-advies.nl
Oirschotseweg 62 5684 NK Best 0499 - 372107

 **Autobedrijf Timmermans**
auto - verkoop - service

Bedrijvenweg 6 Nistelrode
Telefoonnummer: 0412 - 612221
Email: autobedrijf.timmermans@home.nl
www.autobedrijf-timmermans.nl

SLIJPERIJ

 **KERS**

Lorentzweg 12 5482 TP Schijndel T 073 547 44 80
Info@slijperij-kers.nl www.slijperij-kers.nl

MARK DE BRESSER
Handelsonderneming
Tractoren - Machines - Oldtimers - Onderdelen

Bedrijvenweg 4 5688 XK Oirschot Mobiel: 06 22501631
www.markdebresser.nl info@markdebresser.nl



**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

DONDERDOK 4
5182 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)412 - 480488
INFO@VDBERK.NL - WWW.VDBERK



W. van den Biggelaar Grondwerken en Persboringen BV

Duikers maken zonder graven,
in elke gewenste diameter

Bestseweg 8
5492 VH Sint Oedenrode
Tel: 0499 370113 Mobiel: 06 22923595
Fax: 0499 327636 Email: persboringen@wvandenbiggelaar.nl
www.wvandenbiggelaarpersboringen.nl



Joop Heijmans
Tel: 06-24651928
Magnetiseur
Wichelroedeloper



De Aardstraal

V. VAN VIJFEIJKEN MECHANISATIE

Land en Tuinbouwmechanisatie

reparatie, onderhoud en verkoop
www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl

tel. 06-24268569
Schaapsdijk 4 - 5738RR - Mariahout



Doelstelling KLW

Den uitlaat is een 2 maandelijks uitgave van de Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging. De KLW heeft als doelstelling. Het bewaren, verzamelen en restaureren van landbouwmachines, stationaire motoren en tractoren. Den uitlaat verschijnt 6 x per jaar, iedere even maand. Oplage ± 850 stuks.

Vice-Voorzitter

Tjef Broks Brabantlaan 57
5735 KB Aarle-Rixtel Tel: 06 12290484
E-mail: tbroks@klw-vereniging.nl

Secretaris

Matty Krol Wilhelminastraat 21
5388 EP Nistelrode 06 44613269
E-mail: Mattykrol@hotmail.com

Penningmeester

Joke Kuipers Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 13670287
E-mail: penningmeester@klw-vereniging.nl

Bestuursleden

Tjef Broks Brabantlaan 57
5735 KB Aarle-Rixtel Tel: 06 12290484
E-mail: tbroks@klw-vereniging.nl

Gerard Smits Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 53187886

Rob Raaijmakers Pastoriestraat 14
5756 AM Vlierden 06 45484344
E-mail: rob_raaijmakers@hotmail.com

Inschrijving Evenementen

Marieke van de Hei Irenestraat 6
5374 BV Schayk 06 37166830
E-mail: inschrijvingenklw@gmail.com

Ledenadministratie

Marjon van Campen Vier Gemalen 1
5481 XK Schijndel
E-mail: ledenadministratie@klw-vereniging.nl

Betalingen

Rabobank Oss Bernheze
IBANnummer: NL93RABO 016.71.15.995
BIC - SWIFT code: RABONL2U 016.71.15.995

Eindredactie. Ontwerp en opmaak

Jan van Rooij Klaverhoekseweg 26
5681 PX Best E-mail: jwm.vanrooij@home.nl
Tel: 06 40955017

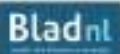
Redactie

Nicole van Kuringen

Medewerkers

Henk vd Langenberg - Frans Vanbaelen - Anne Selten - Regina van der Meer- Twan Jonker

Druk, afwerking en verzending
BladNL Postbus 1286 Maarsen



KLW is aangesloten bij:

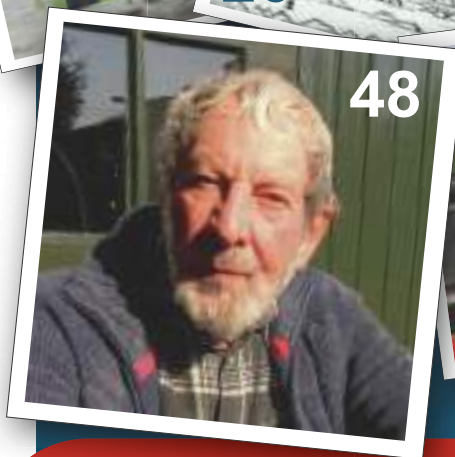


Foto voorkant: Najaar Ploegwedstrijd

10. Colofon/Inhoud
11. Voorwoord
Van de redactie
12. Najaar ruilbeurs
3 Daagse busreis
13. KLW Feestavond
KLW Kerst
Bedankje
14. Kegelen
15. Najaar Ploegwedstrijd
16. Vrijwilligersmiddag
17. Evenementenkalender
18. De vrouw naast de hobbyist
21. Oplossing puzzelhoek
22. Ik geef de krik
26. Geschiedenis vd landbouw
32. Boxerparade
36. Nieuws uit 1975
38. Driewieler met damp
42. Afgekeken
48. Salonwagen verteld
51. Liggend werk
55. Tuintractoren 19
59. Geschiedenis Kamp de Wild
62. De Puzzelhoek
63. In en uitlatjes
Jos z'n speel/graafdag



**Inleveren Copy
volgend nummer
vóór 25 november 2022**

www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl



Voorwoord

Grootste drukte voorbij

Met het schrijven van dit voorwoord lopen de meeste oogstwerkzaamheden alweer op zijn einde, en de herfst met zijn wisselvallig weer doet zijn intrede. Voor de meeste van ons de tijd om alles weer winterklaar te maken, of een nieuw winterproject aan te snijden. Ook bij de K LW hebben we de meeste evenementen inmiddels achter de rug, en kijken we nog uit naar enkele laatste evenementen van dit jaar. Met de kegelavond, vrijwilligersmiddag, Najaars-ploegwedstrijd, en graafdag hebben we deze periode weer afgerond. Met het ene evenement beter weer, dan bij het andere, maar daar kunnen we helaas niets aan veranderen, maar meestal mocht het weer de pret en gezelligheid niet drukken.

Ook moeten we de 3 daagse busreis wegens omstandigheden afgelasten, wat we zeer vervelend vinden zeker omdat deze eindelijk na 2 jaar weer door kon gaan, meer uitleg hierover verder in het clubblad. Het showterrein gaan we gedeeltelijk opnieuw inzaaien, zodat we komend jaar daar tenminste één grasmaaiwedstijd kunnen houden. Eerst deze uitlaat maar weer eens invullen met allerhande leesvoer. Verder weer allemaal veel leesplezier in deze uitlaat.

Tjef Broks



info redactie

Alweer een clubblad vol gekregen met allerhande leesvoer (zie hierboven). Nu de avonden weer langer worden, krijgen we weer meer tijd en zin in onze hobby, en kunnen we nog op de in de evenementenkalender vermelde ruilbeurzen het missende onderdeel vinden. In elk geval hebben we weer diverse artikelen om bij de kachel te lezen (zet deze niet te hoog nu). Mooie verslagen, verhalen en artikelen over onze mooie, steeds boeiend blijvende hobby. We zoeken voor 2023 door een paar opzeggingen nog enkele nieuwe adverteerders. Neem hierover contact op met onze penningmeester. Verder veel succes met je restauratie, reparatie en verzamelwerk, en veel leesplezier. (Red.KLW)

Najaarsruilbeurs 30 Oktober

Op zondag 30 oktober wordt weer onze jaarlijkse najaarsruilbeurs gehouden bij de firma H. Kuipers BV, Hei-eind 1, 5491 PM, Sint Oedenrode (Nijnsel), dat is naast de Vresselse Hut. De parkeerplaats voor de auto's van de bezoekers is die van de Vresselse hut, schuin daar tegenover. Deze parkeerplaats kan vergroot worden met het showterrein grasveld, achteraan op de parkeerplaats links. Gelieve dus niet te parkeren langs de wegen rondom de ruilbeurs. De ruilbeurs begint om 8.00 uur en duurt tot 13.00 uur. Op vertoon van het KLW lidmaatschapskaartje kan men gratis het terrein betreden, anders wordt er twee euro entree gevraagd. Er is net als elke keer; van alles te koop; zoals trac-

toronderdelen, gereedschappen, machines, boeken, en miniaturen, maar ook complete tractoren. Bij de catering kan men terecht voor een kop koffie, thee, tomaten- of erwten soep, een broodje frikadel, een broodje kroket en frisdranken. Op Zaterdagmiddag rekenen we weer op de hulp van de vrijwilligers, vanaf 11.00 beginnen we met het opbouwen van de bar, je mag dan komen helpen. Ook op zondag hebben we deze hulp nodig, als wilt meehelpen meld je dan aan. De heren handelaren met hun koopwaar zijn welkom vanaf 7.00 uur. Voor meer inlichtingen kan men altijd Jos Heijmans bellen, 06-53703675.

Het bestuur



3 daagse busreis



Helaas kan onze geplande 3 daagse busreis van 3 t/m 5 november niet doorgaan. Omdat wij na lang wachten geen bevestiging van de Kemp Groep (Atlas) ontvingen konden wij de volledige reis niet samenstellen. Wel was er al voor hotelovernachtingen optie genomen, en waren al excursies voorbereid. Op maandag 20 september ontvingen wij pas bericht via de Fa. van de Vrande van

de Kemp Groep, dat zonder opgave van reden de excursie naar Atlas niet doorging. Door deze late mededeling was het niet mogelijk om iets anders dat voor onze groep interessant is te organiseren. En tot overmaat van ramp kregen we van Hein Bos het bericht; dat zijn samenwerking met van de Wouw reizen per 7 Oktober stopte. Dus zullen we in de toekomst uit moeten zien naar een andere touringcarbedrijf. Hopende dat we de 1-daagse busreis in 2023 wel kunnen organiseren, maar met een andere busonderneming.

KLW reiscommissie;
Jan Verkuijlen en Henk van den Langenberg

Eindelijk gaan we weer een feestavond houden bij de Vresselse hut. Na 2 jaar corona, en dus ook geen feestavonden voor onze leden gaat het dit jaar eindelijk weer door. Iedereen is daarom welkom met partner, op zaterdag 26 november vanaf 20.30 uur. We hebben deze avond een d.j. Martin Sanders (heeft ook gedraaid met de show). Graag inschrijven voor deze avond voor 20 november met het inschrijf formulier, of mailen naar: inschrijvingenklw@gmail.com De kosten

voor deze avond zijn € 20,00 per persoon. Graag de betaling hiervan overmaken naar de rekening van KLW NL 93 RABO 0167 1159 95 onder vermelding van 'KLW Feestavond'. Ook bij de betaling vermelden; lidnummer, het aantal personen. We hopen op een grote opkomst, en gaan er met zijn allen een mooie en gezellige avond van maken, tot ziens in de Vresselse hut.

Namens het bestuur
Joke Kuijpers.

KLW Kerstrit



Op zondag 18 December gaan we weer onze KLW Kerstrit rijden. Deze wordt dit jaar georganiseerd door de Fam. Van Berkel uit Heesch. De tocht start aan de Vosbergstraat 1 5384 ST in Heesch. We verzamelen daar tussen 10.00 uur en 10.30 uur. We vertrekken om 11.00 uur om een tocht te rijden in de omgeving van Heesch. Het zou leuk zijn als de tractoren weer versiert zijn met kerstversiering zodat we een echte kerstsfeer krijgen. Inschrijven hiervoor kan met het bijgevoegde inschrijfformulier, of via de mail naar: inschrijvingenklw@gmail.com t.a.v. Marieke van de Hei. De kosten voor deze rit zijn € 12,50 per persoon voor leden, niet leden betalen €17,50 per persoon. Voor verdere info kun je bellen met Gerard Smits 06 53187886.

Tot ziens bij onze Kerstrit
Gerard Smits.

Bedankt

We waren blij verrast op de vrijwilligersmiddag van KLW. Na een woordje van Tjef werden wij naar voren gevraagd, en werden wij benoemd tot vrijwilligers van het jaar. Dit hadden we niet verwacht maar was zeker een verassing, om zo'n mooie spiegel in ontvangst te mogen nemen. Iedereen dank daar voor.

Petra en Jos Heijmans



Kegelelen 2022

Op woensdagavond 17 augustus was de KLW kegelavond in de Vresselse hut. In de plaats van een maandelijke kegelavond is het in augustus kegelelen voor heel de familie. Er waren ongeveer 60 KLWers en familie aanwezig en er werd door 50 personen gekegeld. Alle banen waren in gebruik. Voor de kegelers was er ook een prijsuitreiking met vele prijzen. We hadden prijzen voor de kinderen onder de 12 jaar en voor volwassenen. Hieronder de uitslag van alle kegelers.



Uitslag kegelavond volwassenen.

1	Ad van Hoeij	174 punten
2	Wout Hubers	168 punten
3	Hennie Verhoeven	163 punten
4	Chris van Hoeij	157 punten
5	Teun	152 punten
6	Toon Verhoeven	150 punten
7	Anja Hubers	150 punten
8	Jan van Lieverloo	149 punten
9	Marietje Verhoeven	146 punten
10	Coen Verhoeven	142 punten
11	Suzanne	140 punten
12	Daisy van Osch	140 punten
13	Ria Hollanders	138 punten
14	Arjan	138 punten
15	Jhonny	137 punten
16	Ellis	136 punten
17	Edwin	136 punten
18	Regina van der Meer	135 punten
19	Maurice van Osch	134 punten
20	Tien Verhoeven	133 punten
21	Joke Jacobs	133 punten
22	Thea van de Heij	132 punten
23	Nelly van de Poel	132 punten
24	Sanne	131 punten
25	Lud Jacobs	128 punten
26	Petra Heijmans	127 punten

27	Vincent	126 punten
28	Femke Broks	122 punten
29	Pieter van der Meer	121 punten
30	Nicole	121 punten
31	Wouter	120 punten
32	Jos Heijmans	119 punten
33	Anthonie van Dijk	118 punten
34	Kas Biemans	118 punten
35	Christel	114 punten
36	Henk Klomp	109 punten
37	Henk Hubers	109 punten
38	Luuk Verheijen	105 punten
39	Peter van de Heij	97 punten
40	Antonie van Campen	89 punten
41	Twan van Osch	88 punten
42	Joke Kuipers	87 punten

Uitslag kegelavond kinderen.

1	Renske	123 punten
2	Eline	122 punten
3	Tim	119 punten
4	Maartje	107 punten
5	Hugo	97 punten
6	Isabel	89 punten
7	Eric	83 punten
8	Karlijn	70 punten

Het was een gezellige avond en er werd goed gekegeld.

Coen Verhoeven

Najaar Ploegwedstrijd 2022

Aan de Waterhoef in Nijnsel

Onze jaarlijkse najaar ploegwedstrijd was op zaterdag 17 september. Het perceel was in Nijnsel gelegen aan de Waterhoef. Op het voorste veld heeft tarwe, en op het achterste veld hebben aardappelen gestaan. Op vrijdag hebben Henk van Meel, Jan de Pinth, Jan Rijnen en Henk van Eert de velden uitgezet. In de week vooraf had het heel veel geregend, dit was ook hard nodig, omdat anders de grond te droog was geweest om te ploegen. De weervoorspelling was dan ook voor die dag; heel veel regen, maar gelukkig was het tijdens de wedstrijd 15 graden en het is een prachtige zonnige dag geweest, met een enkele hevige regenbui, maar na deze regenbui scheen de zon weer.



Er waren 30 deelnemers, waarvan 7 rondgaande wedstrijdplougers hef, 9 rondgaande wedstrijdplougers wiel, 8 heen en weergaande wedstrijdplougers en 6 parallel plougers.

Om 9.00 uur begon ik met inschrijven en kreeg iedereen een kop koffie. Door de loting waren de velden verdeeld. Als jury hadden we Peer van Herwijnen, Leendert het Mannetje, Peter Beex en Herman de Klein. En de catering werd verzorgd door Henk en Yvonne. Rond 10.15 zijn we met ploegen begonnen en rond 14.00 - 15.00 waren de plougers klaar met hun veldjes ploegen, om 16.00 uur was de uitslag bekend en zijn we met de prijsuitreiking begonnen.

Heen en weergaande ploegen

De uitslag was: 1° 124 punten Marius Jenniskens, 2° 119 punten Ben Buijs, 3° 116 punten Maurice van der Aa, 4° 110 punten Jan Janssen Ledeacker, 5° 96 punten Jan Holebrandse, 6° 94 punten Teun de Vries, 7° 81 punten Frank Coppelmans, 8° 73 punten Eric van der Aa

Rondgaande ploegen

De uitslag was: 1° 121 punten Frans Das, 2° 116 punten Gerard Hoogendijk, 3° 103 punten Jan jonkers, 4° 100 punten Tom Smaling, 5° 96 punten Piet kuijpers, 6° 87 punten Edward Bakker, 7° 62 punten Hendrik Kelders

Rondgaande ploegen wiel

De uitslag was: 1° 113 punten Hans Kuijpers, 2° 108 punten Jan van der Zanden, 3° 108 punten Robin van Voren, 4° 93 punten Harrie Kusters, 5° 92 punten Noud van Røij, 6° 92 punten Tien Verhoeven, 7° 89 punten Jan Rijnen, 8° 82 punten Piet van Kemenade, 9° 68 punten Henk van Eert

Parallel ploegen

De uitslag was: 1° 95 punten Jan de Pinth, 2° 89 Richart de Vries, 3° 87 Maarten de Jong, 4° 79 Piet van der Poel, 5° 72 Stein de Vries, 6° 60 Jan van Lieverloo.

We danken alle plougers en bezoekers voor deze mooie dag.

Coen Verhoeven



VRIJWILLIGERSMIDDAG 2022

Op zondag 4 september was het weer zover, de vrijwilligersmiddag. Het weer zat mee en er was een lekkere barbecue geregeld bij Hoesve Strobol in Nijnsel. Met een mooie club van ongeveer 60 personen was het een gezellige middag. Na het openingswoord van de voorzitter Tjef Broks, werden ook de vrijwilligers van het jaar bekend gemaakt; Jos en Petra Heijmans, gefeliciteerd! Zij ontvingen uit handen van Tjef en Joke een mooie spiegel met een foto van Jos en Petra erop.

Onder het genot van een hapje en een drankje is er een mooie middag van gemaakt. Ook voor de kinderen was er voldoende vertier. We hopen aankomend jaar weer veel hulp te mogen krijgen van onze vrijwilligers en volgend jaar weer een mooie vrijwilligersmiddag te mogen organiseren.

Nogmaals bedankt aan al onze vrijwilligers voor de hulp van afgelopen jaar.



E

Evenementen

Kalender

Uw evenement opgeven, mail
het naar Regina van der Meer:
agenda@klw-vereniging.nl

Oktober

- 16 Lochristi
- 16 Poppel (B)
- 23 Westerbeek
- 27 Oene
- 29-30 Weelde

30 Nijnsel

November

- 2 Nijnsel
- 5 Achterberg
- 12 Lexmond
- 13 Wortel
- 13 Ruurlo
- 26 Nijnsel
- 26-27 Zwolle

December

- 7 Nijnsel
- 18 Heesch
- 28 Dalen
- 28 Zevenaar
- 31 Reusel

Ruil- en onderdelenbeurs loc. Pauwstraat 166 inl Raf Janssens 0032 475826129
 HMCK Ploegdag inl. Harry v/d Broek 0032493/166482 hanomagparts@gmail.com www.hmck.be
 2^{de} Westerbeekse Ruilbeurs org. De Twisse Dorsers loc. Stevensstraat 41 inl. 06 12302363.
 Oener koeveest loc. Donselaarsweg 25 inl. Arjan Berends 0578 – 641537 of oldtimerskoeveest@kpnmail.nl
 7^{de} Internationale Oldtimerbeurs loc. Geeneinde 54 inl. 0032 485 039665. www.oldtimerbeursravels.be
KLW Najaars Ruibeurs inl. Jos Heijmans 06 53703675.

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
 Ruilbeurs Grebbetrekters loc. Cenuraweg 24 inl. Cornelis 06 53434978.
 Snertit De lange slag loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. info@delangeslag.nl
 Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie vd Broek 0032 493166482 of www.hmck.be
 14^{de} toertocht 'Rit der Bikkels' OTMV loc. Café De Duif, Groenloseweg 57 inl. Ben Hanskamp 06 40365976.
KLW Feestavond in de Vresselse hut inl Joke Kuipers 06 13670287.
 32^{ste} Landbouwminiaturenbeurs LCN loc. IJsselhallen inl. www.agritoy.nl

Praatavond in de Vresselse Hut inl. Tjef Broks 06 12290484.
KLW Kerstrit start aan de Vosbergstraat 1 5384 ST inl. Gerard Smits 06 53187886
 Ruilbeurs OTMV afd. Drenthe loc. Noordwijk 51 inl. Richard Stenberg 06 46071975.
 Liemersruilbeurs loc. Manege 'De Boleemhoeve' Boleemweg 6 inl. 0314 – 684725.
 Eindejaars Ruilbeurs HMT loc. Manege 'Meulenhoai' Hulselsedijk 34 inl. markt@hmtklep.nl

**INTERNATIONALE
OLDTIMERBEURS
RAVELS 7e editie!**

Zaterdag 29 en zondag 30 oktober 2022
 9.30u tot 18.00u - 9.00u tot 17.30u
 Geeneinde - 2381 Weelde (regio Turnhout)

- auto's
- moto's
- onderdelen
- miniaturen
- boeken
- folders



Alle info op: www.oldtimerbeursravels.be

GSM 00 32-485-039665 GRATIS PARKING
 oldtimervereniging-gls@hotmail.com

Westerbeekse Ruilbeurs
 23 oktober 2022



Van 08.00 tot 14.00 uur
 Stevensstraat 41, Westerbeek
 Standhouders zijn welkom vanaf 07:00 uur
 Meer informatie en opgeve: 06-12302363

www.twissedorsers.nl



DE VROUW NAAST DE HOBBYIST



Laat de auto maar staan....

Wilma Termeer uit Boxtel

Mannen met een passie voor tractoren, motoren en machines vullen vaak de pagina's van het KLW-blad. Deze keer kijken we hoofdzakelijk naar de vrouw naast de hobbyist: Wilma Termeer uit Boxtel, echtgenote van Harry Termeer.

„Ik ga liever met de tractor op vakantie dan met de auto. Met een tractor rij je niet over de snelweg, je rijdt op je gemak, kijkt rond en stopt onderweg in de berm om te picknicken. Harry houdt van doorrijden, van 'gas erop'. Ik niet. Dus geef ik de pauzes aan. Want pauzes horen erbij om met meerrijdende vrienden te buurten." Dit is Wilma Termeer ten voeten uit. Contact met anderen is voor haar een belangrijke tijdsinvulling.

Unimog

Of Harry ooit een Unimog tussen zijn collectie tractoren zou hebben als Wilma hem niet overgehaald had? Waarschijnlijk niet. Want naast monteur en alleskunner – behalve schilderen – ligt Harry's passie voornamelijk bij tractoren. Harry ging met een kameraad kijken naar een Unimog, een Duits landbouwvoertuig. Deze werd gekocht en toen Wilma 'm zag zei ze: „O, wat leuk. Zo'n Unimog wil ik ook." En Harry ging eropuit. Hij kocht een scharminkel uit 1976 type 421 waarvan de cabine uiteen viel. Harry: „De motor had niks geleden. Ik kocht nog een sloop-Unimog en na een jaar restaureren konden we hiermee op pad." Wilma ziet het nog voor zich: de vele bakjes met gesorteerde onderdelen. „Maar ik wist dat het goedkwam." Niks overgehouden? „Unne goeie monteur houdt altijd iets over", lacht Harry. „We hadden prachtige vakanties. Harry reed voorop met de Unimog en daarachter de caravan en ik volgde met de Cormick International 423. De Unimog schakelde moeilijk vandaar dat Harry vaak reed. We kregen veel bekijks zodra we op een boerencamping aankwamen. En als we wegreden stond de halve camping op uit hun luie stoel om te kijken."

Fluitende uitlaat

Of Wilma helpt met restauraties? „Nee, Harry moet iets te doen hebben. Ik zorg voor koffie en voor d'n buurt." Maar Wilma weet precies welke tractoren in de loop der jaren huize Termeer passeerden. Harry's hobby begon met een Kramer KL220 22 pk uit 1956. Toen de Unimog 421, de Cormick International 423 uit 1976, een Bolinder BM 350, 3 cilinder en 60 pk. Harry: „Het was een lijk, gekocht van een scharrelaar. Maar alleen de 350 bezit iets wat geen enkele andere tractor heeft: je herkent 'm al van ver aan z'n fluitende uitlaat!" Met deze tractor reed een kameraad van Harry de 280 kilometer naar Texel voor een mannenweekend. Dat kostte een aantal uren want hij liep maar 25 km per uur. Wilma heeft er geen moeite mee als haar man enkele dagen van huis is: „Ik ben blij als ie het naar z'n zin heeft."

Oranje buik

En toen kwam er een David Brown 885. Een witte met een oranje buik. Wilma: „Die Dévid – met de klemtoon op de e – was mijn favoriete tractor. Er zat geen cabine op maar dat vond ik niet erg. Ik reed er de Ladys-ride mee in Veghel. Het regende dat het goot maar we kregen applaus omdat we allemaal de tocht uitreden." Harry kocht de David Brown in Overijssel gelijk met een Ford. Harry: „Toen ik beide tractoren ging ophalen wilde de eigenaar de koop van de David Brown ongedaan maken.



Een Fendt met een Fendt

Z'n vrouw was het niet eens met de verkoop. En toch neem ik 'm mee", zei Harry. „Ik heb liever dat jij ruzie hebt met je vrouw dan ik." Bijna kreeg Harry woorden met Wilma toen hij eens de complete trein klaarzette voor een weekend naar de show. Harry hing de caravan achter zijn eigen trekker en toen Wilma thuis kwam van haar werk hing de aanhanger met Holder achter de David Brown. Wilma: „Ik had nog nooit met een aanhanger gereden. Maar allee, ik startte Dévid, ging rijden en zag dat de aanhanger vaneigens meeinging."



David Brown 885

Gladiolen

Zoals dat gaat met hobbyisten: de ene tractor is nog fraaier of klassieker dan de andere. Maar ook Wilma en Harry wisten: je kunt niet alles houden. Dus werden er tractors verkocht en uiteindelijk bleven de twee favorieten over: een Fendt LS 305 uit 1984 en een Farmall Super BMD plus een prachtig groen knik-Holderke. „Dat nemen we mee naar de KLW-show zodat het jonge grut erop kan rijden." De Fendt en de Farmall komen regelmatig van stal voor toertochten. Want de Termeers zijn kilometervreeters: bloesentochten, shows en de vierdaagse dorpentocht in Groesbeek. Wilma: „De Groesbeekse tocht is een alternatief voor de Nijmeegse tractorvierdaagse. Wie 'm uitrijdt krijgt gladiolen uitgereikt net als de wandelaars." Ook de driedaagse Dreumelse rivierenroute werd niet overgeslagen. „Je rijdt de tractor op het pont en steekt zo verschillende malen de rivier over." Het echtpaar werd ook uitgenodigd in Oberweis in Duitsland. „Afgesproken was om een tussenstop te maken in Limburg. We waren er bijna toen onze Unimog kuren kreeg. Ik maakte me geen zorgen, Harry kan alles maken. Maar deze keer lukte dat niet want de koppelingsplaten waren kapot en moesten vernieuwd worden. Vrienden sleepten ons naar een camping en drie dagen later waren we weer thuis. Later zijn we toch nog eens naar Oberweis geweest. Jos Heijmans had daar een toertocht uitgezet die klonk als en klok!"

Veel jobs

Wilma Termeer kan niet stilzitten. Dat bewijzen haar vele jobs. Zoals elke moeder was ze thuis voor haar kinderen. Toen de kinderen naar de basisschool gingen werkte ze alleen onder schooltijd, maar toen de kids op het voorgezet onderwijs zaten kwam er meer ruimte om deel te nemen aan de arbeidsmarkt. „Winkel, kantoor, boerenbondswinkel en een winkel in bouwmaterialen: het kwam allemaal voorbij. Nu werk ik in een supermarkt."

Heilig

Harry kan zomaar in het tv-programma „De alleskunner" stappen. Begonnen als monteur bij d'n blauwe Van den Anker in Liempde, werkt hij al 31 jaar bij Rexroth Bosch Group, sinds kort overgenomen door Van Halteren Technologie in Boxtel. Dit bedrijf levert wereldwijd enorme hydraulische cilinders voor graafmachines, telekranen, bruggen en scheepvaart. „We fabriceerde er ooit eentje van 80 ton. Die had een doorsnee van 2 meter. Je kon er doorheen lopen." Met een vier daagse werkweek blijft er nog genoeg tijd over om thuis in de garage te hobbyen aan niet alledaagse ontwerpen. Ooit gehoord van een ofyr? Dat is een vuurschaal op een standaard, te vergelijken met een skottelbraai. Het blijkt de nieuwste vorm van barbecueën te zijn. Nog een hobby is het lezen van de clubbladen van KLW, HMCK en OMTV. Wilma: „Die zijn heilig. Harry leest ze van voor naar achter, bewaart alle uitgaven en is er zó zuinig op dat ik de KLW-puzzel moet kopiëren voor ik 'm invul. Harry wil niet dat er een lettertje doordrukt naar de volgende pagina."



Farmall SBMD

Nummer 1700

Sinds 1998 is Harry lid van de KLV. Wilma is ook al jaren lid, ze werd verrast met een bloemetje vanwege lidnummer 1700. Enkele jaren hielp het echtpaar op evenementen met parkeren en loten verkopen. Wilma: „We organiseerden de verrassingstocht in Oirschot, de show rond de Spoorbankse molen en ik verzorgde een tijdlang de puzzeluitslagen en verzamelde advertenties. Die diende ik over te typen voordat ik ze doorstuurde naar Jan van Rooij voor plaatsing in het clubblad. Want vaak kwam er een onleesbaar krabbeltje binnen. Ja, daar gingen toch heel wat uren inzitten.”



Open toekomst

Voor Wilma en Harry ligt de toekomst open. Harry knoopt soms de maandag aan zijn vrije weekend en dan laat het paar de auto staan en trekt met de Fendt of de Farmall naar shows en toertochten. „Of we ooit een verre reis willen maken? Nee, we blijven een beetje in de buurt: Nederland, België en Luxemburg zijn prachtig.”

Wilma en Harry, dank voor de koffie, voor alle informatie en voor de rondleiding door de overvolle, georganiseerde werkplaats. Succes met alle leuke dingen en veel plezier op jullie tochten.

Voor de lezers van het KLV-blad: We stoppen met 'De vrouw naast de hobbyist'.

Graag geven we de pen door aan de jongere generatie. Die weet er beslist weg mee.

Toon en Corrie Bekkers



David Brown met Holder - Harry wint de 1e prijs met zijn Farmall - Wilma met de Fendt - Holder A12

Oplossing puzzelhoek Augustus



De oplossing moest zijn:

Op de klippen lopen

06-51939670

LIEMPDE

GERWIN VD POL AUTOMOTIVE
VOOR AL HET ONDERHOUD VAN AUTO OF MOTOR

GERWINDEPOL@GMAIL.COM
 MA T/M VRIJ NA 18.00 UUR

Goede oplossingen kwamen deze keer van:

Frans van der Aa	Boekel	Sjef van Goch	Empel	Hans van der Made	Sint Michielsgestel
Jan van der Aa	Boekel	Jan van Grinsven	Sint Michielsgestel	Nico Nendels	Alem
Riek van Alebeek	Den Dungen	Frans van Haaren	Haaren	Bart van der Pas	Heeswijk-Dinther
Toon Bekkers	Boskant	Neanne de Haas	Best	Alexander Reloe	Lieshout
Dilia van den Berg	Nijnsel	Theo Haerkens	Haaren	André van Rooij	Mariahout
Fam. Bijvelds	Keldonk	Jan van Herk	Riethoven	Marianne van Schie	Amsterdam
Sjaak van den Bosch	Maarheeze	Martien van der Horst	Venhorst	Riky Termeer	Spoordonk
John Brands	Boskant	Joke Jacobs	Boxtel	Wilma Termeer	Boxtel
Harrie van den Broek	Poppel	Chris Jansen	Valkenswaard	Leo van Uden	Mariahout
Carla Clercx	Boxtel	Willie Koolen	Keldonk	Ton van Uden	Zijtaart
Leo Coppelmans	Son	Jan-Willem de Kort	Sint Michielsgestel	Annie Verbakel	Nijnsel
Toon van Deursen	De Mortel	Vincent van Kuringen	Gerwen	Arjan van de Water	Gellicum
Frans van der Doelen	Vinkel	Mario van Laarhoven	Deurne	Maarten Wouters	Stiphout
Theo van Eert	Sint Oedenrode	Piet van Lierop	Mariahout		

Werner van Gestel

Uw Partner voor de in- & verkoop van tractoren en landbouwmachines

H.O.N Werner van Gestel Castersedijk 26 5527 JS Hapert
www.wernervangestel.nl info@wernervangestel.nl
 tel. Werner 06 46210022 tel. Wim 06 15343468

ik geef De Krik

Een kraan met zijn 'roots' in België

Enige tijd geleden kreeg ik de vraag van onze vicevoorzitter Tjef of ik een restauratieverslag wilde schrijven van mijn gedragen kraan achter op de trekker, en omdat ik toch al een aantal foto's had gemaakt leek me dat wel een leuk idee. Een keer geen verhaal van 'n tractor is misschien ook wel een leuke afwisseling.

Ik zal me eerst even voorstellen, mijn naam is Carlie Leenders, 58 jaar en geboren in Stiphout (Helmond)

van mijn hobby's is de Willy's/Nekaf jeep uit het Nederlandse leger, niet alleen om in te rijden, maar ook het onderhoud vind ik bijzonder leuk om te doen.



Trekkers en werktuigen hebben altijd mijn belangstelling gehad, als schooljongen ging ik graag helpen bij een boer bij ons in het dorp. Het ging zover dat, als er gehooïd of andere werkzaamheden met de trekker moest gebeuren, ik zelfs bereid was om op school te spijbelen. Met deze ervaring in mij achterhoofd, bleef het een wens om een keer op mijn eigen grond te



en woon samen met vriendin Saskia en haar zoon en dochter. Ik ben mede-eigenaar geweest van een sportcentrum, en nu vanwege een goede deal met een nieuwe exploitant, sinds 4 jaar met vervroegd pensioen. Ik hou van uitdagingen, een ervan was de bouw van mijn huis met garage, je kunt beter zeggen mijn werkplaats want onze auto's slapen buiten. Een



kunnen werken. Als je lang genoeg wacht dan komt die kans een keer. In 2011 kocht ik een stuk grond van 2,5 hectare om wat boerenactiviteiten te kunnen ontplooiën. Daar hoorde natuurlijk een trekker bij, om wat werkzaamheden zelf te gaan doen. Je komt er dan achter dat goede raad soms duur is. Op een zeker moment kon ik een

tuinbouwtrekker kopen met een frees er achter, en ik dacht: Nu kan ik gaan "boeren", maar dat viel vies tegen, ik kon er op mijn land niets mee beginnen. Het moest een grotere trekker worden, in mijn stage tijd bij de boer, had ik kennis gemaakt met het merk Mc Cormick, en in mijn beleving waren alle trekkers in Stiphout van dat merk. Ik kwam mijn Mc Cormick 523 in ons dorp tegen, hij had als taak een student van de MAS naar school, en terug naar huis te brengen. Na wat vragen of hij te koop was; kreeg ik op gegeven moment de kans om hem te kopen, en zo kreeg ik de kans om zelf werkzaamheden uit te voeren op mijn eigen land. Het heeft een paar jaar geduurd om te begrijpen wat voor gecompliceerde grond ik gekocht had, namelijk veengrond. Veerkrachtige potgrond, die enorm vruchtbaar is en waar het gras zonder bemesting ontzettend hard op groeit. Maar veengrond is snel en langer vochtig dan gewone zandgrond, wat betekent dat ik altijd snel moet handelen met bijvoorbeeld

hooien, snoeien van aangrenzende struiken, en het dreggen van mijn sloten. Deze laatste activiteit, het verlanden van mijn sloten heb ik enkele keren laten opschonen door een agrarisch loonbedrijf. Ieder jaar in oktober moet dit eigenlijk worden uitgevoerd, rekening houdende met de flora en fauna op mijn perceel, die volgens deskundige behoorlijk uniek blijkt te zijn. Echter hebben de bedrijven het in deze periode ont-



zettend druk, waardoor ik pas in november aan de beurt ben. Dan is de grond over het algemeen al te drassig voor het zware materieel, waardoor er teveel grasland stuk gereden wordt. Zo kwam ik op het idee om in 2015 een gedragen kraantje te zoeken achter





mijn Mc Cormick 523. Tjef Broks ging op onderzoek uit; en vond er eentje in België. Na een telefoontje gingen we 's middags met bus en aanhanger op pad om te kijken of het iets zou zijn. Hij zag eruit zoals te verwachten van een machine die al jarenlang buiten staat. Ik kon ook geen merk ontdekken op de kraan, maar het toeval wilde dat ik op een oldtimertreffen een zelfde merk kraan tegenkwam en gelukkig zat op deze kraan nog wel een type plaatje het merk bleek THOMAS te zijn en gebouwd in Merchtem in België dus. Na wat zoeken bleek deze Fa. Thomas nog



steeds te bestaan, zij fabriceren op dit moment nog steeds hoogwerkers. Merchtem is een plaatsje van ongeveer 13000 inwoners in Oost Vlaanderen ten noorden van Brussel. De Fa. Thomas is een familie bedrijf wat momenteel wordt gerund door de 3^e en 4^e generatie Thomas. In 1931 startte Opa Jefke Thomas

een zo genaamde smidse waar hij al snel begon met de verkoop en het onderhoud van Hanomag en Ford tractoren. Jefke had 3 zonen met techniek in hun handen, zij zijn dus alle met een eigen bedrijf verder gegaan. Zoon Frans nam de Ford garage over en ging verder in tractoren, terwijl Alfons carrosseriebouwer werd en zich toelegde op het opbouwen van vrachtwagens. De derde zoon was Joris die van het begin af veel interesse had, die ging verder in landbouw en industriële mechanisatie. George zoals iedereen hem noemde; zelfs zijn eigen familie en ook zijn klanten kenden hem onder die naam, begon na zijn diensttijd met het construeren van ploegen en later ook aardappelrooiers. Mooi werk, maar hij was behoorlijk afhankelijk van het seizoen en dus ging hij op zoek naar een product wat hij het jaar rond kon verkopen. In het begin van de 60er jaren van de vorige eeuw ontwikkelde hij zijn eerste kraan, bedoeld voor de landbouw en passend achter op een trekker. Van het eerste model maakte hij een serie van 5 stuks. Op de toenmalige landbouwbeurs "Internationale week van de landbouw" op de Heizel, verkocht hij ze rap allemaal. Je mag dit zien als de start van het succes in graafmachines. George trouwde in 1959 met Lea en zij kregen 2 zonen met de zelfde technische eigenschap als hun vader. Techniek is hun aangeboren en zo zijn ze hun vader opgevolgd. Het familiebedrijf kende hun toptijd in de jaren '70 van de vorige eeuw met productie van meer dan 1000 machines per jaar; en met een personeelsbestand van ongeveer 45 man ging het Thomas voor de wind. Zij leverde kwalitatief goede machines, konden aan veel wensen van de klanten voldoen, en hechtte zeer aan een goede opleiding van hun mensen. Dit had zijn weerslag op het bedrijf, want 10 á 15 jaar later werd het moeilijk concurreren tegen grote jongens als Poclairn en JCB. Hoewel ze een breed assortiment hadden ging de prijs toch een rol spelen. In de 80er jaren hadden ze een importeur in Nederland, een bedrijf in Schagerbrug werd hun importeur voor Nederland, en er zijn ook machines verkocht door Fa van Schayik in Langenboom. Een ander probleem was de goede scholing van de medewerkers, die regelmatig werden weggekocht bij Thomas vanwege hun technische kwaliteiten. In 1981 stopte men met de fabricage van kranen en is men zich gaan toeleggen op hoogwerkers. Het motto van Michel Thomas de zoon van Eric is: Geen vraag is ons teveel, we zoeken graag met de klant naar de juiste oplossing.

Nu terug naar mijn Thomas kraan die zoals we gezien hadden een renovatie nodig had. Bij de aankoop zagen we al de vele roestige en opgelapte delen, uitgeslagen scharnierpunten. De mooiste opmerking die de Belgische verkoper maakte was: "De darmen zien er afgestorven uit, maar zijn nog Oké." Na nog wat van de prijs afgedongen te hebben, waren we al gauw genoeg weer op de terugweg naar Helmond. Langs het kanaal nog net voor Helmond en in het zicht van de thuishaven, zag Tjef dat er rook onder de aanhanger



uitkwam. Natuurlijk direct het span aan de kant gezet en bij inspectie bleek dat de remschoenen van de aanhanger los waren gekomen. Snel de remmen los gegooid en gelukkig de rit veilig kunnen afmaken. De volgende dag de kraan een grondige inspectie gegeven, waaruit naar voren kwam dat hij toch te slecht was voor onmiddellijk gebruik; dus een restauratie was onvermijdelijk. Ik bracht hem naar Tjef in IJsselstein om hem te kunnen demonteren in zijn werkplaats. Binnenwerk, cilinders, persslangen, etc. bij Tjef gelaten en het staalwerk weer meegenomen naar mijn werkplaats in Helmond. Veel slijpwerk voor het verwijderen van slecht gerepareerde "schijtlassen" en het vervangen van rotte delen. Opgelaste stelringen moeten nu de uitgeslagen scharnierpunten weer spelingsvrij maken. Tot slot heb ik hier en daar wat verstevigingen aangebracht waar grote krachten op komen. Na dit alles is hij klaar voor de poedercoater. Alle onderdelen zijn gestraald, gescoupeerd en gepoedercoat. Net voor de kerst van 2015 kreeg ik de onderdelen terug. Staalwerk heb ik in het begin van 2016 weer voor de helft in elkaar gezet en was bezig met de andere helft. Echter door een fikse burnout is hij toen voor 5 jaar in een vergethoek terecht gekomen. Tot vorig jaar, toen mijn vrienden mij attendeerde op het graafevenement in Nijnsel, en ik weer vol gemotiveerd was om de kraan als nog operationeel te maken. Ik had nu een echte streefdatum. Tjef had de cilinders met de nieuwe afdichtingen ook 5 jaar be- waard en samen met de

hydrauliekpomp geassembleerd. In het weekend en op de laatste zaterdagavond tot 23.00 uur, met Job samen de eindassemblage gedaan. Klaar voor zondag. Niet dus... en na een beproeving buiten moest er die zondagochtend toch nog gesleuteld worden. Contragewichten op de tractor en eindelijk kon ik vertrekken naar Nijnsel. Heel veel plezier gehad die middag, maar we kwamen er toch achter dat de kraan niet zo sterk was. De stelschroef voor het opvoeren van de druk helemaal maximaal ingedraaid, maar dit was nog niet genoeg. Dus terug naar de werkplaats, waar we met een drukmeter constateerde dat toch de pomp versleten was. Bij Tjef een nieuwe pomp besteld en ook maar meteen nieuwe persslangen, want de oude hadden we moe-ten terugplaatsen omdat de schroefkoppelingen geen gangbare maat hadden. Deze hebben we uiteindelijk toch kunnen vinden, waardoor hij nu helemaal klaar is om ook de hoge druk aan te kunnen. Als laatste de druk nog afstellen en graven maar. Wil je hem zien werken kijk even op het you-tube kanaal "carlie leenders". Via mijn trekker en werktuigen alsmede de producten die van mijn land komen, heb ik de vriendenclub "De Blôkers" leren kennen. Zij repareren en werken met allerlei werktuigen, en we helpen elkaar bij de diverse werkzaamheden, wij dorsen graan en gaan met elkaar mais hakselen, maar ook ploegen, maaien en hooien doen we vaak samen. Op deze manier krijg je meer resultaat en als groep ook heel veel gezelligheid. Ik hoop iedereen te zien op het plattelandsfestival in juni 2023, waar ik weer mijn Thomas kraan zal showen. Dat hij dan gebruikt zal zijn moet je maar op de koop toenemen. Het leuke van oude landbouwwerktuigen na het restaureren is: ze gebruiken waar ze ooit voor gemaakt werden. Ik geef nu de krik door aan ?(*) voor zijn restauratie ver-slag van z'n ? ik wens hem daar veel succes mee.

* Op dit moment nog niet bekend.



GESCHIEDENIS VAN DE LANDBOUW



Landbouw vroeger en nu

Tegenwoordig zijn landbouwtrekkers en landbouwmachines dure hoogtechnologische machines met geavanceerde apparatuur aan boord. Machines die enkel bediend kunnen worden door gekwalificeerd personeel. Deze moderne machines zoals tractoren, maaidorsers, hakselaars, bietenrooiers enz. zijn uitgerust met motoren met hoge prestaties en een laag brandstofverbruik, automatische transmissies en een krachtige bijna zelfdenkende hydrauliek. Maar vooral met comfortabele geluiddichte cabines met airco waarin het aangenaam vertoeven is. Het motorvermogen is in enkele tientallen jaren ook sterk toegenomen zodat tractoren met een vermogen van 350 pk en meer, geen uitzondering zijn. De mechanisatie van de landbouw is dan ook een eeuwigdurend proces, dat enkele duizenden jaren geleden begonnen is, en nog altijd in verandering is.

Landbouwmechanisatie, een eeuwige evolutie.

Toen de Franse ingenieur en militair Nicolas-Joseph Cugnot in 1771 zijn eerste primitief stoomvoertuig bouwde dat hij 'fardier' of lastdrager noemde, had de landbouwmechanisatie daarvoor al een hele weg afgelegd. Maar onder ons gezegd en gezwezen; Dat stoomvoertuig van Cugnot blijkt niet het eerste door stoom aangedreven voertuig te zijn. Die eer is weggelegd voor Ferdinand Verbiest, een Jezüiet, afkomstig uit het West-Vlaamse Pittem bij Tielt. Verbiest, geboren in 1623 was een genie. Als missionaris deed hij in China wiskundig onderzoek voor Kangxi, de vierde kei-



Een zeer oud bas-reliëf uit Mesopotamië (2500 v. Chr.) waar melk verwerkt door de 3 afgebeelde figuren.

zer van de Qing dynastie. Zo tekende Verbiest een we-reldkaart, bouwde in Peking een sterrenkundig observatorium, en ontwierp hij een vijfwielig voertuig dat aangedreven werd door stoomkracht. Het voertuig werd gebouwd omstreeks 1676 - 1678, dus al bijna



Muurschildering uit het oude Egypte waar graan wordt gemaaid met een sikkel.

een eeuw voor de eerste stoommachine van Watt, Cugnot en andere Franse en Britse pioniers. In een reservoir boven een vuurhaard werd water opgewarmd waarmee stoom werd opgewekt. Via een dun pijpje werd die stoom op een rad geblazen, waarna dat via een tandwielensysteem twee wielen aandreef, zodat het voertuig zichzelf kon voortbewegen. Het is het vroegste spoor van een zelfrijdend voertuig dat er in de boeken te vinden is. Dus ere wie ere toekomt! Laat ons echter nog verder teruggaan in de tijd tot bij onze verre voorvaders.

Primitieve werktuigen lagen aan de grondslag van de landbouw

De landbouw is al zo oud als de mensheid, placht men te zeggen, en dat is zeker niet overdreven. Tienduizend jaar of nog langer geleden bedreven de



Illustratie van een familie jagers-verzamelaars die een sedentair leven zijn begonnen en zich gevestigd hebben aan de oever van een rivier.

'oermensen' nog geen landbouw maar waren ze jagers-verzamelaars die in kleine groepjes van plaats tot plaats trokken, de wilde dieren en het voedsel achterna. Ze leefden dus van wat de natuur hen schonk. En dat er al duizenden jaren voor onze jaartelling ook al landbouw bedreven werd is een feit. Dat kunnen we met zekerheid stellen, omdat er op diverse plaatsen in het Midden-Oosten monsters van diverse graansoorten waaronder tarwe, gerst, spelt enz. werden gevonden. De oorzaak van het ontstaan van de landbouw was de klimaatverandering, de zomers werden warmer en



Getrouwe voorstelling in Ierland van een kamp van jagers-verzamelaars zoals dat duizenden jaren geleden er zou uitgezien hebben.

droger en de winters natter en warmer. Aangenomen wordt dat rond 10.000 v.C. de landbouw is ontstaan in Mesopotamië, het huidige Irak en Iran. De vruchtbare vlakten in het stroomgebied van Tigris en Eufrat speelden daar een hoofdrol in. Vandaaruit verspreidde deze kennis zich, ook over Europa. Rond 3000 v.C.



Ook in de landbouw waren de Chinezen voortrekkers. Deze afbeelding toont een Chinese versie van een ijzeren keerploeg.

hadden bijna alle jager-verzamelaar boeren een vaste woonplaats gevonden. Er was een groot verschil in de manier waarop Europese boeren leefden, of de boeren uit het Midden-Oosten. Europese boeren leefden in kleine dorpen. De samenleving in het Midden-Oosten was een stuk ingewikkelder en grootschaliger. Daar groeiden sommige dorpjes uit tot machtige steden. Sommige steden besloten zelfs samen te gaan werken, om zo nog machtiger te worden. Ergens rond 7000 voor onze jaartelling bereikte deze kleinschalige



Ook deze illustratie komt uit China en toont hoe een boer de grond bewerkt en tegelijkertijd inzaait met een primitieve zaaimachine.

landbouw Egypte. Hun basisvoeding bestond vooral uit tarwe en gerst, daarnaast werd ook op grote schaal vlas en papyrus geteeld op de vruchtbare gronden van de Nijldelta. Deze mensen gebruikten daarvoor primitieve landbouwwerktuigen zoals sikkels en hakken en die bleven eeuwenlang zo goed als onveranderd. Ruwe houten ploegen werden rond 2000 v.Chr. in Egypte en Mesopotamië gebruikt, maar er zijn bewijzen dat ze al enkele duizenden jaren eerder bekend waren in het



Foto van een Chinese ijzeren ploeg met gebogen rister.



Nabije-Oosten. Ook de Chinezen gebruikten houten ploegen maar rond 500 voor Christus werd daar voor het eerst een ijzeren ploeg gebruikt. Ijzeren ploegscharen werden er ook gevonden in Palestina en in andere mediterrane landen. Veel later werden ze ook gebruikt door zowel de Romeinen als de Grieken. De Romeinen ontwikkelden ook de keerploeg, in de 1^{ste} eeuw na Christus maakt Plinius melding van de wiel-



Egyptische muurschildering die dateert van 1200 voor Christus met een afbeelding van een boer die ploegt met twee ossen.

ploeg waarbij d.m.v. een rister de grond werd gekeerd. Het valt nochtans op dat de meeste landbouwwerktuigen ontstaan zijn in het verre Oosten en Azië. Niet verwonderlijk omdat destijds in deze regio's al duizenden jaren intensief granen, zoals gerst en tarwe, rijst enz. werden geteeld. Het vee werd zo'n 10.500 jaar geleden geïntroduceerd beter gezegd; handelbaar gemaakt zoals de wilde oeros in bepaalde gebieden van het hedendaagse Turkije en Pakistan. De varkenshouderij ontstond in Oost-Azië en Zuidwest-Azië waar wilde zwijnen ongeveer 10.500 jaar geleden



Graandorsen onder het bewind van Amenhotep III. Tijdens zijn regeerperiode was graan een zeer belangrijk betaalmiddel.

voor het eerst werden gedomesticeerd (tam gemaakt). In Zuid-Amerika in de Andes werd de aardappel tussen 10.000 en 7.000 jaar geleden al intensief verbouwd, maar ook bonen, pepers en suikerriet stonden daar op het menu. In Midden-Amerikaanse landen zoals Mexico werd door de oorspronkelijk inheemse bevolking al 6000 jaar geleden de eerste maïs geteeld, dat had daar een bijna goddelijke status. Deze graansoort werd door hen 'Mà-Hix' genoemd. Plantkundigen



Wegens de beperkte houdbaarheid werd koemelk slechts kortstondig bewaard in stenen kruiken met smalle opening. Melk werd ook verwerkt tot kaas (een soort kwark) en tot room en boter.



Tafereeltje uit de Middeleeuwen rond 1400. De akker wordt ingezaaid en tevens geëgd want vogels liggen op de loer. Het paard is al uitgerust met een haam of halster die in die periode in gebruik kwam. Zie ook de vogelverschrikker op de achtergrond.

die in het zog van de Spaanse veroveraars optrokken schreven naar het thuisfront, dat ze nog nooit een graangewas hadden gezien met zulke dikke aren. Maïs was dan ook eeuwenlang de belangrijkste voedselbron voor de meeste 'indiaanse' volkeren. Via de Spanjaarden vond het gewas, waarvan de naam 'verbasterd' werd tot maïs, zijn weg naar Europa en de rest van de wereld.

Europa zet in op mechanisatie

Het moet de lezer ondertussen wel duidelijk zijn geworden, dat onze Europese landbouw niet altijd de eerste viool heeft gespeeld. Tot in de 11^{de} of 12^{de} eeuw



Eveneens rond 1400 ploegt een man met een Romeinse keerploeg en twee aangespannen ossen.

waren in de meeste delen van Europa werktuigen zoals schoppen, hakken, eggen, ploegen enz. nog van hout. Maar vanaf de 13^{de} eeuw is er hier ook een duidelijke toename van de intensieve landbouw, en neemt tevens het gebruik van ijzeren landbouwwerktuigen zoals ploegen toe. Ploegen waarvan de verstelbare risters voorzien waren van stalen punten deden hun intrede. In dezelfde periode zien we ook een

Monniken en kloosters hebben veel bijgedragen aan de ontwikkeling van de landbouw in de Middeleeuwen.



spectaculaire toename van de graanopbrengsten, deze zijn hoofdzakelijk te wijten aan een betere bemesting met dierlijke mest. In de 16^{de} en 17^{de} eeuw zijn granen zoals tarwe, gerst en rogge de meest geteelde gewassen, omdat zij het hoofdbestanddeel waren voor ons dagelijks brood. Door de eeuwen heen veranderde er echter weinig aan onze manier van werken in de landbouw, maar in de 17^{de} eeuw, de zogenaamde Gouden eeuw, wordt er een eerste schuchtere stap gezet in de richting van de mechanisatie. Zo vermelden oude documenten uit 1618 over een patent in Engeland van een ploegmachine dat genomen werd door David

In Frankrijk werd Cugnot een nationale held als hij in 1771 een door stoom aangedreven voertuig bouwde maar anderen gingen hem voor!



Ramsey en Thomas Wildgoose. Die ploegmachine werd omschreven als "a machine to plough the ground without horses or oxen". Was het een (stoom)aangedreven ploeg? We weten het niet, want jammer genoeg konden we van deze uitvinding nergens een afbeelding vinden, ook niet in oude documenten van een paar honderd jaar geleden! Het lijkt ons bovendien zeer onwaarschijnlijk dat het een door stoom aangedreven machine was, want de eerste stoommachines verschenen pas een eeuw later ten tonele. In



Zo was er Ferdinand Verbiest, een Vlaamse missionaris die voor Kangxi, de vierde Chinese keizer, al in 1676 een model van een door stoom aangedreven voertuig bouwde.



In 1701 ontwikkelde (of verbeterde) de Engelsman Jethro Tull (1674 - 1741) een zaaimachine die het zaaien makkelijker maakte.

De mechanische zaaimachine werd midden 16^e eeuw vanuit China in Italië geïntroduceerd. Toch duurde het nog vele generaties vooraleer deze machine hier zijn intrede deed op het platteland.



Zaaien met de hand, een ook in de jaren vijftig door de kleine boer op het platteland veel toegepaste zaaimethode.



In 1873 werd door John Heathcoat zijn stoomploeg gedemonstreerd, gewicht 30 ton! De rupsbanden, gemaakt van houten latten die bevestigd waren op ijzeren banden, werden door trommels van 3 m diameter aangedreven. Een platform, ondersteund door kleine wielen, droeg de stoommachine, brandstof en lier. De stoommachine werd gebruikt om de ploeglier aan te drijven en het voertuig voort te bewegen met een snelheid tot 1,5 M/min. Door geldgebrek van de uitvinder werd er slechts één exemplaar van de stoomploeg gebouwd!

De Brit John Fowler ontwikkelde een stoommachine in 1852 en verschillende stoomploegsystemen.



het begin van de 17^{de} eeuw doet de ploeg met stalen vormbord haar intrede in de Nederlanden. In 1726 ontwierp de Fransman Lassise op papier een ploeg die door het veld getrokken werd door middel van een verplaatsbare windmolen! Aannemelijk is dat ook dit systeem nooit verder kwam, dan op het tekenbord van de uitvinder.

Het stoommachine tijdperk

Hoewel Gianbattista della Porta (1538-1615), Denis Papin (1647-1712), Thomas Savery (1650-1715) en



Om de efficiëntie te verbeteren ontwikkelde Fowler in 1860 een ploeg die in beide richtingen kon ploegen zonder te hoeven worden omgedraaid.

andere uitvinders bepaalde ideeën op papier hebben gezet over hoe stoom kan worden gebruikt om een motor te laten werken, wordt algemeen aanvaard dat



Nog een voorbeeld uit het rariteitenkabinet was het ontwerp van een stoomploeg door de Amerikaan Saladee. Die beweerde dat de 18 ploeglichamen die spiraalvormig op de as aan de voorkant van de machine waren bevestigd, niet alleen de grond ploegden, maar ook de machine voorttrokken, terwijl de rotorkoepel aan de achterzijde de grond verkruidde. Er is echter geen bewijs dat de machine ooit in productie ging.

de Brit Thomas Newcomen in 1712 de eerste praktische stoommachine bouwde. Zijn machine was van het "atmosferische" type waarbij de condensatie van stoom een gedeeltelijk vacuüm in een cilinder creëerde, zodat de druk van de atmosfeer de zuiger naar beneden dwong. Deze motoren werden niet in de landbouw gebruikt maar dienden hoofdzakelijk om water uit de mijngangen te pompen. Pas veel later, in 1769, werd die machine verbeterd door James Watt. Vanaf dan begint in feite de industriële revolutie. De eerste vermelding van het gebruik van stoomkracht in de landbouw dateert van 1798 toen de Engelse industri-



Vanaf 1824 bouwde het Brits bedrijf van Richard Garrett tractiemotoren en ploegmachines waarvan de helft werd geëxporteerd. Garrett is wel het best bekend om zijn stoomtractoren. Op de afbeelding een Garrett stoommachine uit 1879.

eel en herenboer John Wilkinson op zijn hoeve een stationaire stoommachine in gebruik nam die een dorsmachine moest aandrijven. Zeer uitzonderlijk in die tijd, want in die periode waren er maar enkele dorsmachines in gebruik in Engeland, en deze was de eerste die door stoom werd aangedreven. Rond 1824 bouwde het Brits bedrijf van Richard Garrett tractiemotoren en ploegmachines waarvan de helft werd ge-



Een Garrett stoommachine drijft een dorskast aan, afbeelding dateert uit 1880.

ëxporteerd. Garrett is misschien het best bekend om zijn stoomtractoren, waarvan het meest populaire ontwerp de nummer 4-compoundtractor was. Die logge machines moesten in eerste instantie het paard gaan vervangen op het Engelse platteland. Tussen 1830 en 1840 werden verschillende gelijkaardige machines gebouwd door Gough in Engeland en Howden in de V.S. De stoommachines werden vooral gebruikt op het boerenland als aandrijfbron van dorsmolens of machi-



Een authentieke landelijke foto uit het begin van vorige eeuw, een stoommachine en Ransomes dorskast bij het dorsen van de graanoogst.

nes zoals mobiele houtzagerijen. De Schot George Heathcoate nam in 1832 een patent op een ploeg die langs de akkerrand door middel van een stoommachine op primitieve rupsbanden werd aangedreven. Deze niet alledaagse stoommachine trok de ploeg met een lang dik touw over het veld. Het ontwerp van een stoomploegsysteem met het meest technisch vernuft,



Een Geiser Peerless stoomtractor trekt een 12-schaarploeg door de prairie in 1908.

staat echter op naam van John Fowler. De man, Brits (landbouw) ingenieur, geboren in 1826 in Sheffield, ontwikkelde verschillende versies van door stoom aangedreven drainageploegen. Het lag dan ook voor de hand dat Fowler's stoom aangedreven ploegen op termijn ook ingezet zouden worden om akkers te ploegen en dus niet alleen voor drainagekanalen. Nor-

maal ploegen was echter veel lichter werk dat ook gemakkelijk door een paardengespan kon worden uitgevoerd. In vergelijking daarmee was de door stoom aangedreven ploeg nogal omslachtig. Om de efficiëntie te verbeteren zou er een ploeg ontwikkeld moeten worden die in beide richtingen kon ploegen zonder te hoeven worden omgedraaid. Fowler deed dit door een frame voor de ploeg te ontwerpen waaraan twee ploegen waren bevestigd als een soort wip. In 1856



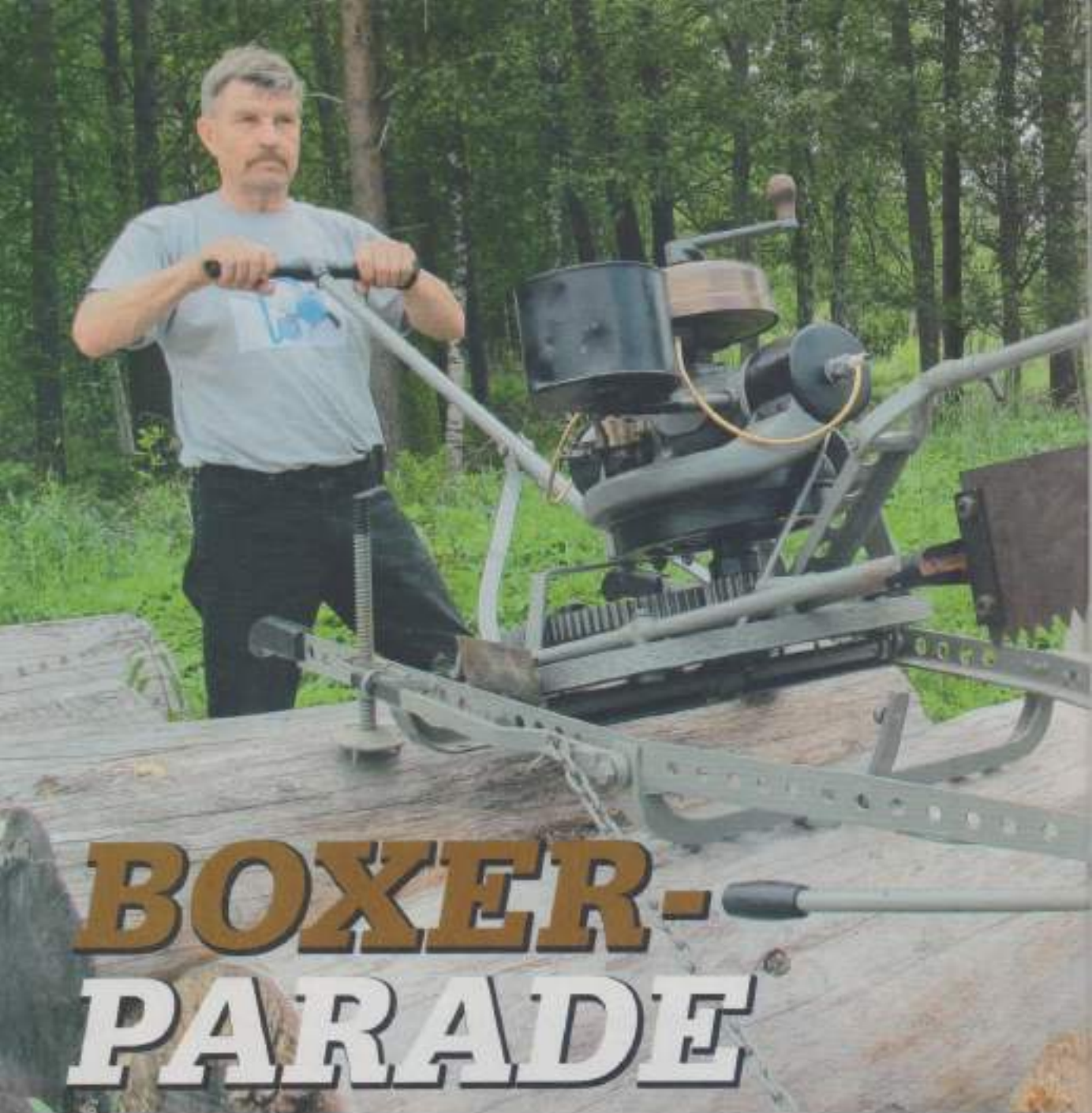
Het testen van de eerste Holt rupsrekker in 1904. De Holt-stoomtractor nr. 77 reed voor de laatste keer op de weg naar de veldtest. Daar verwijderde Holt de wielen en installeerde een paar nieuwe krukassen en houten rupsbanden. De eerste praktische rupsrekker was geboren! Hetzelfde jaar werd een versie met verbrandingsmotor geïntroduceerd

diende Fowler een patent in met betrekking tot een methode van ploegen met behulp van twee zelfrijdende stoommachines, geplaatst aan weerszijden van het veld die door middel van een lier een ploeg heen en weer trokken. Maar vanwege de kostprijs was dit echter een zeer duur systeem, dat enkel door loonbedrijven kon worden gebruikt. Vanaf het tweede deel van de negentiende eeuw komen andere krachtbronnen opzetten die al snel het einde inluiden van de stoommachines. Zo vermelden we de gasmotor van Lenoir (de uitvinder van de verbrandingsmotor) en van Langen en van Langen & Otto, de benzinemotor van Daimler, de dieselmotor van Rudolf Diesel en de elektromotor van o.a. Siemens en Zenobé Gramme.

Frans Vanbaelen

- Wordt vervolgd -





BOXER- PARADE

Volgens een bedrijfsbrochure uit 1920. "Is de Arbor een gepatenteerde draagbare kettingzaag voor het vellen van bomen, en het zagen van de stammen en brandhout." De Finse kettingzaagverzamelaar Matti Kivistö had het geluk om zo'n zeldzame machine te restaureren.

Locatie was de stad Turku in het zuidwesten van Finland. Uitvinder en ontwerper Knut Robert Johan Lagus had daar al in 1916 zijn

machinefabriek opgericht. Hij ontwikkelde kettingzagen en ontschorsingsmachines - en bezat al snel ongeveer 40 patenten in 12 landen. In juni 1918 registreerde hij een patent voor een draagbare kettingzaag in Oostenrijk en het Duitse Rijk. Het betrof een model dat werd gebruikt voor het vellen van bomen, het zagen van stammen en het zagen van hout, afhankelijk van de behoefte. Na zijn afstuderen aan de middelbare school begon Lagus eigenlijk met een carrière in het Russische leger, maar om gezond-

heidsredenen moest hij deze op 39-jarige leeftijd beëindigen. Na 1911 zou de Fin kettingzagen en ontschorsers hebben ontwikkeld. Hij experimenteert met verschillende snijtechnieken - waaronder cirkelzaag, handzaag en kettingzaag. Waarschijnlijk zijn ook octrooiaanvragen gebouwd voor een cirkelzaag en later voor een vossenstaartzaag met een watergekoelde motor van vijf pk. Lagus brak echter door met de Arbor vossenstaartzaag, waarvan er twee basistypen waren: Type A met slechts 1,5pk,



Verzamelaar Matti Kivistö met de Arbor, die hij naar het Lusto Forestry Museum bracht voor de viering van "100 jaar kettingzagen in Finland"

dan 20 jaar geleden voor een collega-verzamelaar restaureerde. Op dat moment was het hele basisframe erg verroest. Diverse tandwielen, het handvat en de geleider voor het zaagblad moesten opnieuw worden opgebouwd. De luchtgekoelde Archimedesmotor uit Zweden, die ook op de zagen van het Zweedse merk Sector is geïnstalleerd, veroorzaakte minder problemen omdat deze tot nu toe compleet en oké waren. De zaag moest functioneel zijn, maar de eigenaar wilde zijn zeldzaamheid niet gebruiken. Er was dan ook maar een korte start na de restauratie, daarna nooit meer. Van de Arbor type 2 wordt gezegd dat het de enige complete zaag in Finland is, dus de eigenaar zorgt er extra goed voor. Gelukkig mocht Matti Kivistö de uitgebreide constructie meenemen naar het festival "100 jaar kettingzaag in Finland" in het Lusto Forestry Museum, in ieder geval iets. "Met deze machines kun je het bos heel snel uitdunnen en doordat de bomen recht op de grond worden gezaagd, blijven er geen stronken achter. - De bediening is uiterst eenvoudig en vereist geen specialisten. - De machines zijn goed ontworpen en ook degelijk gebouwd." Dat stond destijds in de prospectus. Vooral in de laatste zin kan ik me vinden. Op de illustraties zijn twee bosarbeiders te zien terwijl ze de Arbor door het bos dragen, in Lusto waren

een kleine tweecilinder benzineboxer met magneetontsteking en luchtkoeling, en een groter, vergelijkbaar ontworpen model genaamd Type 2. De eerste was een bomkapmachine voor het zwakkere en middelste bos. Deze woog ongeveer 35 kilogram en kon door één man naar het werk gedragen worden. Dit zou de vraag beantwoorden die steeds weer werd gesteld, wie de eerste éénmanskettingzaag bouwde. Op de foto van de brochure ziet de bosarbeider er volledig ontspannen uit terwijl hij de zaag draagt. Of dit overeenkomt met de werkelijkheid kan worden betwijfeld. Toen ik naar de kleine Arborzaag in het Finse Bosbouwmuseum in Lusto keek, leek hij zwaar en erg onhandig. Laten we dus eens kijken naar de grotere Arbor die Matti Kivistö meer



Op de binnenplaats van de kleine fabriek presenteren de medewerkers trots hun afgewerkte type 2 Arborzagen. Waar zijn ze allemaal gebleven?



Type A met 1,5 pk zou „slechts“ 35 kilo wegen en door één man naar het werk gedragen worden

we onderweg met vier mannen om de 140 kg zware zaag vanaf de zaagplaats terug naar de tentoonstellingsruimte te slepen. De Archimedes-motor alleen al weegt een goede 40 kg. De complete zaagconstructie staat op een geperforeerd stalen draagframe, die op zijn beurt is gemonteerd op een draaibare ring. Dat verklaart het hoge gewicht. Indien de ring horizontaal gedraaid moet worden, dat wil zeggen in de velpositie, moet het zaagblad natuurlijk ook horizontaal gemonteerd worden. De bediener kan de lange hendel op de machine gebruiken om de zaag naar de boom te leiden en te "sturen", waardoor het zagen met lichte druk wordt uitgeoefend. Als de ring in de horizontale positie is vergrendeld, is het getande zwaard voor het op lengte snijden van de stammen verticaal gepositioneerd over de lange hefboomarm ge-

leid - als het zaagblad eerder verticaal was gemonteerd. Het blad is daarom draaibaar bevestigd aan twee drijf- stangen, die op hun beurt zijn verbonden met een excentrische aandrijving met het tandwiel van de motor. Het klinkt allemaal een beetje ingewikkeld, maar dat is het niet als je de eenvoudige techniek ziet. Om ervoor te zorgen dat de Arbor Type 2 goed vastzit aan de boom bij het werken in de velpositie, heeft hij twee spikes aan het frame die steun zoeken op de stam. Er is ook een draadlus die om de stam wordt geplaatst en wordt vastgedraaid. Om te voorkomen dat het zaagblad kantelt, moet deze op de twee "voeten" op het frame worden genivelleerd. Nu is het tijd om de tank te vullen met het benzinemengsel voor deze dag, ongeveer vijf liter, en dan is alles klaar. De motor kan worden gestart. Om dit te doen,



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:
Oldtimer TRAKTOR
Tijdschrift voor klassieke Landbouwmachines

wordt de naaldstraalcarburetor verzopen, wordt de ontsteking vertraagd en wordt de kruk krachtig gedraaid. Het lijkt alsof je koffie wilt malen, maar meer dan één omwenteling kun je meestal niet doen. Normaal gesproken is dit voldoende voor een ontstekingsvonk. De compressie van de tweecilinder boxer met zijn 3,5 pk is enorm, en eerst moeten de zuigers over het dode punt worden gebracht. Zoals eerder gezegd was het helaas niet mogelijk om de machine te starten, maar Matti verzekert ons dat hij wel zou starten. Technisch is alles duidelijk, dus we moeten doen alsof... Kijk uit! Zodra de motor draait, start hij en het 120 cm lange zaagblad wil iets te doen hebben. Er is geen koppeling of hendel op de zaag om het zaagblad uit te schakelen. Als de motor draait, schiet het zaagblad ook heen en weer. Om de motor weer te stoppen, draait u gewoon de brand-



Het 120 centimeter lange zaagblad kan een boomstam doorzagen.

stofkraan dicht. Kort daarna wordt de bokser knockout geslagen. Voor de type 2 was er een extra apparaat voor het zagen van brandhout. Het is een voor dit doel gebouwde houten schraag. Er zou ook een houtspijlrichting moeten zijn. En de motor kon ook als stationaire aandrijving worden gebruikt. De zaag deed toen ook an-

der werk op de boerderij via een gemonteerde riemschijf. De meeste Arbor's zijn verkocht aan Rusland. Dit zou ook verklaren waarom er in Finland of andere westerse landen niet al te veel van dit type zagen te vinden zijn.

Tekst & foto's: Peter Schlicht



Eenvoudig, stevige techniek, maar zeer effectief. Het grote tandwiel dat het excentriek aandrijft met de stoterstangen is hier goed te zien



De tandzijn bedoeld om een stevige verbinding tussen de zaag en de boomstam te verzekeren. Dit werkt heel goed met de draadstrop.



Starten met een hand-slinger lijkt op het malen van koffie, maar is veel moeilijker door de hoge compressie.



Een enorme verlichting voor de houthakkers in de Scandinavische bossen. Een boom zagen is als een brood snijden met deze Arborzaag.

Nieuws uit..

1975

1931 1947 1968 1928
1955 1962 1951 19



Emst Weichel verrijkte 15 jaar gelede landbouwtechniek met zijn opraapwagen. Nu presenteert hij een nieuw project, een universeel apparaat genaamd; Porter. Het unieke voertuig heeft wielen van dezelfde grootte, en brede spoorbreedte, portaalassen en niet minder dan vijf aftakassen voor vier bevestigingsgebieden. De Porter ziet er een beetje handgemaakt uit, en het is de vraag of hij kan voortbouwen op het succes van hun opraapwagen.



Zelfbouwtractor?

Assenshow

Nuttig of show? Valmet verbaast iedereen met een drieassige trekker. Meer wielen betekent meer tractie en minder bodemverdichting? Het is afwachten of deze berekening gaat lukken. De inspanning is natuurlijk aanzienlijk. Naast een zescilinder motor met 136 pk, een 16F/4R transmissie en een schakelbare vooras heeft de Valmet 1502 een kantelbare ophanging voor de achterwielen. Het project is gebaseerd op achterasconstructies in zware bedrijfsvoertuigen met vierwielaandrijving, wat betekent dat de wielparen aan elke kant het terrein vrij kunnen volgen zonder de vooras te heffen.



As-volgorde

Ook Deutz probeert zijn tractoren betere tractie te geven, maar neemt niet zo'n drastische maatregel als de Finnen. In plaats daarvan is een slim sperdifferentieel ontwikkeld voor de vooras. Bij deze "Optitrac" blijft de as ook bij normaal gebruik geblokkeerd zodat beide wielen volledige trekkraft ontwikkelen. Het wiel aan de buitenkant van de bocht ontgrendelt alleen automatisch in bochten, om pas aan het einde van de bocht direct weer in te grijpen. Het topmodel, de D 13006, is standaard uitgerust met het Optitrac differentieel.



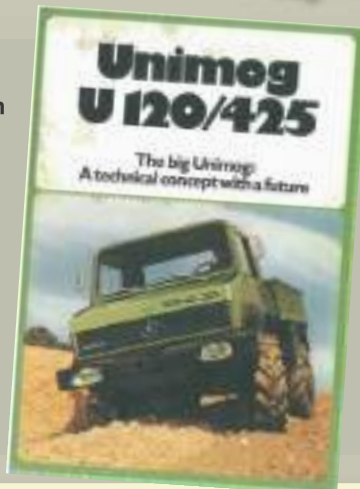
As-ontwikkeling



De gebroeders Eicher vertrouwen ook op de ZF T-3450-transmissie voor hun 3145-model met vierwiel aandrijving.

De tandwielafabrik Friedrichshafen, die al lange tijd de belangrijkste fabrikant van tractortransmissies is, brengt de T-3450 as- en transmissie-eenheid in serieproductie. Deze schakelkast op alle wielen is ontworpen voor vermogens tot 140 pk en stelt tractorfabrikanten in staat om naar hogere vermogens bereik te gaan. De T-3450 is gebaseerd op de T-345/3504 modellen, die slechts in kleine aantallen werden geproduceerd en voornamelijk werden getest op grote Schlüter-types, waar ze tot 175 pk moeten weerstaan. Voor de hoogvolumeversie T-3450 heeft de fabriek de prestatiewaarden iets verlaagd; ideale trekkers voor dit model zijn zescilindermotoren, bijvoorbeeld van IHC Eicher of van Fendt.

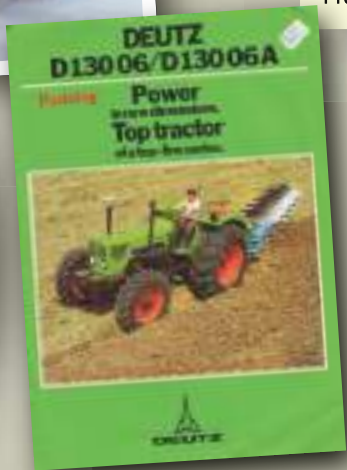
Als auto van het jaar 1975 werd de Citroen CX verkozen.



De eerste brochure voor de zware serie werd al in januari 1975 gedrukt.

De Unimog krijgt een grote broer

Aan het einde van de jaren zestig vroegen Unimog-klanten steeds meer krachtigere voertuigen. Dus de Unimog-constructie kreeg de opdracht in een specifiek systeem te ontwikkelen met zoveel mogelijk eerdere samenstellingen - en met behoud van bestaande eenheden van de Daimler-Benz-groep. Dit betekende dat de beproefde OM352 in verschillende varianten werd geïnstalleerd. In augustus 1975 werden de eerste serievoertuigen geproduceerd in Gaggenau, nadat in september 1974 een prototype van deze nieuwe "Schweren Baureihe Unimog" (SBU) was getoond op de DLG in Frankfurt.



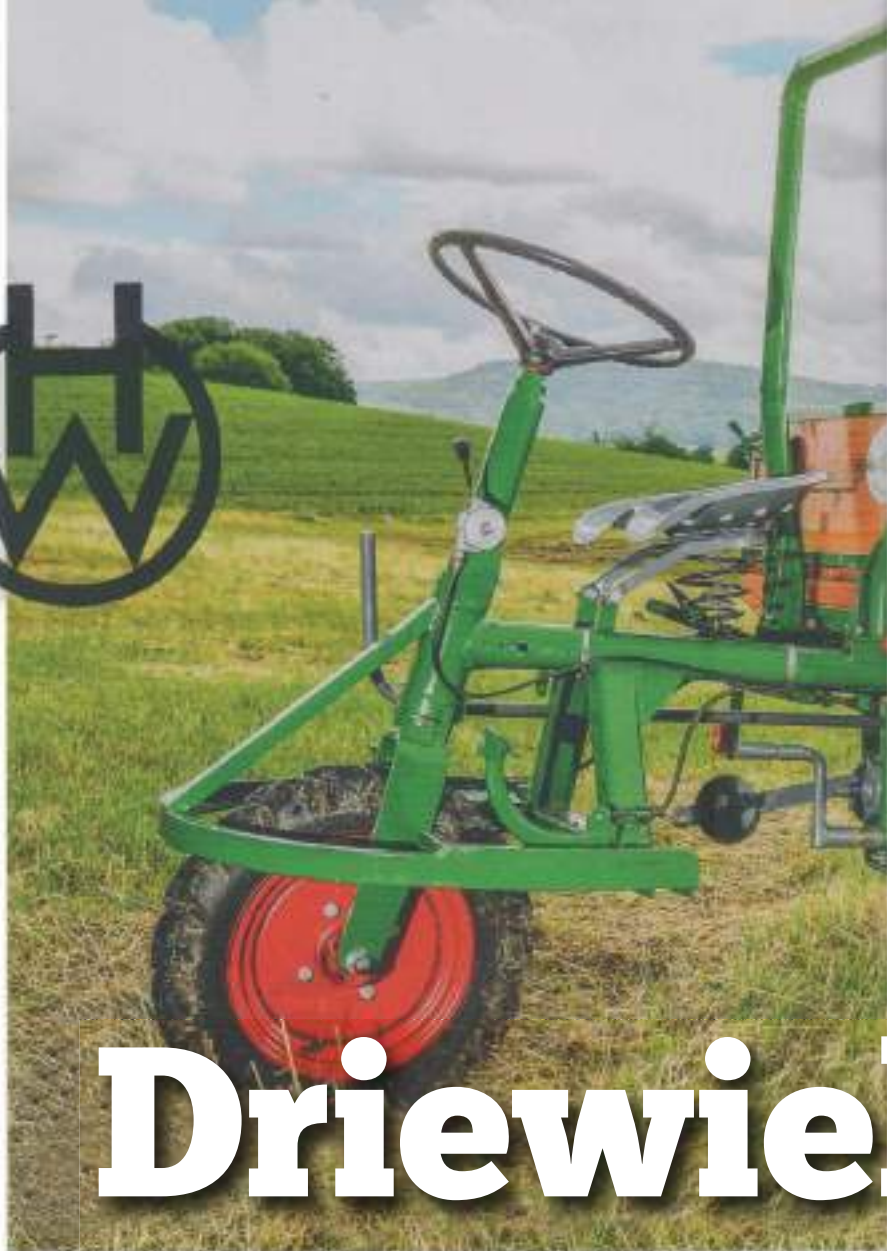
De eerste Unimog van de zware serie (SBU), een U120 van het 425-model met een wielbasis van 2810 millimeter, vertaalt de assemblagelijin in augustus 1975.

Op 1 januari 1975 waren de bromfietzers voortaan verplicht een helm te dragen. Dit leidde tot gemopper van diverse groepen gebruikers.

De kleine vrachtwagentjes van Mulag zijn al exotisch genoeg - maar hun voorgangers, de driewielers, zie je nog zeldzamer. Een driewieler van het type DL6 heeft nu zijn weg terug gevonden in het Odenwald en is momenteel de oudst bekende Mulag.

Het voertuig was destijds bedoeld om een krui-

wagen te vervangen, zegt Willi Schneider. Of als tussenstap, bijvoorbeeld als een boer even weg wilde van de ossenwagen en nog geen geld had voor een tractor. Het waren vreemde tijden, in het midden van de jaren vijftig. Het is tegenwoordig nog moeilijk voor te stellen hoe vreemd deze tijden waren - dat een gemotoriseerde laadruimte aantrekkelijk genoeg was om in het levensonderhoud van een bedrijf te voorzien. De fabrikant was gevestigd in Bad Peterstal in het Zwarte Woud en had aanvankelijk alleen een kleine hal met de naam in grote letters erop: Huber & Wössner Fahrzeugbau. Dit is de kern van de Mulag. De oprichters en eigenaren waren Heinz Wössner en Bertha Huber; na de oprichting in 1953 hadden ze drie medewerkers. Onder leiding van meestermonteur Wössner werden ogenschijnlijk eenvoudige voertuigen gemaakt - de vroegste lijken op gemotoriseerde laadplatforms met de motor ervoor. Willi Schneider ontdekte er midden



Driewie

Dankzij de universele toepassingsmogelijkheden zie je de Mulag terug in de landbouw en industrie, in de handel en in gemeentelijke bedrijven.



Het vermogen bereikt via een ketting een rondsel van de ingaande as van het differentieel. Rechts: De Güldner GK 6 wordt gestart met Zündfix. Boven de lonthouder ziet u de verstuiverhouder.



er met damp



jaren negentig eentje. Hij woont in het Odenwald, hij vond deze ladingdrager niet ver van zijn woonplaats Schlierbach. Het toestel had lange tijd in een schuur gestaan en toen zijn eerste eigenaar overleed, wist de dochter niet wat ze ermee aan moest. Wie kan het haar kwalijk nemen? Puur visueel gezien komt z'n sterke structuur niet overeen met het uiterlijk. De machine bestaat uit een buizenframe dat een kantelbare laadvloer draagt, waaronder de achteras en de aandrijfunit dicht bij elkaar nestelen. Er wordt ook een kabellier meegeleverd zodat de dappere eigenaar wat hout uit het bos kan trekken, of er kan ook een katrol, maaier of andere apparatuur worden aange-

sloten. Voor de bestuurder zelf is er alleen een zitschaal, in elk geval wel een met spiraalveren, maar verder niet veel: een stuur voor de voorwielvork, twee voetsteunen met elk een pedaal, en handgas op de stuurkolom. De gebruiksaanwijzing identificeert het apparaat als de DL 6, wat zich vertaalt naar "Diesellastdrager 6 pk", met de toevoeging "3-wielig werkapparaat". De DL 6 is het eerste model dat Huber & Wössner in massa produceert. In zekere zin zijn er sporen van de basisstructuur te vinden in de kleine busjes die we tot latere jaren als 'Mulags' kennen. De 'veiligheidsbeugel' is vrijwel zeker een latere toevoeging. Willi Schneider vermoedde dat hij iets bijzonders voor

zich had, nam het mee naar huis en liet het later aan zijn zoon over, die het wilde restaureren en daarom demonteerde. De jongen was toen 13, dus je kunt hem niet kwalijk nemen dat hij zijn interesse erin verloor - de vrachtkar lijkt misschien eenvoudig, maar is dat bij nader inzien niet. 15 jaar lagen de stukjes als een puzzel in de schuur totdat Willi Schneider twee jaar geleden zelf de taak op zich nam. Een eenvoudig voertuig is niet altijd gemakkelijk te restaureren, zeker niet

als er maar een paar documenten uit die periode te vinden zijn. Deze DL 6 was af fabriek al een beetje in elkaar gezet: achteras en transmissie van een vooroorlogse Opel auto, motor van Güldner, een eencilinder verdamper van het type GK6 - ook vrij origineel, maar een naorlogs product. Huber & Wössner hebben deze componenten slim in elkaar gezet om betrouwbare en goedkope voertuigen aan te bieden. De motor is via drie V-snaren verbonden met de koppelingen

gemonteerd - een perfecte pasvorm. Er is niet veel lucht meer tussen de motor beneden en de laadruimte erboven, de koelwaterbak rechts en het frame links. Aan de uitgaande zijde brengt een ketting het koppel over op een rondsel op de ingaande as van het differentieel, waarbij de kettingkast net over het volumineuze vliegwiel trekt. De as zelf is rechts ingekort, vandaar het differentieel uit het midden zit en ruimte creëert voor de aandrijflijn. "Het zit allemaal een beetje in elkaar", zegt Schneider. Dat betekent niet denigrerend, het resultaat is in ieder geval goed. De DL 6 is extreem wendbaar en maakt indruk met zijn veelzijdige gebruiksmogelijkheden off-road of op slechte wegen. Met name voor de boeren, opende dat nieuwe mogelijkheden voor het mechaniseren van hun activiteiten. Het geheel is ontworpen voor robuust gebruik en de kwaliteit is goed. De koper kreeg ook een vierversnellingsbak met achteruitversnelling, en de zes pk ontwikkelen voldoende tractie. Afgezien van vooroorlogse componenten, lijkt het erop dat Huber & Wössner precies het juiste boden met hun eenvoudige transporter, althans voor regionale behoeften. In ieder geval had het bedrijf na twee jaar al 21 medewerkers en een nieuw pand in de wijk Stöckmatt. De DL 6 werd opgevolgd door de DM 10 driewieler, structureel ongewijzigd, maar nu met een aandrijflijn bestaande uit moderne componenten: ILO DL 660 (ILO's



Praktische hulp: de optionele kabellier trekt moeiteloos boomstammen of iets dergelijks uit onbegaanbaar terrein.



Josef Huber, een van de medeoprichters, maakt een proefrit met het prototype. Als het om de voetsteunen gaat, is het motto: A.u.b. niet eraf schuiven.



Het opvolgermodel DM-10 met boomspruitsysteem rond 1955. De eencilinder ILO-motor heeft vier pk meer dan de Güldner. Dit model heeft ook een stuurinrichting.

Met 15 km/u rijd je niet snel, maar zo voelt het wel. Comfortabel rijden op steile hellingen met stijgingspercentages tot 40 procent is mogelijk.



eencilinder tweetaktdiesel) en een Hurth vierversnellingsbak. Dit was nodig omdat de voorraad transmissies en assen van de Opel P4 al snel uitgeput zou raken. Door de gewijzigde architectuur van de aandrijving kreeg de kabellier een nieuwe plek achter de achteras, logisch gecombineerd met een achterste aftakas. Het stuur werkt nog steeds op een enkel wiel tussen de voeten van de bestuurder, maar nu via een echte stuurinrichting. In 1956 verving Josef Huber zijn moeder Bertha als partner en werd het bedrijf een OHG. Er werd toen geëxperimenteerd met een vierwielige transporter, die al snel in serieproductie ging als de M4. Driewielers bleven echter populair en gingen pas in 1960 uit productie. Het bedrijf bestaat nog steeds en is vooral bekend onder de merknaam Mulag. Het staat voor Motor-Universal-Lasten-Work-Device - wat perfect past bij de wonderbaarlijke driewieler van Willi Schneider. Met een eerste registratie in oktober 1954 is zijn voertuig de vroegst bekende Mulag, en tot nu toe de enige die nog een Güldner-verdamper heeft.

Thomas Kimmig van de Mulagfreunde schat het totale aantal eenheden in de DL 6-serie op ongeveer 20. Mulag hield zich tot het einde van de productie van de driewielers aan de basisstructuur van de DL 6: de aandrijflijn is compact en zit dicht voor de achteras, kleine krachtige motoren, maximaal laadvermogen op het verkeersoppervlak van een normale tractor. De originele Mulag is in ieder geval een belevenis: wie in de open lucht zit, alleen met de dunne stuurkolom ervoor, ervaart 15 km/u ook als een enorme snelheid.

Tekst: Till Schauen
Foto's: Andreas Beyer

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse oldtimertijdschrift:



De voertuigcombinatie van trekker, transporter en werktuigdrager tegen lage aanschafkosten maakt de DL 6 tot een geliefde helper in het Zwarte Woud en bij bergboeren. Met een laadvermogen van 590 kilo doet de kleine zijn naam 'Lastenkuli' meer dan eer aan.



De aandrijflijn is compact en dicht bij de achteras geplaatst. Ondanks zijn slechts zes pk is de DL 6 verrassend krachtig.

Afgekeken

De luchtgekoelde 36 pk is de meest geproduceerde tractor in de Famulus-familie, ondanks de kleine gebreken ook erg populair als oldtimer tractor.



Westerse tractoren waren vergelijkingsmateriaal



Eenvoudig en niet veeleisend - volgens deze criteria produceerde de tractorfabriek in Nordhausen de luchtgekoelde Famulus 36. De tractor met de technische aanduiding RS 14/36 L heeft zich tienduizenden keren bewezen - hoewel hij ook een paar zwakke punten had ...

Noord-Duitsers zijn van nature terughoudend. Hans-Jürgen Schwanitz heeft deze deugd ook. Hij kan zijn plezier in onze interesse in zijn Famulus 36, echter niet helemaal verbergen. Hij is eigenaar van de tractor samen met Jan Büge, de voorzitter van de landbouwtechnische vereniging Jennewitz. Beiden zijn ervaren monteurs van landbouwmachines en hebben samen de tractor gerestaureerd. U woont in Mecklenburg, op slechts een paar kilometer van de Oostzeekust. "We kochten de in 1963 gebouwde tractor van een vriend die wegging. Het kwam oorspronkelijk uit een LPG (Agrarische productiecoöperatie) in Wismar", zegt Jan Büge, en Hans-Jürgen Schwanitz vult aan: "In de DDR-tijden moesten ze worden gesloopt als ze versleten waren. Ze mochten niet aan particulieren verkocht worden. Dat gebeurde hoogstens één keer onder de ogen van een van de LPG-bazen. Daarom zijn er hier nauwelijks famules te vinden." De VEB IFA Traktorwerk Nordhausen heeft slechts matige veranderingen aangebracht in de verdere ontwikkeling van de Famulus 30 tot en met de 36. Dit was het duidelijkst in de prestaties van de luchtgekoelde motor, die onveranderd bleef op 33 pk. De minder vaak gebouwde watergekoelde 36s (1927 stuks), technische aanduiding RS 14/36 W, scoorde met 36 pk. Het zou echter verkeerd zijn om de vanaf 1960 gebouwde Famulus 36 af te doen als een verkeerde benaming. In het "Huisje zonnenschijn", zoals de tractorarbeiders ironisch hun onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling noemden, werden een aantal verstandige verbeteringen overwogen: ze waren immers goed geïnformeerd over de status van de internationale tractorbouw: Westerse



De luchtgekoelde tweecilinder 2 KVD 14.5 SRL was niet altijd oliedicht en met 33 pk ook niet de sterkste. Aan de andere kant werkte het vrij betrouwbaar en was het gemakkelijk te repareren.

tractoren waren er voldoende beschikbaar voor vergelijking. De wijzigingen hadden onder meer betrekking op de snelheidsgradatie, het interieur van de bestuurderscabine met een nieuwe bestuurdersstoel en de herziene motorkap. Daarnaast werden over het algemeen robuuste massieve schijfwielen gebruikt en werd ook het powerlift-systeem verbeterd. Maar

vooral - en daarmee was men westers voor op fabrikanten - de fabriek introduceerde de roll-over cabine op de Famulus 36. Het veiligheidsframe dat nu in de bestuurderscabine is verwerkt, heeft de dodelijke afloop van menig ongeval voorkomen. "De belangrijkste reden hiervoor was de stuurrem. Bij het draaien van de voorwielen remde de betreffende zijde automatisch af. Als mensen

met hogere snelheden in de vijfde versnelling een bocht namen, werden ze vaak zijwaarts getrokken. Daarom hebben velen al in die tijd de nokken op de stuurkolomhendels afgebrand, zodat ze deze remmen niet meer konden bedienen", zegt Jan Büge. Ondanks alle inspanningen konden andere problemen niet worden opgelost. De luchtgekoelde motor van de Famulus 36 begon



Op een berg was er naast het risico van kantelen naar de zijkant, ook dat van steigeren veroorzaakt door te zware aanbouwwerktuigen.



Ondanks het hogere vermogen van 36 pk haalde de watergekoelde Famulus 36 de verkoopcijfers van de luchtgekoelde variant niet.



Hans-Jürgen Schwanitz werkt sinds 1968 als monteur en chauffeur in de landbouw. Jan Büge en hij restaureerde samen de tractor.



Qua design wordt de Famulus 36 door veel oldtimerliefhebbers beschouwd als de mooiste DDR-tractor. In de gedrongen vijfde versnelling komt hij vrij snel op gang met snelheden tot 26 kilometer per uur.



De geveerde vooras is bevestigd met zes 12 mm bouten. Bij te zware belastingen, zou die zeer gemakkelijk kunnen scheuren.



De hefhydrauliek, die met slechts twee hendels vanaf de bestuurdersstoel kan worden bediend, was een van de grote voordelen van Famulus.



Dankzij luchtkoeling met behulp van een axiaalventilator kon de motor in de winter nooit bevriezen. Dat was ook een reden voor zijn populariteit.

soms al vrij vroeg te lekken. "Dat is juist. Hij lekt vaak bij de stoterstangeleider, die eigenlijk is afgedicht met een soort keerring. Het heeft ook de neiging om de olie aan de voorkant van de pompaandrijving tussen het carter en de cilinderbasis naar buiten te duwen. Daar zitten nergens pakkingen tussen, alles is precies pas gemaakt, dus als de motor warm wordt beginnen die te druppelen. Tijdens de restauratie hebben we alles weer gedaan, nu is de lekkage gestopt en druppelt er nog een beetje van de

aandrijving van de injectiepomp." Een ander punt van kritiek waar de ontwerpers mee te maken hadden, betrof de vooras. Jan Buge: "Het is met slechts zes M12 bouten aan het motorblok bevestigd. Als de achterwielen van de tractor vast kwamen te zitten en iemand anders hem er met volle kracht van voren uit trok, gebeurde het soms dat de voorkant eraf scheurde." Over de reparatie zegt Hans-Jürgen Schwanitz: "We hebben de hele vooras verwijderd en zwaarder gemaakt." Ter verdediging moet worden opgemerkt dat

de tractoren vaak zeer overbelast werden. Wat de Famulus 36 moest doen en wat er van hen werd verwacht, blijkt uit het voorbeeld van de E 675 aardappelrooier met een gewicht van 2,3 ton (!), die werd bemand door drie tot vier arbeiders. De tractorbouwers in Nordhausen maakten deze zeer zware constructie speciaal voor de 36er. Bovendien reden ze met veel tractoren dagen achtereen de klok rond tijdens het ploegen - iets wat niet iedereen meer weet - en werden daardoor blootgesteld aan de zwaarste

omstandigheden. Onder dergelijke omstandigheden worden enkele licht bekritiseerde zwakheden in perspectief geplaatst. Ongeacht de tekortkomingen, die met enige voorzichtigheid kunnen worden beheerst, genoten deze Famulus een grote populariteit in het dagelijkse beroepsleven. Dit kwam zowel door hun eenvoudige constructie als door hun veelzijdige bruikbaarheid. Speciaal voor de 36 was er een groot aantal aanbouwdelen van de verschillende fabrikanten. Het spectrum reikte van de cultivator en verschillende ploegen tot de maaidorser. Dankzij de riemschijf kon de tractor ook stationair worden gebruikt. Het spreekt voor zich dat zo'n klassieker met toewijding gerestaureerd moet worden. "Na demontage hebben we alles schoongemaakt met Slijptol, staalborstel en schroevendraaier, roest en de

oude verf eraf gehaald, en daarna schoongemaakt met remreiniger." Waar mogelijk hebben de mannen de onderdelen opgeknapt en hergebruikt. "We moesten echter de spatborden opnieuw maken, ze waren niet meer bruikbaar. Ze bleken aan de bovenkant helemaal doorgeroest te zijn, maar de interne kruisschoren zijn origineel. We hebben de motorkap versterkt met plaatstaal om de juiste vorm te krijgen. Oorspronkelijk was het een beetje wiebelig. Het was ook het enige onderdeel dat door een gespecialiseerde spuiterij gespoten is." De versnellingsbak kreeg drie nieuwe lagers, de andere waren nog goed. Daarnaast moest een naaldlager in de groepschakeling vervangen worden omdat deze hopeloos "gesmolten" was. De slangklem-truc onthult de vindingrijkheid die een restauratie soms vereist. Om ervoor te zorgen

dat het differentieel in de asaandrijving niet wordt belast na montage en ook wanneer het tijdens bedrijf opwarmt, en dus met weinig slijtage en geluid werkt, moet de spleet tussen het rondsel en het kroonwiel perfect gesloten zijn correct zijn. Het probleem: je zou een gebogen voelmaat moeten hebben om de spleetmaat exact te meten. "Je komt er niet binnen met een echte spion. Uiteindelijk hebben we onszelf geholpen met een slangklem. Dat werkte ook." Over trucjes gesproken: Hans-Jürgen Schwanitz, die sinds 1968 in de landbouw werkt, heeft er nog een handige bij: "Ik heb metalen platen aan de voorkant van de bestuurderscabine bevestigd. Dat is beter, het tocht niet zo naar binnen. Veel mensen doen het nu." Voor heel wat oldtimerfans blijven de Famulus-tractoren de mooiste DDR-tractoren van alle-

De restauratie



Jan Büge kijkt nog wat sceptisch. Er is op dit moment ook nog veel te doen voor hem en Hans-Jürgen Schwanitz.



Spatborden en vloerpanelen waren het opknappen niet meer waard. Dus vervaardigde men hiervoor nieuwe onderdelen volgens hetzelfde model.



Waar mogelijk werden de bestaande onderdelen opgeknapt. In de versnellingsbak moesten wel enkele lagers en tandwielen worden vervangen.



Recht getande schakelversnellingen: de extra schakeltrap verandert de invoersnelheid, dus tien snelheden waren er mogelijk.



Om de risico's van zandstralen te vermijden werd het hele blok schoongemaakt met haakse slijper, staalborstel en remreiniger.



Bij de vele afdichtingsvlakken zijn vooral moeie vlakke vlakken belangrijk. Als ze bekrast zijn, verschijnen er daarna snel lekkages.



Belangrijke fase: Voor het definitieve schilderen werd het hele blok zorgvuldig geprimeerd. De injectiepomp heeft een blanke lak gekregen.



Dat ziet er goed uit. Om geen vuil in de motor te laten komen, zijn de kanalen afgedicht met lappen. zuiver werken is het allerbelangrijkste.



De motorkap, die aan de onderkant extra was verstevigd en gerepareerd, kreeg als enige een professionele afwerking.



maal. Jan Büge en Hans-Jürgen Schwanitz delen deze mening ook als ze zeggen: "Qua design en vorm zijn het gewoon geweldige tractoren. Bovendien waren het de eerste trekkers met werkhydrauliek, dus hef- en kiephydraulica, die je met slechts twee hendels vanaf de bestuurdersstoel kon bedienen."

Zoals gezegd kan het dankzij hoge snelheid ook snel bewegen. Want als multifunctionele trekker is de 36 niet alleen ontworpen voor veldwerk en stationair gebruik, maar ook voor transportwerk.

Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimertijdschrift:

Oldtimer TRAKTOR

Tekst: Jens Kraus
Foto's: Stephan Lindloff



Hans-Jürgen Schwanitz bevestigde metalen platen voor de pedalen zodat zijn voeten niet koud worden. Deze zelfcreatie zie je intussen vaker.



Eenvoudig en mooi - de Famulus 36 was een echte acteur, en met een beetje flair voor de technologie, bleven al z'n eigenaardigheden beheersbaar.

Reinier Brugman woonde ongeveer 50 jaar in deze salonwagen aan Villenbraken 3 in Nijnsel.

Salonwagen vertelt

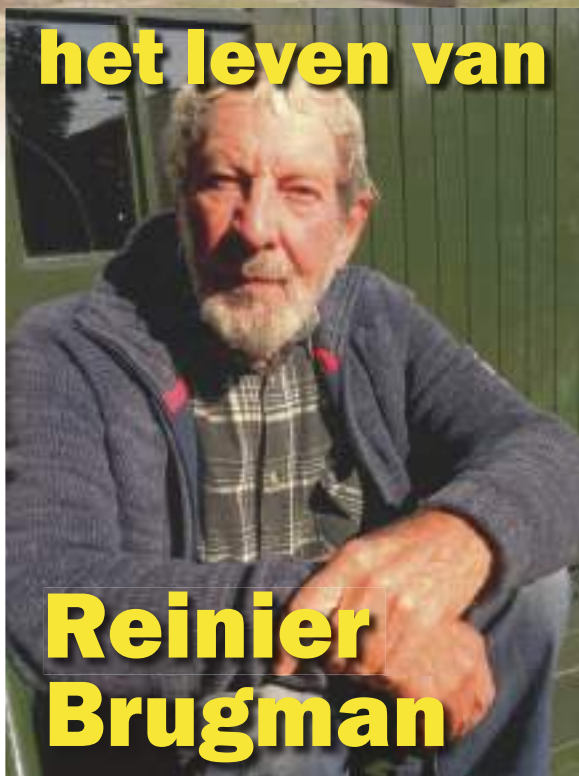
Nijnsel - Als stoomwals- en draglinemachinist reisde Reinier Brugman jarenlang in zijn salonwagen mee met wegenbouwers. Nu heeft de salonwagen – een voorbeeld van industrieel erfgoed – een plekje gekregen in museum 'Bouwmachines van toen' in Vinkel.

Met weemoed staan Wilma en Rein Brugman in de salonwagen van hun vader. „Hier sliepen we en daar is het keukentje met de blauwgeblokte gordijntjes. Zijn geruite jas, wollen muts, de fles citroen brandewijn en de rode pers op tafel, alles gaat naar het museum.” Herinneringen volgen: „Vader hing onze knusse woning achter de vrachtwagen en we reisden van Amsterdam via Limburg naar Groningen, zaten op verschillende scholen en maakten overal vrienden. Onze manier van leven had aantrekkingskracht. Kinderen wilden ons leren kennen. Precies zoals ik Limburgse vriendinnen uit grote katholieke gezinnen leerde kennen. Ze moesten op zondag naar de kerk en het lof. Ik stond versteld.”

Dinky toys

Tijdens langdurig werk in Groningen bleef ook de salonwagen op dezelfde plek. „Vader werkte op diverse plaatsen en ging in de kost op zijn werkplek. Hij kwam in het weekend thuis, zat vol verhalen en bracht altijd een dinky toy mee voor mij”, herinnert Rein zich. Als voorvechter van het Zwarte Korps zorgde Reinier Brugman voor de vrije zaterdag. „Hij kon er niet te-

het leven van



Reinier Brugman

gen dat werkgevers misbruik maakten van hun arbeiders, en zette gerust zijn machine stil voor loonsverhoging. Mijn vader was een felle, kwam van boven de rivieren en durfde op te komen voor anderen.”

52 woonplaatsen

Reinier Brugman overleed afgelopen april op 97-jarige leeftijd. Praktisch zijn hele leven huiste hij in een salonwagen. Zijn vader was stoomwalsmachinist en het gezin zwierf door Nederland. Ook Reinier werd walsmachinist, trouwde met Toos en trok met hun twee kinderen langs gehuchten, dorpen en steden om nieuwe wegen aan te leggen. Op het eind van het

Reinier maakte zelf miniatuurgraafmachines van blik





De familie Brugman

stoomtijdperk verruilde Reinier de stoomwals tegen een dragline. In zijn zelfgeschreven boek 'Het woelige leven van een wegebouwmachinist', vertelt hij van de zachte Brabantse 'g', de ijzige Groningse winters en over zijn eerste spannende klus als draglinemachinist: bouwrijp maken van grond voor een nieuw hospitaal in Austerlitz. Rond 1970 vond Brugman werk bij Doike Van Kaathoven in Rooi. Een kwartier proefdraaien was genoeg om zijn vakmanschap te bewijzen. De salonwagen werd gestald op grond van een boer aan Villebraken met de afspraak: hier mag je blijven tot je dood. Na 52 woonplaatsen vond Brugman uiteindelijk zijn laatste stek. En na vele duizenden kubieke meters grondverzet ging hij op zijn 56^e met vervroegd pensioen. Toen was er tijd om draglines te knutselden en



Een klapband. Maar Pieter lost het op in de stromende regen

miniwalsjes van blik voor ieder die binnenliep.

Museum

Maar het verhaal van de salonwagen van Rein Brugman is niet ten einde. Want broer en zus Brugman zijn blij dat hun vader in contact kwam met hobbyist Ad Gevers. Ad Gevers richtte met een aantal hobbyisten waaronder Pieter van der Meer een prachtige ruimte in waarin ze vroegere wegebouw machines opknappen en tentoonstellen. Dus haalde Pieter met hulp van Jan van der Lieverloo op een zaterdagochtend de salonwagen op. De banden waren nog in goede staat en de salonwagen doorstond achter de Ford, de lange rit naar Vinkel. En wie reed er nog meer mee? Rein Brugman zelf. Dochter Wilma plaatste de urn met as van haar vader in de salonwagen en Rein



Zo groef Reinier vroeger een sloot met zijn dragline. Hij heeft hulp van een ritser

reed de hele rit mee. In Vinkel wordt de salonwagen in originele staat teruggebracht. Ad Gevers ontdekte al bijzondere zaken: om ook 's winters comfortabel te wonen had Rein de kieren winddicht gemaakt met kranten. „We kwamen exemplaren tegen uit 1990. Onder vloerbedekking zit een prachtige houten vloer en als we de plafonplaten verwijderen kijk je tegen het kale dak. Net als vroeger.” Met zijn zelfgemaakte draglines en miniwalsjes krijgt de salonwagen een tweede leven in museum 'Bouwmachines van toen'. Gevers: „Deze erfenis van Reinier Brugman is een wezenlijk onderdeel uit het rijkswegenplan van 1927 en mag niet ontbreken tussen de historische wegebouwmachines. Wie deze salonwagen ziet, begrijpt het leven van Reinier Brugman.”



Alles over de 'Bouwmachines van toen' is te vinden via de website: www.bouwmachinesvantoen.nl
Adres museum: Koksteeg 25, ingang Zoggelsestraat
5381 HB Vinkel Tel: +31 6 53 36 73 70
email: info@bouwmachinesvantoen.nl



Bron: Eindhovens Dagblad



Liggend werk

Deutz motoren zoals deze MIH 322 hebben deze wereld meer dan een halve eeuw van energie voorzien. Ze waren toen populair omdat ze betrouwbaar en zuinig zijn.



Grotere MIH in industrieel gebruik kwamen vaak direct op de "waterleiding" - dus ook ...

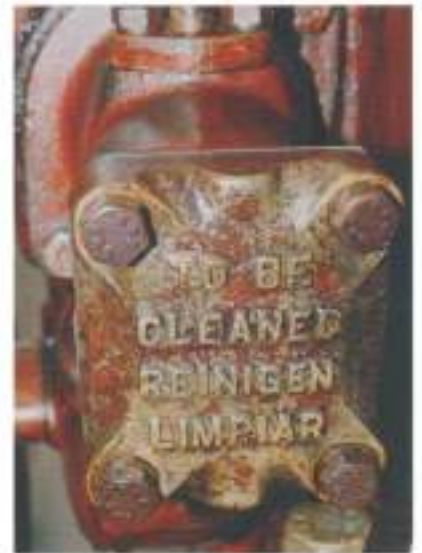


... constante koeling. Compact: het platte ontwerp maakt installatie onder tussenvloeren mogelijk. De diameter van het vliegwiel bepaalt de maat, er waren veel verschillende variaties van het "vliegwiel".

Deutz van de MIH- en MAH-serie motoriseerde zagerijen, kleine krachtcentrales of molens in grote aantallen. Meer dan 283.000 van deze robuuste krachtbronnen werden gemaakt tussen 1924 en 1970. Werner Danner heeft zijn 83 jaar oude MIH 322 voor ons opgestart.

Liggend of staad? Dat was voor velen kopers aan het begin van de massale motorisering in landbouw, handel en industrie meer dan een kwestie van vertrouwen. Er waren minstens evenveel argumenten voor een liggende als voor een staande motor. En er waren hardnekkige meningen die totaal ongegrond waren: een aantal machinisten was ervan overtuigd dat het gewicht van de

zuiger van een horizontale machine betekende dat deze aan de onderkant aan extreme slijtage onderhevig was, terwijl de bovenkant te weinig werd gesmeerd. Anderen beweerden dat een staande motor bij elke cyclus veel meer aan de machinebasis zou trekken dan een liggende. Over het algemeen zouden staande motoren heftiger trillen en hebben daarom een sterkere fundering nodig. Zoals zo vaak het geval is bij dergelijke geloofsoorlogen hecht men weinig waarde aan deze vooroordelen, de praktijk heeft uitgewezen dat beide typen Deutz-motoren ware meesters zijn op het gebied van soepel lopen, duurzaamheid en verbruik. Na 83 jaar loopt de motor van dit verhaal even betrouwbaar als altijd - en nog steeds in de leveringstoestand. De vraag



Internationaal: de reinigingsinstructies voor de oliezeef vertellen je wat je moet doen in drie talen.



Werner Danner houdt de motor bewust in originele staat. Een technische revisie is in de afgelopen 86 jaar niet nodig geweest.

Kracht voor de eeuwigheid: Deutz adverteerde met de duurzaamheid van zijn producten, maar verstrekte ook informatie met feitelijke gegevensbladen.



naar het ontwerp wordt vooral bepaald door de inbouwplaats: liggende motoren passen goed onder een tussenvloer, een dakoverstek. De vliegwiel-diameter bepaalt de limiet. De cilinderkop en alle toevoer- en regeleenheden zijn gemakkelijk toegankelijk voor onderhoud.

In feite biedt de horizontale motor kleine voordelen op het gebied van rustige loop: Aangezien een groot deel van de trillingen in verticale richting plaatsvinden, worden ze beter opgevangen door de fundering of een stevige fabrieksvloer dan bij de staande constructie. Onderhoudsgemak en ruimte waren in dit verhaal waarschijnlijk ook de redenen om de MIH 322 aan te schaffen. Aan wie en waar de motor oorspronkelijk werd gele-

verd, is in de loop van de tijd vergeten; molens, zagerijen en kleinere fabriekanten gebruikten machines in deze prestatieklasse. Met 15 pk werd de MIH 322 beschouwd als een universeel genie voor middelgrote bedrijven, terwijl het bedrijf uit Keulen andere kalibers aanbood voor de groot-schalige industrie. De 15 pk worden in perspectief geplaatst als je bedenkt dat ze uit een royale cilinderinhoud van 3633 ccm komen, de motor zo'n 900 kilo weegt en het vliegwiel een diameter van 650 millimeter heeft. Het maximale vermogen is bij 750 omw/min en de machine is bijzonder zuinig bij 600 omw/min. Werner Danner kocht de Deutz van een collega-verzamelaar, en afgezien van een nieuwe tank en het vervaardigen van een chassis hoefde hij niets te vervangen. "Hij loopt net zo schoon als altijd", en dit is wat de oldtimerliefhebber ons nu laat zien: Danner brengt de nok via een linkse schroefdraad naar de startpositie. Hierdoor



Bescheiden metgezel: Door de rustige loop trilt het motorvoertuig nauwelijks. Meer dan een kleine beweging in de lengterichting is niet waarneembaar.

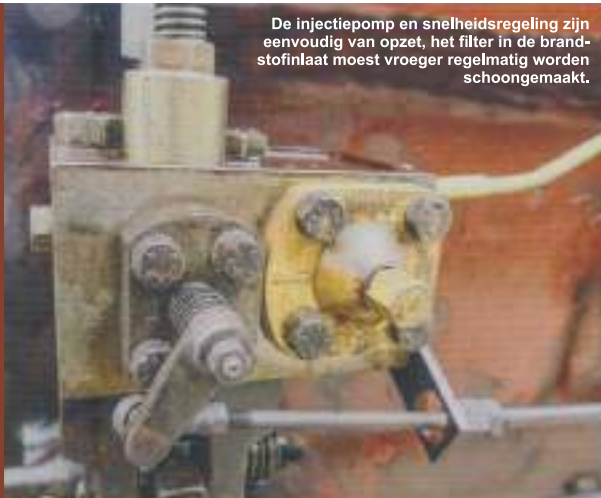
gaat de uitlaatklep omhoog en kan de motor worden aangezwengeld met vijf omwentelingen. Als de technologie de machinist hier tijd voor geeft, komt de "bedieningsnok" van de uitlaatklep in actie, en start het zelfontbrandingsproces van Rudolf Diesel door volledige compressie. De motor slaat direct aan, tijdens de eerste toeren klinkt het als een 800 grams hamer op een zwaar aambeeld. De verbranding, die in deze fase nog onvolledig is, produceert veel rook, naarmate de verbranding stiller wordt, stopt het roken op, met niet meer dan een paar rookringen zo nu en dan. De Deutz loopt heel rustig - wat hij permanent kon. De verbrandingen kunnen bijna worden geteld terwijl ze stationair draaien. Dit is alternatieve energie! Robuust ontwerp en lage literopbrengst maken hem sterk voor eeuwenlang gebruik. De eencilinder geeft nu heel geleidelijk zijn warmte af aan het koelwater, de verdampersbak warmt in een slakkengang op.

Wat getuigt van een hoge mate van efficiëntie, een groot deel van de brandstof wordt omgezet in beweging. Tijd om na te denken over verschillen: Deutz bood bijna dezelfde motoren aan als MIH en MAH. De "M" staat voor het horizontale ontwerp en de tweede letter voor het beoogde gebruik. "A" staat voor algemeen, d.w.z. voor mobiel of stationair gebruik. "I" geeft een industriële motor aan, bijzonder zuinige prestaties op lange termijn en een nog steviger ontwerp. In feite hadden de industriële versies, optioneel vliegwielen die waren afgestemd op de toepassing. Dit bleef echter geen uniek verkoopspunt, pas met de MAH-serie, die werd gepropageerd als een Multi talent, en veel gebruikt werd in de landbouw, konden potentiële klanten eindelijk hun "model" kiezen. Uiteindelijk hebben beide motorseries dezelfde technologie, die in de loop der jaren natuurlijk is veranderd - bijvoorbeeld richting ohv-regeling. Een echt voor

de hand liggende verschil is de watertank: de MAH heeft de bedrijfsnaam erin gegoten, terwijl de MIH deze meestal als teken laat vastklinken. Hoe dan ook, MIH en MAH waren absolute bestsellers: in de jaren 1933 tot 1938 verlieten maar liefst 5.089 MIH 322 de fabriek, daarvoor, van 1928 tot 1933, 3.083 MAH 322. Als je de 1.254 exemplaren van de 14 pk, zeer vergelijkbaar ontworpen MAH 222 daar bijtelt, krijg je bijna 10.000 eenheden. Dit model kan dan ook gezien worden als een soort 'Volksmotor'. Het enthousiasme van Werner Danner voor zijn Deutz MIH is daarvoor niet afgenomen.

**Tekst & foto's:
Dirk W. Köster**

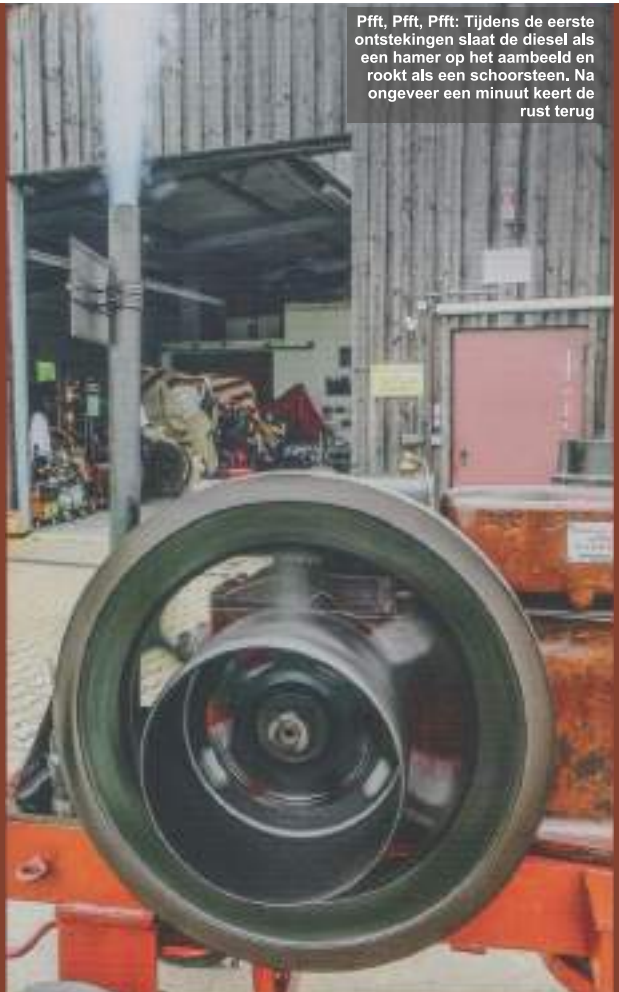
Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



De injectiepomp en snelheidsregeling zijn eenvoudig van opzet, het filter in de brandstofinlaat moest vroeger regelmatig worden schoongemaakt.



Starthulp: de beweegbare nok tilt de uitlaatklep op, na vijf krukromwentelingen komt de "bedieningsnok" in actie.



Pfft, Pfft, Pfft: Tijdens de eerste ontstekingen slaat de diesel als een hamer op het aambeeld en rookt als een schoorsteen. Na ongeveer een minuut keert de rust terug

Tuintractoren

Door Twan Jonker

GRAVELY

tractor, die ik zelf in het bezit heb gehad, en ook heb tentoongesteld op het plattelandsfestival een aantal jaren geleden. Ik heb toen zelf een LMP T5 uit 1952 gerestaureerd, van top tot teen, en zover ik weet was ik de enigste eigenaar in Nederland van zo'n LMP T5.



Deze LMP T5 was lange tijd in mijn bezit en heb deze geheel gerestaureerd. Hij werd dan ook samen met een extra tractor voor onderdelen gekocht.



Het wielgewicht van dichtbij.

Alvorens te beginnen met mijn eigen verhaal, en in dit geval Gravely tuinmachines. Wil ik toch even inhaken op het artikel van Frans Vanbaelen; zijn mooie verhaal van LMP tractoren. Ik was eigenlijk best wel verrast om een keer een artikel te lezen over een zeldzame



Een foto genomen van de zijkant, het fraaie gegoten wielgewicht in het achterwiel was een optie bij de fabriek.



De motor zat muurvast en was voor de rest in onderdelen. (Er was dus ooit aan begonnen) De motoren van de T5 hadden een dry-sump smering (droogcarter) Het olietankje zat aan de zijkant van de motor.



Enkele onderdelen van de tractor van voor de restauratie.

Heb hem een paar jaar geleden verkocht aan een man uit België. Altijd wel een beetje spijt van gehad, maar helaas kun je niet alles houden in het leven!

Voor zover dit onderwerp. Nu ga ik dus weer beginnen met mijn eigen verhaal over tuintractoren van Gravely uit de plaats Brillion in Wisconsin Verenigde Staten. Het is in dit geval geen zeldzaamheid geweest in



Een oudere L serie met eigen motor van Gravelly. Je zou het ook een zitmaaier kunnen noemen omdat er een zogenaamde sulky achter gemonteerd is.

Even een klein stukje geschiedenis van Gravelly. De stichter van het bedrijf, Benjamin Franklin Gravelly (29 november 1876 - januari 1953) uit Dunbar, West Virginia, produceerde in 1916 een ploeg uitgerust met een hulpmotor van een Indian motorfiets, en werd aangedreven door riemen. (Een soort tuinfrees achtige machine) Zijn doel was om een tractor te bouwen die een revolutie teweeg zou brengen in tuinieren en gazononderhoud voor de huiseigenaar en hoveniers. Een goede vriend van Gravelly, ene F.W. Wilcox bezat een machinewerkplaats in

Nederland, want ze zijn hier geïmporteerd en verkocht door als ik me niet vergis, Frans Beckx uit Moergestel in die tijd. Je zag ze voornamelijk terug als vingerbalkmaaiers of ruwterreinmaaiers bij gemeentes en plantsoenendiensten. Ook zag je ze nog wel regelmatig als tractormodel met maaidek terug bij particulieren en

hoveniers. Ze hadden een degelijke bouw en ze waren bijna geheel van metaal en gietijzer. Kenmerkend was dat veel van hun modellen de motor achter had liggen, direct tegen de versnellingsbak aangeschroefd. Dit kwam bij andere merken eigenlijk nooit voor. Vermoedelijk is het zo, dat de basis van de machine (Versnellingsbak en motor) in die setting ook

Middleport, Ohio. Hij stond Gravelly toe om meer tractoren te bouwen in zijn werkplaats, omdat Gravelly zelf ruimte te kort had. Het was ook daar waar Gravelly een motor ontwierp, en zes of zeven van de eerste tractoren bouwde, die elk ongeveer 190 pond (85kg) wogen. Hij ontwikkelde ook verschillende nieuwe werktuigen voor zijn machines, zodat zijn gamma aan mogelijkheden van machines nogal uitgebreid werd. Heel de ontwikkeling van alle machines is nu nog te-



Een mooie folder van een Gravelly ruwterreinmaaier



Een oude Gravelly met eigen motor, hier gezien vanonder de motorkap. Deze zijklep motoren hadden links en rechts de in en uitlaatklep, dus niet langs elkaar zoals normaal.

gebruikt werd voor de bouw van de 2 asser-vingerbalkmaaiers. Echter niet alle types van Gravelly hadden de motoren achter liggen. Er waren ook types die het niet hadden en dus de motor gewoon zoals elk ander merk maaier de motor voorop had.

rug te zien in een museum dat opgericht en beheerd wordt door de achterkleinzoon van Gravelly, John Ryder.



Dit zijn de uitvoeringen die je nog wel eens bij gemeente en groenverzieningen tegen kwam. De uitvoering als balkmaaier (Vingerbalk)

Het bedrijf Gravelly werd officieel pas opgericht in 1922. En in het midden van de jaren 1920 besloot Gravelly om de tractoren commercieel te bouwen en op de markt te brengen. Er was toen steeds meer vraag naar dit soort machines, de tijd was er dus rijp voor. Hij en verschillende geldschieters haalden genoeg kapitaal op om een oude fabriek in Dunbar, West Virginia, te kopen die eerder was gebruikt voor de productie van autobanden. Een van de aandeelhouders, Eustace Rose, een goede vriend en een monteur, uitvinder en ingenieur, van Gravelly, werkte nauw samen bij de ontwikkeling van de tractor. Rose staat ook bekend om de eerste automatische transmissie te hebben uitgevonden die door de Chrysler Corporation werd gebruikt.



Rond de jaren 30 brak er een financiële onzekerheid uit in de VS. De hele economie zakte ver in aldaar, alsook wereldwijd. Toch bleef Gravelly ondanks dat veel verkopen door totale toewijding. Sterke verkopen verzekerden de winstgevendheid van het bedrijf tijdens de Grote Depressie. Klantloyaliteit was een belangrijk element in dit succes. In de vroegste jaren van het bedrijf laadde Gravelly verschillende tractoren

in zijn Studebaker-tourauto en verkocht ze aan boerderijen zo ver weg als b.v. Florida voor \$ 175 per stuk. Hij zou daarna terugrijden en een andere lading ophalen om weer te kunnen verkopen. Dit bewijst maar hoe groot zijn toewijding was. Door die toewijding en kwaliteit van zijn machines groeide het bedrijf steeds meer uit tot een grote

firma. Binnen een paar jaar waren er verkooppunten van kust tot kust, en waren er internationale vertegenwoordigers in Duitsland, Frankrijk en Zwitserland, en later dus ook in Nederland. Benjamin Franklin Gravelly verkocht zijn aandelen in Gravelly Tractors echter al in 1940, en stierf dertien jaar later. Zijn bedrijf werd geleidelijk overgenomen door de Studebaker Corporation in 1960 en later verkocht Studebaker-Worthington het weer door. Studebaker kocht Gravelly om de Studebaker Corporation te versterken, maar beslissingen die ervoor zorgden dat Studebaker achteruitging, hadden ook invloed op Gravelly Tractor uiteindelijk. Met een sterke beroepsbevolking in de Dunbar, WV, fabriek, waren de lonen gestegen, wat nadelig was voor hun fabriek. Studebaker veronderstelde dat het ver-

plaatsen van de fabriek naar North Carolina hen in staat zou stellen om landarbeiders tegen een lager loon in dienst te nemen. Ze vroegen het managementteam om naar de nieuwe fabriek te verhuizen. Door een grote faciliteit in Winston-Salem te bouwen, maakten ze de overstap naar daar. In hetzelfde gebied bouwde GE (General Electric) echter ook een fabriek voor motoren en andere machines, en een grote bierproducent bouwde een brouwerij voor hun producten te produceren. Ze begonnen werknemers met bijna \$ 3,45 per uur, wat \$ 1,45 meer was dan Gravelly betaalde bij Dunbar en \$ 2,00 per uur meer dan ze hadden gehoopt te betalen in de nieuwe fabriek. Het management probeerde vervolgens oudwerknemers te werven, maar slechts een paar gingen mee naar de fabriek van Gravelly. Het viel dus allemaal door een samenloop van omstandigheden vies tegen! Sterker nog... Ze waren zelfs duurder uit dan waar ze eerst zaten met de fabriek. De meesten van de werknemers keerden binnen een jaar terug naar huis. Met een gebrek aan werknemers en andere problemen begon de tuintrekkerbouw achteruit te gaan. Om verdere problemen tegen te gaan en te proberen geld te besparen, kozen ze ervoor om motoren van een ander bestaand merk aan te schaffen, om die achteraf op de Gravelly-tractor te monteren. Dit stopte de productie van de door Gravelly gebouwde motor die eenvoudig en efficiënt was. Studebaker stapte uiteindelijk uit Gravelly. Door een groot aantal trouwe eigenaren overleefde Gravelly, maar verloor wel een groot deel van hun grote marktaandeel aan concurrerende bedrijven. Gravelly staat wel bekend om zijn balk- en ruw terreinmaaiers die dus



Wederom een mooie reclame folder uit de jaren 60 á 70. Ook hier zie je de man op de sulky zitten.



Een Gravelly 5640 Commercial met 50 inch maaidek en een sulky erachter



Een roterende ploeg aangebouwd aan een Gravelly type L.

veel door de gemeentewerken gebruikt werden. Als grote voordeel had deze machine, dat ze vooral robuust en degelijk waren. Ideaal was het systeem dat variabele versnelling van de machine mogelijk maakte in zowel vooruit als achteruit. Het was een halfauto-maat dus (geen hydrostaat). De balkmaaiers en ruwterreinmaaiers waren er in diverse uitvoeringen van werkbreedte en het vermogen, en waren bijna altijd aangedreven door een Kohler K serie motor. De eerste series die vanaf de jaren 10 en 20 van de vorige eeuw werden gebouwd hadden een eigen motor. We beperken ons verder nu echter tot de 4 wiel tuintrekkers van Gravelly. De meeste Gravelly-tractoren werden, net als de 2 wiel balkmaaiers, gekenmerkt als "all-gear", dat wil zeggen met een achteraan gemonteerde motor gekoppeld aan een transaxle die de achterwielen van de tractor aandrijft. Dit ontwerp elimineerde dus de noodzaak voor aandrijfriemen om de tractor vooruit of achteruit aan te drijven. Mijn optiek op deze machine is dat ze zoals ik al eerder

vertelde de hele setup qua machine zoals de balkmaaiers is gebruikt voor de 4 wiel trekker. Alleen kwam daar dan een vooras aan met stuur inrichting en een maaidek op te zitten. Het mooie aan deze 4 wieltrekkers is dat de enige riemen die nodig zijn voor Gravelly-apparatuur (met uitzondering van de 408) de mesaandrijfriem is voor de maaidekken, die wordt aangedreven door een haakse overbrenging op het dek, die wordt op zijn beurt dan weer aangedreven door een aftakas die is aangesloten op de aandrijflijn van de tractor. De vooruit en achteruit van de tractor wordt geregeld door een hendel rechts van de be-



Ook een tuinfrees hoorde tot de aanbouwmogelijkheden bij Gravelly.

stuurder voor vooruit, neutraal of achteruit rijden. Hierdoor wordt deze tractor vaak aangezien voor een hydrostatische aandrijving wat hij dus niet is. De volgende keer wil ik meer op de modellen ingaan van Gravelly. Deze zijn er toch nogal wat gemaakt en komen ook hier redelijk wat voor nog.

Twan Jonker



De geschiedenis van: KAMPS DE WILD

Op 17 april in 1919 richten Hendrik Kamps, en Anton de Wild in Arnhem een handelsonderneming voor landbouw werktuigen op, genaamd **Kamps de Wild & Co.** In die tijd begint de mechanisatie van de landbouw op gang te komen en gaan ze graanmaaiers, dorsmachines en zelfbinders importeren. De Fa. Claas uit Harsewinkel (Duitsland) komt in dat zelfde jaar met een strobinder op de



markt die Kamps de Wild in het assortiment opneemt. Als de locatie in Arnhem te klein wordt, verhuist het bedrijf in 1923 naar Velp, en daar worden de activiteiten uitgebreid met de fabricage van hooiharken, Rival dorsmachines en gierpompen. Na de oorlog komt mede door de Marshallhulp de landbouwmechanisatie in een stroomversnelling op gang, en in begin jaren '50 wordt Kamps de Wild regioimporteur van de Claas opraappers en in 1956 ook van de maaidorsers van



Claas. Eind jaren '50 wordt Kamps de Wild ook regio importeur van Amazone kunstmeststrooiers en aardappel sorteerders. In 1963 opent het bedrijf in Hoogeveen een vestiging om de noordelijke provincies beter te kunnen bedienen, in dat zelfde jaar start men ook met de productie van mengmest verspreiders onder



de naam KAWECO later komen daar de beregening haspels en kipwagens bij. Eind '60er jaren komt de teelt van maïs op gang en Kamps de Wild ontwikkeld daarvoor een zelfrijdende hakselaar met als basis het onderstel en aandrijving van een Claas maaidorser met daarop een 2-rijige maishakselaar gemonteerd. Later heeft Claas dat concept min of meer overgenomen en is zelf met de productie van zelfrijdende hakselaars begonnen. Als in 1975 de vestiging in Velp te klein wordt verhuist het bedrijf naar Zevenaar vlak



programma hebben en streven naar een Full-linerschap wat steeds actueler wordt- verwerft Kamps de Wild in 2000 het importeurschap van Mc Cormick tractoren. Als Claas in 2003 de tractor fabriek van Renault in Le Mans (Frankrijk) overneemt en samen met de in 1993 zelf door Claas ontwikkelde Xerion een complete lijn tractoren op de markt brengt, moet Kamps de Wild



afscheid nemen van Mc Cormick en wordt de import verhuisd naar Reesink. De producten van Kaweco zoals mengmestverspreiders, bemesters en silagewagens vormen een belangrijk deel van de totale omzet van Kamps de Wild waarvan 70% van de Kaweco machines wordt geëxporteerd. Omdat de fabrieksruiimte in Zevenaar te klein is wordt de productie overgebracht naar Staja in Hengelo. De verkoop en distributie loopt via Zevenaar, later neemt Reesink Staja over

aan de snelweg A12 op de locatie waar ze nu nog steeds zijn gevestigd. In 1981 sluit men de vestiging in Hoogeveen, en enkele jaren later wordt Kamps de Wild exclusief Claas importeur voor geheel Nederland. In 1987 meld Reesink in Zutphen zich aan om Kamps de Wild over te nemen, Reesink is een financieel sterk bedrijf dat ook de landbouw kent, en met de overname vormen de twee bedrijven een sterke basis in de landbouw mechanisatie. Kamps de Wild gaat zich voortaan concentreren op Claas, Kaweco en Amazone. Omdat beide bedrijven geen tractor in hun leverings





Veghel

en opereert alles weer onder de zelfde paraplu. Door de komst van de Claas tractoren wordt het dealer netwerk uitgebreid en moeten de Claasdealers kiezen voor het full-liner pakket van Claas, en moeten dus afscheid nemen van hun bestaand ander tractormerk. Dat veroorzaakt wel enige verschuiving in de dealerorganisatie. Om Contact te houden met de eindgebruikers en goede service te kunnen leveren gaat

Kamps de Wild participeren in enkele grote dealer bedrijven. Later neemt Kamps de Wild ook enige bedrijven over zoals Jans mechanisatie in Veghel, Frissen in Valkenburg en Bosch in Tijnje. In 2014 zet Kamps de Wild nog een grote stap en neemt de Claas importeur CT Agro in Kazachstan over, met die overname en de sterke groei van Claas Kaweco en Ammazone is het noodzakelijk om de organisatie structuur te wijzigen. Zo ontstaat de Kamps de Wild Holding met 3 beo onderdelen; Kamps de Wild Holding, Kamps de Wild participaties en CT Argo. In 2018 breidt de Kamps de Wild Holding zich uit met de overname van 2 grote Canadese Claas dealers nl. Tingley's Harvest Center en Hepson Claas Equipment. In 2019 bij het 100 jarig jubileum wordt ook het vernieuwde pand aan de Edisonstraat 10 in Zevenaar feestelijk geopend en in gebruik genomen. Samen met de 3 andere vestigingen; Veghel, Valkenburg en Tijnje heeft Kamps de Wild een stevige basis in de turbulente agrarische sector.



Zevenaar

Henk van den Langenberg



De Puzzelhoek

oktober

V O I J S N I J D E N B R O E D M A C H I N E
E N R O E K Z A C H T G E K O O K T E I V
D N E R E I E E I T P M U S N O C I E I S
G E D T I N E O I E J T L E P E L R E I E
E R U E E N I R K E S O U F F L E R J G J
P E O E R K E E E N R C V G S N G R K E T
O D H R G I R I P N E H H A V R E E E B S
C L E M E P E E O K Z N A A A M M I R A E
H I E A R P N R O O I O N N R L D E R K N
E H V C E E R S K K G G E A D R T R E K L
E C M H C N A A R E E N W K P E E V I E E
R S I I H B P U E N E R E D E R L L E N G
D E U N T O E S V I E S A R G N E A K E O
E B L E V E N S M I D D E L E N M I A I V
I E P H A R D G E K O O K T E I O L E R P
R A A G P A S T E U R I S A T I E Z O U T

Zoek in het diagram de woorden terug die in de woordenlijst zijn weergegeven. De woorden staan horizontaal, verticaal en diagonaal in beide richtingen in het diagram. Sommige letters worden meer als één keer gebruikt. Als alle woorden uit de lijst zijn weggestreept in het diagram, vormen de overgebleven letters een woord. Stuur dit woord in doormiddel van de bijgevoegde lijst, en win als je het hele jaar de goede oplossing geeft een mooie prijs. Deze wordt tussen alle goede inzenders verloot tijdens de jaarvergadering. Oplossing opsturen, bellen of mailen naar:

agenda@klw-vereniging.nl

Regina van der Meer
Stekstraat 21
5388 KS Nistelrode
06 12065610

De overgebleven letters vormen een product:



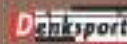
Een zacht eitje

BESCHILDEREN
BROEDMACHINE
CONSUMPTIE EIERN
EIERN GOOIEN
EIERN RAPEN
EIERN VANGEN
EIERN ZOEKEN
EIERGERECHT
EIERHANDELAAR
EIERLEPELTJE
EIERPANNENKOEK
EIERREKJE
EIERSAUS

EIERVLA
EIERWARMER
ETEN
GAAR
GEBAKKEN EI
GEPOCHEERD EI
GRASEI
HARDGEKOOKT EI
KIPPENBOER
KOKEN
LEVENS MIDDELEN
OMELET
OVAAL

PASTEURISATIE
PLUIMVEEHOUDERIJ
SCHARRELKIP
SNIJDEN
SORTEERMACHINE
SOUFFLE
VERKOOP
VIERGRANENEI
VOGELNESTJES
ZACHTGEKOOKT EI
ZOUT

Met dank aan:



Attentie: Oplossing insturen, bellen of mailen vóór 27 november

In en Uitlaatjes

Te koop

Pendelstartmotoren, nieuwe ankers en bendiks tandwielen voor **Lanz**, bougie's voor semidiesel en WD9, startankers voor **Farmall**, BMD en B450, trilbobbines voor **Lanz**, geëmailleerde uitlaten gat 60 mm, ook kunnen startmotoren voor reparatie worden aangeboden. Dynamo's 6 en 12 volt, startmotoren voor **Lanz**, **Deutz**, **Ford**, Blauwe Reiger, **Fendt**, **Mc.Cormick** en **Farmall** BMD en B450, motoroliepomp voor Super BMD, dorspoelie voor **Mc.Cormick**, **MF** 35 en 65 M. Roesten-burg Acht gem. Eindhoven 040-2621561 of 0622346476. marinus.roestenburg@gmail.com

Originelen of kopie-instructies-, werkplaatshandboeken en onderdelenboeken voor uw oldtimer traktor (vanaf Allgaier t/m Zetor) Mw. M. van Schie, bel na 18.00 uur: 020-6164375 of mail: landbouw@hetnet.nl of app.: 06-45153261

Mc.Cormick, **IHC** en **Farmall** handleidingen, werkplaats- en onderdelenboeken, tevens diverse andere boeken, zie hier voor onze website: www.mccormickboeken.nl M. van Kleef-Blom Den Andel 0650672450. jk1500@online.nl

Onderdelen voor **Mc.Cormick** en **Farmall** ook nieuwe onderdelen,. Edwin van den Elsen Gemert 06 51197759. **Gereedschap**, verlichting of andere tractoronderdelen nodig? www.geredo.nl Geredo Lelystad 06 19676177. info@geredo.nl

Feestje? en u bent nog op zoek naar een leuke DJ? Boek dan „Drive-In Disco Fiesta“ met DJ Peerke! Al meer dan 15 jaar ervaring! Peter Wijlaars. 06 23979486 www.discofiesta.nl

Duss Daux handboormachine op standaard met boren. Diverse cirkelzagen 150-400mm met harde tanden en zachte prijzen. Automaat neuswielen. Neuswielen met klem. Skelter of kruiwagenbandjes 4 ply en wielen. Honers 2 maten tot 177 mm. Tandemasser met zwaar neuswiel, geen kenteken. Topstang **Belarus** 800 (zeer nette staat). **BM 350** knalpijp. Wim en Riek Schelle Liempde, tel. 0411-631317 of 06-23304213. Schelleplein@home.nl

We willen heel veel gaan minderen met de verkoop op beurzen en markten. We zijn op zoek naar een opvolger of iemand die interesse heeft om de handel over te nemen. Wim Schelle. Voor interesse graag bellen naar 06-23304213 of 0411-631317.

Ploeg, hef 2-schaars, **Fraugde** rondgaand. K. van Gerwen Hedel. Tel. 073-5992459 of 06-22771098.

3 x **Wolseley** op benzine, **Lister** met waterbak zonder onderstel. Beugelzaag voor ijzer 380 Volt, **Fiat** 211R stationaire motor **IHC** 1.5 PK. **Deutz** D4005 **PZ** maaibalk 165, Maalmolen Klein, 2-wielige wagen met kenteken 1.8 x 4. Chris Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Zwaar onderstel voor stationaire motor. Eventueel met watervat voor de koeling. M. van de Kerkhof Mariahout. Email: martientheah@hotmail.nl Tel.: 0499-423359 of 06-26236203.

Vanwege inkrimping diverse tractoren en landbouwwerktuigen, o.a. **Mc cormick** 634 , 434, 275 , **International M Belarus** MT3, **Fiat** , Kunstmeststrooiers groot en klein **Lely** en **Vicon**, Ploegen, Cultivators , Diepculter, Kuilsnijder, Onderblok met dubbele koppeling en brandstofpomp van **Mc cormick** 523, P3 **Perkins** motor 700 uur op teller, Startmotor **MF**, Mestriek , **PZ** hooihark, **Claas** maaier, Strela, div. oldtimer auto's o.a. **DAF**, **Volvo**, **NSU**, **Mercedes** London car taxi Diverse oldtimer tractor en auto onderdeelen. P. van den Broek Tel: 0622668910 Email: pcmvdbroek@gmail.com.

Gevraagd

Stuurcilinder van **Case** 956 (2-wiel aangedreven). P.G. Maas Gerwen. Email: PJMaas22@caiway.nl Tel.: 06-22704529

HC/Farmall sloop tractoren. Edwin van den Elsen Gemert 06 51197759.

Onderdelen van pendelstartmotoren van **Lanz**, onderdelen voor startmotoren van **Farmall** BMD en B450 voor reparatie. M. Roestenburg Acht gemeente Eindhoven 040-2621561 of 0622346476. marinus.roestenburg@gmail.com





Loon en
Grondverzet
A.van Leuken

Sleepeindstraat 10
5396 NN Lithoijen
info@avanleuken.nl
www.avanleuken.nl
Tel:0654650884

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice





DIESELPOINT

- Dynamo's
- Startmotoren
- Voertuig elektronica,
- Auto elektronica diagnose
- Diesel techniek
- Common-rail systems
- Benzine injectie
- Magneetontsteking
- Eberspächer verwarming
- Airco service
- Plantaardige diesel
- Auto alarm, telefoon, radio
- Navigatie systemen
- Voertuigvolg systemen











Bedrijventerrein "De Rietvelden" Hedikhuizerweg 11 d-e 5222 BC 's-Hertogenbosch
tel: (073) 6240400 fax: (073) 6210753 E-mail: info@visserautoelectra.nl



Ton van Uden Transport
Zijtaart | 06 53551188

TVU-transport is op zoek naar gemotiveerde chauffeurs!

- Voor binnen- en/of buitenland
- Fulltime en Parttime
- Weekendhulp



Ton van Uden 06 53551188



L.Janssen
Motorenrevisie

Galliërsweg 46 5342 PN Oss
Tel: 0412 - 634801 Fax: 0412 - 626575

Handelsonderneming
A. HEESAKKERS
De Smalspoorman



Tevens alle slooponderdelen van Holder



Werkplaats Wilhelminastraat 22
5738 AE Mariahout

Showroom-werkplaats
Knapersven 11 5738 PC Mariahout
Tel: 0499 - 422812 Fax: 0499 - 421160
Mobiël: 06 53785952

www.smalspoortrekkers.com

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

Paarden-, Schapen-, Hondenvoer,
Vlas - Houtvezel, Zaagsel.
Winter: Strooizout, Winterwortelen

Industrieweg 8 5492NG Nijssel
Tel: 0413 - 472642

sportprijzen
graveerwerk
reclame

Onderscheidend in
werk en meer



MANDERS

Witweg 9 Sint Hubert Telefoon (0485) 45 36 47
www.manderssportprijzen.nl

Jansen Metals

Metaalrecycling

0031 (0)622676797

www.jansenmetals.nl

Dorpsstraat 102
5556VL Valkenswaard

Acifit Accu Service

Vanaf Maandag 19 maart 2018 is onze winkel Eendenjachtstraat 105 5042 XD Tilburg gesloten. Wij blijven echter accu's leveren, U kunt gewoon bellen naar het u bekende telefoonnummer (06 42749800). Graag tussen 10.00 en 17.00 uur. Wij komen dan de accu bij u thuis afleveren en eventueel testen/monteren (tegen een kleine extra vergoeding). Met vriendelijke groeten Theo en Annie Dingemans

tel: 06 42749800 www.acifitaccuservice.nl





BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

De Renbaan 1
5282 HJ Boxtel
Tel.: 0411-683692
info@broedersboxtel.nl
www.broedersboxtel.nl



- Metalen
- PVC
- Elektra
- Drainage
- Restpartijen
- Tyleen



**AUMANN
VINTAGE
POWER**

*Op zoek naar een zorgeloze
verkoop van uw waardevolle
verzameling?*



*Neem gerust
vandaag nog
contact op met:*

*Martien
06 21 32 82 21*

*David
06 23 08 22 11*

*Berend
06 21 54 49 48*

europa@aumannauctions.com



Het grootste veilinghuis
van antieke tractoren,
motoren en memorabilia
aumannvintagepower.com



Steeds meer mensen ervaren het gemak van VDI Auctions.
 Ook verzamelaars zien de voordelen hiervan in.
 Hebben wij ook uw interesse gewekt?
 Neem dan vandaag nog contact op met VDI Auctions!

+ 31 (0)85 - 78 26 770 | info@vdiauctions.com | www.vdiauctions.com | Nederland

J.AARTS bv

grondverzet en transportbedrijf

www.aartsgrondverzet.nl

Gerwen



**STERK IN GROND-
 EN SLOOPWERK**

**Vakmanschap
 is wat telt**

Aarts Grond- en Sloopwerken B.V.
 Tel: 040 283 17 08 of 06 54 79 85 05
 E-mail: Info@aartsgrondverzet.nl

Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741TV Beek en Donk, NL
 riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

Oirschotseweg 62 5684 NK Best 0499 - 372107
 www.dehaas-advies.nl info@dehaas-advies.nl

FFP
 Begeleiden & Controleren samen

- DOMOTICA
- TELEMATICA
- BEVEILIGING
- ELECTROTECHNIEK
- TELEFONIE

v.d. Vleuten
 Elektrotechniek & Beveiliging BV
 Sint-Oedenrode

Nijverheidsweg 12 5492 NK Sint-Oedenrode **0413-477 337**
 info@vdlvleutenelektrotechniek.nl



**VAN DER ZANDEN
VERHUUR**

BOEKEL 06-15387790

*Ook zin in een feestje?
Bel ons en wij helpen u daarbij!*

WWW.VANDERZANDENVERHUUR.NL
Verhuur van tenten en partybenodigdheden

maakt uw feest compleet!

- Propaan
- Menggas
- Zuurstof
- Acetyleen
- Stikstof
- Helium



Is uw cilinder leeg? Bij BJC Tools kunt u hem direct om komen ruilen tegen een volle. Zonder wachttijden, zonder kantingen en zonder dat u aan een onduidelijk huurcontract vastzit.

BJC TOOLS
Erp • Made • Tholen • Eindhoven

*Service is
crisis kwaliteit
kwaliteit is
onze service.*



Alles voor huis, klus, groen en dier
Kerkwijk 81-83 5258 KB Berlicum
073-5031273 www.agribouwmarkt.nl



TMS
TUIN-MACHINE-SERVICE.NL
KERSTEN



**UW ONDERHOUD EN
SERVICE VOOR AL UW
TUIN & PARK MACHINES**

06 - 27 444 891
MET MOBIELE WERKPLAATS

VENKANT 7 V17, 5271 SP, SINT MICHIELSGESTEL

- ✓ Veel beleving
- ✓ Actueel met alle nieuwtjes
- ✓ Fraaie video's

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



Corlangebanden b.v.



landbouw - industrie
grondverzet - truck

Udenseweg 5

5464 VA Veghel

Tel: +31 (0) 413 - 366867

verkoop@corlangebanden.nl

www.corlangebanden.nl

VERBA®

Al 40 jaar een
begrip in
voerautomaten



VERBAKEL BV
Plastic & Stainless steel products

www.verba.nl

0413 474036 info@verba.nl