

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 4 augustus 2024

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging



ISSN nummer



2211-0186



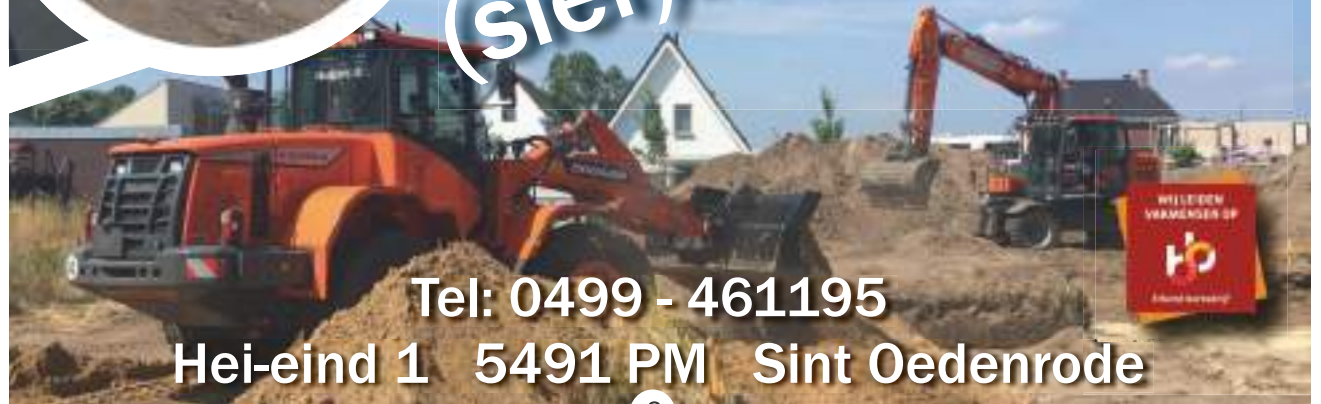
H. KUIJPERS BV

www.hkuijpers.nl

Sloopwerken

Infra en
Grondwerken

(sier)Bestratingen



Tel: 0499 - 461195

Hei-eind 1 5491 PM Sint Oedenrode

OLDTIMERS VERKOPEN?

Meld u dan nu aan voor onze oldtimer tractor veilingen in april of september en ervaar zelf het gemak van VDI Auctions!

Interesse? Neem contact op met VDI Auctions.

Ook voor veilingen bij u op locatie.

WILT U ONZE
DIGITALE NIEUWSBRIEF
ONTVANGEN?

SCHRIJF U DAN IN OP ONZE SITE:

WWW.VDIAUCTIONS.COM



VDI  **AUCTIONS**

T. +31 (0)85 782 67 70 | info@vdiauctions.com | www.vdiauctions.com

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

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

Paul Verkuijlen Klaverhoekseweg 4
5681 PX Best Tel: 06 10800304
E-mail: secretaris@klw-vereniging.nl

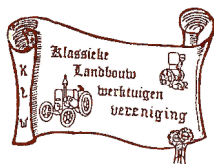
Penningmeester

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

Bestuursleden

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

Gerard Smits Zandstraat 63
5691 CD Son & Breugel 06 53187886



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

ISSN: 2211-0186

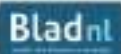


2211-0186

Medewerkers

Nicole van Kuringen - Frans Vanbaelen
Corrie Bekkers - Twan Jonker
Anne Selten - Regina van der Meer

Druk, afwerking en verzending
BladNL Postbus 1286 Maarsen



KLW is aangesloten bij:



**Inleveren Copy
volgend nummer
vóór 25 september 2024**

www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

Foto voorkant: Plattelands festival 2024

4. Colofon/Inhoud
5. Voorwoord
Info redactie
6. In Memoriam
Rijmke
7. Graafdag 2024
Verrassingstocht
Ingestuurd briefje
9. Vrijwilligersmiddag
Najaarsruilbeurs
10. Evenementenkalender
12. Terugblik Plattelands festival
16. Sponsering KLW
19. Oplossing Puzzelhoek
20. Driedaagse busreis
24. Onbekend is onbemind 2
34. Oud nieuws uit 1947
36. De groeten
42. Kleine gebakte serie
50. Pakken drager
56. Fjörden diesel
60. De puzzelhoek
62. In en uitlaatjes



Voorwoord

In mini-formaat

Met het schrijven van mijn voorwoord zitten we alweer midden in de zomervakantie, verschillende evenementen hebben we alweer achter de rug, zo ook het Plattelandsfestival. Ik denk dat het wel weer een geslaagd evenement was, waar we vooral veel geluk hadden met het weer. De evaluatie hiervan hebben we ook alweer achter de rug, want met een festival van deze omvang is er altijd wel iets dat we volgende keer anders willen of moeten doen. Maar ik denk dat we met zijn allen een mooi evenement

neer hebben gezet, met een gezellige en gemoedelijke sfeer. Vanuit mijn kant; Iedereen bedankt voor zijn of haar inzet en gezelligheid en hopelijk tot volgend jaar. Als deze Den uitlaat op de mat valt, is de vakantie alweer bijna voorbij, en hebben we de kegelavond ook gehad. Maar gelukkig hebben we nog genoeg evenementen te gaan dit jaar, dus ik hoop jullie snel weer ergens tegen te komen.

Tjef Broks



info redactie

We zijn over de helft van 2024 heen, En zitten midden in de vakantieperiode. Dit is ook te merken aan de aanlevering, deze verloopt wat stroever als normaal. En er zijn door omstandigheden enkele vaste artikelen minder, maar niettemin hebben we toch maar weer 64 pagina's gevuld gekregen. Met allerlei artikelen en leuke verhalen, goed nieuws en minder goed nieuws. Ik wens je daarom veel leesplezier, en mocht je in de vakantie een verhaaltje bedacht hebben.....? hou je niet in. (Red. KLW)



IN MEMORIAM HANS DE JONG

Op zondag 28 juli j.l. is op 78 jarige leeftijd Hans de Jong uit Liempde overleden. Hans was al enkele jaren ziek, maar toch kwam zijn overlijden onverwachts. Drie weken daarvoor was hij nog met hulp van familie samen met zijn tractoren, partytent én koelbox aanwezig op het Plattelands festival in Nijnsel. Bij Hans zat het tractorvirus niet van thuis uit in de genen, maar werd dit veroorzaakt door de komst van schoondochter Ilse. Zij had het bij de familie Jacobs wel van thuis uit meegekregen. Al snel werd door zoon Jarno de eerste tractor gekocht en samen met Hans opgeknapt. Er zouden er nog meerdere volgen. En zo kocht ook Hans op zijn 50ste zijn eerste

tractor en werd hij lid van de KLV-vereniging. Het was een Cockshutt 20, in 1953 door Canada geschonken aan Nederland na de watersnoodramp in de Provincie Zeeland. Daar bij een boer in een schuur vond Hans tijdens zijn werk als vrachtwagen-chauffeur deze zeer zeldzame tractor. Tussen de vrachtwagenlading vol stro kwam de Cockshutt naar Liempde. Vervolgens is deze vakkundig door Hans gerestaureerd. Later volgde nog twee keer een Fendt Favorit 3 en een Fendt Farmer 1 met maaibalk. Met deze onlangs verkochte tractor nam Hans fanatiek deel aan de grasmaaiwedstrijden van de KLV. In 2018 stond hij hiermee op de poster voor het Plattelands festival. Met de grote Fendt werden de toertochten verreden en diende voor het transport naar shows. Daar stond de Cockshutt vaak als enigste aanwezig van dat merk te pronken naast een trotse Hans die er honderduit over kon vertellen. Samen met Hans heb ik tot vorig jaar twintig jaar lang de route uitgezet voor de tractortoertocht tijdens de Brabantse Oldtimerdag Liempde die jaarlijks voor zijn huis vertrok. Als (oud-)vrachtwagen-chauffeur wist hij overal de weg en waren er onderweg tijdens het uitzetten van de toertocht weinig boeren waarvan hij kon zeggen dat hij er ooit niet geweest was. Met het overlijden van Hans verliezen we een actieve en betrokken KLV'er die heel vaak bij de activiteiten van de KLV-vereniging aanwezig was. Veelal samen met zijn vrouw Sia, die in 2016 overleed. Wij wensen de familie heel veel sterkte de komende tijd. En ik heb zomaar het vermoeden dat zijn zonen Jarno, Nicky én kleinzoon Lars er voor zorgen dat we Hans zijn tractoren niet hoeven te gaan missen.

Emiel van Vugt

RIJMKE

*Gelukkig
da'k ze nog nie van de hand ha gedoan
Ik had doar anders schoan gestoan.
Doar hedde nauw da boereverstand veur.....
Ik trek mijn plan en die mijnen tracteur."*

*Ik zeg ut, heur mar nar mén.....
nog is extra bé zo'n voorval.
Ook al hedde PK's genoeg onder ouw gat.....
is 't dikwels gerieflijk.....dé ur een poar rezerv
stan op de stal."*

Guy VereEllen (Nostal Gie Vur Ellen)



GRAAFDAG 2024

Op zondag 8 September hebben we onze graaf dag weer op het programma staan. Na een jaar met te weinig deelnemers, en een verregend jaar, gaan we het nog een keer proberen. De graafdag wordt weer gehouden op ons showterrein tegenover de Vresselse Hut. We beginnen de dag rond 10.00 uur met koffie etc. en daarna gaan we aan het graven. Je kunt meedoen met alle machines die grond-verzet gerealiseerd zijn, dus van kraan tot kiepkar. De kosten voor deelname aan deze dag zijn € 15,- per machine. Wij willen graag wel weten hoeveel deelnemers er gaan komen, dus graag opgeven met het inschrijfformulier wat bij deze Den uitlaat zit.

Graag zien wij jullie op
zondag 8 September.
Gerard Smits.

VERRASSINGSTOCHT



Dit jaar wordt de verrassingstocht georganiseerd door Familie van de Hei. Die dan gereden gaat worden op zaterdag 5 oktober. Gestart wordt bij de familie van de Hei, op de Oude Maasdijk 1 in Reek. Jullie zijn vanaf 14:00 uur van harte welkom. Om 15:00 uur zullen we gaan starten met deze tocht. We proberen een mooie tocht uit te zetten in een omgeving waar we niet zo vaak komen. Voor eten en drinken zal worden gezorgd. Je kunt jezelf opgeven voor deze verrassingstocht via het bijgevoegd inschrijfformulier. Deze kun je per post of mail verzenden naar Marieke van de Hei. Je kunt jezelf opgeven tot 30 september a.s. De kosten zijn 12 euro per persoon voor KLW leden en 17 euro voor niet leden. Je kunt dit van te voren overmaken naar het rekeningnummer van de KLW onder vermelding van "Verrassingstocht 2024 + Naam + Lidnummer"

Zien we jullie dan?

Groeten, Familie van de Hei

Ingestuurd

BRIEFJE RUILBEURSDEELNEMER

Bedankt KLW bestuur

Hierbij wil ik namens alle marktdeelnemers van de ruilbeurs en Plattelandsfestival, het bestuur van KLW bedanken voor de nieuwe regeling voor marktdeelnemers. Hier zijn we erg blij mee.

Arie Kraaijeveld Sliedrecht

(Een trouwe deelnemer ruilbeursen)

Hierbij willen we iedereen, die op een of andere manier zijn steentje heeft bijgedragen aan één van de KLW evenementen; Uitnodigen om op zondag 1 september naar de vrijwilligers-middag te komen. Die weer gehouden wordt op hoeve Strobol te Nijnsel. Deze middag begint om 16.00 uur, waar we dan onder het genot van een hapje en een drankje met zijn allen kunnen bijkletsen. We hopen natuurlijk op mooi weer, zodat we met z'n alle lekker buiten kunnen zitten. Graag tot dan.

Het Bestuur

KLW

Klassieke Landbouw
Werktuigen vereniging



5/05/2014

NAJAARS RUILBEURS

Zondag

27 OKTOBER

Van 8.00 tot 13.00 uur

Gratis staanplaats, dus geen marktgeld voor
marktverkopers, handelaars, leden en niet-leden.
Voor iedereen een gratis plaats op onze ruilbeurs

Bij firma Kuipers Hei-eind 1 Nijnsel
inl. Gerard Smits 06 53187886.

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

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



Güldner



DIESEL-SCHLEPPER AFN 35 PS

GÜLDNER-MOTOREN-WERKE ASCHAFFENBURG

2 WEGSCHICHELBAU ENH. 800 8012 (110KW/1)
F 88 10000 L. BEHALTZUNG 1000 L. O.

Evenementen

Kalender

Uw evenement opgeven, mail
het naar Regina van der Meer:
reginavdmeer64@gmail.com

Augustus

- 25 Didam
- 25 Laarne (B)
- 27 Oostakker (B)
- 29 Voorhuizen
- 30-31 Arendonk (B)
- 31 Tilligte
- 31 Nij Beets
- 31 Hasselt (Ov)
- 31 Tubbergen
- 31 Kampen
- 31 Cothen

September

- 1 Tilligte
- 1 Foxhol (Gr)
- 1 Dongen
- 1 **Nijnsel**
- 4 **Nijnsel**
- 6-7 Nieuwland
- 7 Zevenhuizen
- 7 Meeuwen
- 7 Holtsloot (Dr)
- 7-8 Evertsoord
- 8 **Nijnsel**
- 8 Eijsden
- 8 Geel (B)
- 8 Etten-Leur
- 12 Valkenburg
- 13 Ellikom (B)
- 14 Schildwolde
- 14 Kootwijkerbroek
- 14 St. Jansklooster
- 14 Ede
- 14 Alphen a/d Rijn
- 14 Kallenkote
- 14-15 Stein
- 17 Loenhout (B)
- 21 Nieuwe Tonge
- 22 **Nijnsel**
- 22 Nederweert-eind
- 24 Gestel (B)
- 25 Alkmaar
- 28 Haaren NBR

Oktober

- 2 **Nijnsel**
- 5 **Reek**
- 5 Mijnsheerenland
- 5 Luttenberg
- 5 Hellevoetsluis
- 6 Panningen
- 6 Zelhem
- 12 Groot-Ammers
- 12-13 Houten
- 13 Laren
- 17-19 ?
- 20 Lochristi (B)
- 20 Ommen
- 27 **Nijnsel**
- 31 Oene

Liemers Rondrit OTMV loc. Weidestraat 10 inl. Meggie Strikkeling 06 12648118 (op werkdagen na 19.00).
Naff 'n Bier pre' Oldtimerevenement loc. Rivierstraat 19 inl. Tatiana Steeghers 0032 497 390743.
11^{de} Oogststoet door Oostakker inl. Raf Janssens 0032 475628129 of info@oldtimertractoren.be
Oldtimer Evenement loc. Smidsplein 21 inl. www.oldtimervoorhuizen.com
Oostblok Oldtimer Meeting loc. Glosso Circuit Schotelven 143 inl. info@oostblokmeeting.be
Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twentsoldtimerfestival.nl
Stoppeldei loc. Domela Nieuwenhuisweg 59 inl. info@risping-nijbeets.nl of 06-29446537.
Euifeest/Oldtimerdag met braderie en optocht loc. Centrum inl. S vd Linde 06 57026611 (ná 18.00 uur).
Elfdorpentocht OTCA&O inl. fam. Hannink telefoon 0546 - 869225 of 06 22465221.
Oogstsdag Kampereiland loc. Museumboerderij Erf 29 Heultjesweg 31 inl. Arjo de Groot 06 50214088.
Oogstfeest Kromme Rijn streek loc. Kapelleweg inl. www.oogstfeestkrommerijnstreek.nl

Twents Oldtimer Festival loc. Westenveldweg inl. www.twentsoldtimerfestival.nl
Oldtimerfestival loc. Gerrit Imbosstraat inl. Marck de Cloet 06 18744859 of www.foxhol.com
24^{ste} Vaartse Oldtimerdag OVC loc. Vaartweg 122 inl. www.oldtimervriendenclub.nl
Vrijwilligersmiddag/avond aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Trekkerbabes on Tour 'De lange Slag' loc. Geer 48 inl. www.delangeslag.nl
Oogstsdag met oldtimers en braderie inl. Maarten Splinter 079 - 5931190 of 06 53770934.
SLF Landbouwdagen loc. Dorpsstraat 2 inl. info@streekdagen.nl of 06 13612241.
Oldtimerdag loc. Verlengde Landschapsweg 1 inl. www.veentuffersdrenthe.nl of 06 82584256.
1^{ste} Renaulttoloog Meeting & Markt loc. Patersstraat 28 inl. 06 29251960 of www.renaulttoloog.nl
KLW Graafdag loc. Showterrein Vresselseweg inl. Gerard Smits 06 53187886.
Limburgse Landmarkt Mesch loc. Klokkestraat inl. info@landmarktmesch.nl of www.landmarktmesch.nl
Oldtimershow Vrienden van 't Veld loc. Worfthoeve 5 inl. www.vriendenvantveld@gmail.com
Classic Wheels loc. Hoevensweg 48 inl. 0165 - 502373 of info@strooienhuis.nl
Oldtimershow Valkenburg ZH loc. Hoofdstraat inl. Stichting Festivalk Wim van Rijn 06 21914651.
Tractor treffen loc. Boenderstraat 27a inl. 0032 11740506 of 0032 498057413.
Oogstfeest loc. Hoofdweg 54 inl. www.oogstfeestschildwolde.nl
Oogstfeest met rondrit OTMV loc. Walhuisweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Molendag loc. Molenstraat 1 inl. Jan Hansman 06 49326370 of info@hansmaninstallaties.nl
Oogstfeest 'Doesburgermolen' loc. Doesburger molenweg 2 inl. Jan-Willem Groeneveld 06 12544113.
Oldtimerdag loc. Hoofdstraat inl. 017 - 2428800 of www.oldtimerdagalphen.nl
Oldtimerdag met oude ambachten en kraampjes inl. Gert Jan Luchtmeijer 06 15381404.
Oldtimer- en MotortreffenOrg. Schutterij loc. Veldschuurweg 100 inl. www.schutterijstein.nl
Boerenmarkt loc. Burgemeester Josef van Lookerenplein inl. Jo Kustermans 0032 36698362.
4^{de} Oldtimerdag loc. Korteweegje 52 inl. Jeroen Tijl 06 41244165 of www.oldtimerdagnieuwetonge.nl
Najaars Ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.
Smedendag loc. Openluchtmuseum Eynderhoof Milderspaat 1 inl. museum@eynderhof.nl
Rondrit met oude tractoren loc. Achterhoek 1 inl. 0032 475932970.
Landbouwdag loc. Omgeving kaasmarkt inl. 06 53957662 (na 19.00 uur) of 06 29061312.
Documentatiebeurs loc. 'Den Domp' Kerkstraat 26 inl. J. Branderhorst 06 23438555

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Verrassingstocht bij fam van de Hei aanvang 15.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
OVHW Ruilbeurs Hoeksche Waard loc. Fam. Kleinjan Westdijk 82 inl. 06 46296867.
Toertocht OTMV inl. www.delaarman.nl of 06 45055591.
Rondrit org. OTC Voorne & Putten loc. Dijkweg 5 inl. oudetrekkerclub@gmail.com
Ruilbeurs HMT loc. Manège 'De vosberg' Ninnnesweg 176 inl. Jos van Bommel 06 50434815.
Oldtimerdag loc. Pluimersdijk 5 inl. Dick Tijken 06 81264585 of oldtimertoertocht@kpnmail.nl
Toertocht 'De lange Slag' loc. Sportlaan 1 inl. www.delangeslag.nl
34^{ste} Landbouwminturenbours LCN loc. Expo Houten inl. www.agritoy.nl
'Bruine blaadjes rit' OTMV loc. fam. Klein Velderman Toldijk 1 inl. Wim Veldink 0657849403 (na 19.00 uur).
Driedaagse busreis inl. Jan Verkuylen 06 53140227.
Oldtimer- & Machineveiling OTL 'De Loze Boer' loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 0032 475628129.
Willem Schoenmaker Oldtimer Treffen loc. Vechtkafe/Varsenerdijk inl. André den Drijver 06 53953300.
Najaarsruilbeurs bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
Oener Koefees loc. Donselaarsweg inl. 06 20136850 (na 18.00 uur) of oldtimerskoefees@kpnmail.nl

November

- 2 Achterberg
- 3 Ruurlo
- 6 **Nijnsel**

November

- 9 Lexmond
- 10 Wortel (B)
- 23 **Nijnsel**

December

- 4 **Nijnsel**
- 15 **Middelrode**
- 28 Reusel

Ruilbeurs De Grebbetrekkers loc. Cuneraweg 24 inl. Cornelis 06 53434978 of www.grebbetrekkers.nl
 16^{de} Tractorrondrit 'Rit der Bikkels' loc. Loc. Groenloseweg 57 inl. 0573-451747 of 06 40365976.
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.

Snertrit 'De lange Slag' loc. Nieuwe Rijksweg 6 inl. www.delangeslag.nl
 Ruilbeurs HMCK loc. Beukendreef 2c inl. Harrie van den Broek 0032 493166482.
KLW Feestavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Kerstrit aanvang 10.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.
 Eindejaar Ruilbeurs HMT loc. Manege „Meulenhoai“ loc. Hulselsedijk 34 inl. Jos van Bommel 06 50434815.

Oldtimershow

De Vrienden Van 't Veld vzw
8 september 2024

Worffthoeven 5 - Geel
"Molen van 't Veld"



Gratis toegang
van 10u tot 17u

Meer dan 200 oldtimertractoren & historische landbouwmachines
Thema: John Deere
 Allemaal samen in een gezellige sfeer op de prachtige locatie van de molen
 en het bakkerijmuseum!



Info: vriendenvantveld@gmail.com

10

OLDTIMERDAG KALLENKOTE



2^{DE}
WEEKEND
SEPTEMBER

VINYL
VRIEDAGPARTY

GRATIS

ENTREE
PARKTOEGANG
RONDRIDEN

KOMWELMARKT
WIJZES
LAW EN ORDE EN KLASSEN AFWISSEL
EN VEEL MEER

BRADERIE
TRACTOREN
BROMMERS
TOEGEBITTEN

NIEUWMAAL
SOETHE DOORPSHUIS
KALLENKOTE
6314

BUNNEN
Bats
Cleen
KLEIN
KLEIN



Historische oldtimer toertocht



Op zaterdag 24 augustus is er weer de jaarlijkse oldtimertourtocht in Steenwijkmoer, hierbij gaan we door het mooie Drentse landschap touren. Tractoren en Solzen zijn welkom!

Geef je op via onderstaand mailadres!

oldtimersentocht@steenwijkmoer.nl

van naar: Middelrode 4001 v 06122119999
 met de wijzende postcodes: 06122119999
 06-53112250 / 06-53112250 / 06-53112250 /
 06122119999 / 06-122119999



2024

Alweer voor de 38^{ste} keer vond in Nijnsel het Plattelands festival plaats. Lang voor de show zijn er al vergaderingen van de Plattelandsfestival commissie geweest, over hoe het er dit jaar uit moet komen zien. Thema's en andere zaken, zoals tent, douche en wc-wagens, vergunningen, en niet te



vergeten de inwendige mens, met de drank en frietwagen. Na dit alles geregeld te hebben kan de show opbouw beginnen, met een aantal vrijwilligers kwam er snel zicht op hoe het showterrein eruit kwam zien. Na deze gedane arbeid was het dan zover; zodat er op vrijdag zeer veel materiaal op het terrein kwam, de



camping was ook al in korte tijd vol, en iedereen zocht zijn plek op het showterrein zodat we zaterdagochtend al op tijd aan de gang konden. Het was al vroeg een drukte van belang op het terrein, rond de klok van half elf werden we verast met de komst van het Brabants busje van Omroep Brabant, Pieter van de meer is samen met de filmploeg het terrein rond geweest, en deed verslag, zoals wat KLW inhoud. Ook een paar van onze leden kregen het woord over hun hobby binnen KLW. Rond de middag hadden we nog een 50-jarig bruidspaar in ons midden; Wilma en Sjaak van de Bosch hadden elkaar 50 jaar geleden het ja-woord gegeven, en werden deze dag in het zonnetje gezet. Verder deze dag was er volop activiteit op het veld, ook van de ploegbak werd gretig gebruik gemaakt, en ook in de zandbak was het goed toeven voor de



kleintjes, en ook het springkussen werd niet met rust gelaten door de Kids. Bij de tent die weer een nieuw plekje had dan vorig jaar, was er gretig aftrek van de nodige biertjes en drankjes en bij de frietwagen was dat ook het geval. Bij de stofvreters hadden ze een heuse mini-trekkertrekbaan voor de kleine Kids, de sleepwagen werd in beweging gezet door een traspkelter. Een hele mooie toevoeging aan de show. De rest van de stofvreters zat ook niet stil, en waren aan het dorsen of stro aan het persen. De producten die overbleven na het dorsen werden omgezet tot bruikbare producten zoals meel, en een bier, een aanrader.

TERUGBLIK



(goed biertje). Ook bij de mensen van hoeve Strobol was van alles te zien, een smid, stationaire motoren, en niet te vergeten de klets (zwets)bank waar menig bakske koffie werd genuttigd. Verder kon je daar van je lange haren afkomen want er was een heuse Coif-feuse (vrouwelijke kapster) die haar scharen hun werk lieten doen, en zo menig mooi koppie de stoel liet



verlaten. Het thema dit jaar was International; een mooi stuk van het terrein was gevuld met een groot aantal trekkers van dat merk, van groot tot kleinen van oud's naar jong, een aantal van deze trekkers wa-



ren ook regelmatig in de ploegbak te zien, waar zij nog menige rookpluimen lieten zien een beste trekker voor vele doeleinden. Ook dit jaar weer een markt die goed bezocht werd door de vele die langskwamen, er werd verkocht en gekocht, zodat de aanhangers vol bleven en toch nog wat verdiend werd dat is het mooie van handel. Verder op het terrein een scala aan trekkers vele merken en modellen, bij het terrein van vrachtwagens en woonwagens was het volle bak, deze werden goed bezocht door het publiek dat zeker de nodige vragen stelde over het materiaal dat er stond.



Zaterdagavond voetbal in de tent; maar de meeste gingen toch voor de muziek en het nodige drankje, rond de klok van ééne ging de bierkraan dicht, en werd er op de camping nog wat nagekletst en gedron-



ken. Zondagochtend ontbijt voor diegenen die zich op hadden gegeven lekkere gebakken eitjes met spek en koffie, wat er goed inging na een zo'n zware zaterdagavond. Rond de klok van half negen waren de eerste deelnemers alweer te vinden in de ploegbak, en om tien uur was het er alweer een drukte van belang. Op de keientrekbaan was het niet minder druk, de trekkers stonden in de rij om hun kunnen te laten zien, als de stenen aangehaakt werden, menigeen kwam niet altijd aan de andere kant van de baan. Verder deze dag verliep prima. Rond 17.00 uur zat de 38^{ste}

TERUGBLIK



editie er weer op. Met vele handen was er na een paar uur al een hele boel opgeruimd en keerde de rust terug op het terrein. Na dit alles geschreven te hebben rest mij nog een ding; Ik dank eenieder die een bijdrage heeft geleverd aan deze mooie show. Ook dank aan de goede organisatie en alle sponsoren. Dank ook aan de firma Kuipers voor het gebruik van de vele materialen.

Dank jullie allemaal we hebben ervan genoten.
Jos Heijmans



**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

DONDERDOKK 4
5182 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)413 - 480489
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



Landbouw en Tuin-Parkmachines
Reparatie, onderhoud en verkoop

V. VAN VIJFEIJKEN

MECHANISATIE

www.vanvijfeijkenmechanisatie.nl Tel: +31858769060 Wilhelminastraat 22B, Mariahout

SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht



VAN DEN BERK
BOOMKWEKERIJEN

Van den Berk Boomkwekerijen staat open voor nieuwe technieken

Net als vrijwilligers zijn sponsors steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Deze keer vertellen Jan van den Berk en zijn zoon Johan over het ontstaan en de groeiende ontwikkelingen van Van den Berk Boomkwekerijen in Boskant.

Zoals vele boeren rond de oorlogsjaren begon ook Peer van den Berk een neventak om de knipbeurs te vullen. Peer zag handel in wilgen- en populieren en plantte de eerste stekken in de uitloop van de hennenkooi. Want hennen leveren gratis, goede mest. Al snel werden enkele hectaren beplant



Peer en Janske van den Berk met hun vijf zonen

in de natte Scheeken, er was vraag naar hout voor klompen en naar jonge bomen voor aanplant van de Zuiderzeepolders. Illegaal telen was in de beginperiode gangbaar. Maar toen de rechter Peer een boete van 25 gulden oplegde, ging hij verder met vier soorten originele stekken. D'n achterstal was warm genoeg om 's winters stekken te knippen en de buurjongens verdienden er een zakcentje mee. Blij met een bord soep van moeder Janske. De inspecteur die regelmatig over de vloer kwam adviseerde Peer: „Stuur je jongens naar de avondschool in Oisterwijk, daar

leren ze alles over bamenteelt. De handel kun jij ze zelf wel leren.”

Doortutteren

School betekende: ontwikkeling en vooruitgang. Ploegen met het paard ging traag, er moest een tractor komen. Maar zuinige Peer had er geen oren naar, zijn vooruitstrevende vrouw Janske echter wel. Er kwam een 28 pk Ferguson met hydraulische hef. En Peer zag de voordelen. Een tractor hoefde niet te rusten en kon makkelijk tot diep in de nacht doortutteren. Ook tijdens Rooi kermis. En Jan die in de late uurtjes nog een stevig glas bier gedronken had, zat rond zonsopgang weer knikkebollend achter het stuur in de Schijndelse hei. Tot de tractor in de sloot tot stilstand kwam... Er kwam een tweede tractor. Een Holder: „Een hëndig trekkertje”, herinnert Jan zich. „Die knikte in het midden waardoor je scherp kon draaien maar ook vlug kon kantelen.” Het kostte veel tijd om met paard en



De eerste Ferguson tractor begin 1960 met Perkinsmotor 4 cil. van 28 pk.



De Eicher smalspoor uit de jaren '70 met daarop Cees van Casteren

cultivator de grond tussen de bomenrijen zwart te houden. Dus er kwam een tuinbouwtractor op smalspoor - een Eicher die de werkuren drastisch terugbracht. Toen kon er ook selectief gerooid worden; de hele bomenrij hoefde niet in één keer uit de grond. Toch moest er nog steeds geschoffeld worden. Een groep meisjes uit Boskant meldde zich. Vanaf dat moment had Van den Berk geen tekort meer aan personeel. Jongens stonden in de rij om ook een schoffel te bemachtigen.

RJT nummer 1

Vader Peer overleed te jong en zijn vrouw Janske en haar zonen zetten het bedrijf voort. Toon van der Heijden stond als eerste op de loonlijst en Christ van den Akker volgde snel. Een opleiding was onnodig. Het werk werd in praktijk geleerd. Jan: „Er meldden zich jonge vakantiewerkers die tot hun pensioen bij ons bleven.” Vanwege het groeiende bedrijf werd het



Jos Heijmans in de werkplaats

machinepark uitgebreid met een Fordson Major, en een Lamborghini, en apparaten om kluiten te steken vervingen de schop. Voor de allergrootste bomen was een kluitensteker nodig van 2.40 doorsnee. Jos Heijmans één van de monteurs in de werkplaats, bekeek de techniek en kwam tot de conclusie dat zo'n kluitensteker 'hèndig' zelf te maken was. Jan: „Hij had er zelfs geen bouwtekening voor nodig. Met een krijtje schetste hij een voorbeeld op de werkvloer en ging met collega's Rien Leenders en Toon Vohs aan de slag. Tussen alle andere klussen door bouwden ze in anderhalf jaar een machtige, perfect werkende machine. Natuurlijk gaven we deze kolos de naam **RJT**

nummer 1.” Jos Heijmans is ook de reden dat Van den Berk de KLV-club sponsort via een advertentie. Johan: „We hebben er aardigheid in zoals de club draait. En Jos staat altijd klaar voor ons en voor de club. Hij organiseerde eens van hieruit een toertocht en we zijn blij dat we de ruimte kunnen bieden aan de hobbyisten. Op aanraden van Jos hebben we intussen nog maar één tractormerk in huis. Volgens Jos is er geen beter merk dan de Fendt.”



De zelfgebouwde roommachine RTJ nr. 1 in actie.

Derde generatie

Rond de eeuwwisseling nam de derde generatie stap voor stap de verantwoordelijkheid over voor Van den Berk Boomkwekerijen. De vier aandeelhouders: Pieter, Johan, Joanita en Jacqueline zetten voort wat hun ouders en grootouders bijna honderd jaar geleden



Een deel van de serie Fendt tractoren

begonnen. Johan: „We hebben honderd mensen in vaste loondienst en totaal 450 hectaren beplanting. We leveren van Ierland tot Kirgistan en van Finland tot Portugal. Je moet als bedrijf blijven vernieuwen om je marktpositie te behouden. Sinds de Brexit in Engeland hebben we daar twee hectaren containerbomen om onze eigen import te regelen en om klanten te voorzien.”

Vooruitgang

Dat de ontwikkeling bij Van den Berk doorgaat is op diverse percelen rond Boskant te zien. Vroeger zwoeg-



Een deel van het machinepark

den vijf mankrachten veertien dagen met de schop om één hectare drainage op 80 centimeter diepte aan te leggen. Nu klaart een machine dat in enkele uren. Johan: „We leggen pijlgestuurde drainage aan. Het weer wordt steeds extremer. Na vijf droge zomers regent het dit jaar onophoudelijk en via deze drainage kunnen we water aan- en afvoeren. De drainagepompen werden vroeger aangedreven door een aggregaat. Nu leveren onze zonnekarren met zonnepanelen stille elektriciteit voor de pompen en voor de snoei-scharen.” Ook het machinepark is drastisch uitgebreid. Jos Heijmans somt op: „We hebben 26 tractoren, negentig procent is Fendt variërend van 70 tot 180 pk.



Van den Berk: specialist in medium en zeer grote bomen

Ook beschikken we over acht kranen: merk Mecalac. Deze kranen zijn speciaal ontworpen om selectief te rooien. Ze hebben geen kont en beschadigen zodoende geen andere bomen. Daarnaast nog zes loaders van het merk Case met een hefkracht van één tot zes ton. Om bomen uit het veld te vervoeren hebben we honderd landbouwwagens. Verder twintig hoogwerkers om te snoeien en diverse spit-zaai- en spuitmachines. En natuurlijk beschikken we over een werkplaats waar we alle voorkomende problemen (proberen) op te lossen.”



Overdekt bomen laden of lossen binnen in de grote hal

Goud of brandhout

Het was nog praktisch onontgonnen terrein: een groene woontoren. Johan van den Berk is trots op het Trudoproject waarvoor het bedrijf jarenlang planten en bomen teelde in airpots. Veldesdoorns, krenten, lijsterbessen, sedum en grassen sieren deze blikvanger in de stad. Maar door heel Europa zijn grote en klein projecten te vinden waaronder het Louvre in Parijs en het Operapark in Kopenhagen. Voor dit park leverde Van den Berk 628 bomen waaronder exotische en inheemse rassen. Niet alles is goud wat er blinkt.



Johan's trots: het verticaal bos van het Trudoproject in Eindhoven

Johan: „Vroeger kweekten we maar enkele soorten, nu 1600 waarbij mode en vraag samengaan. De veelgevraagde kastanjes, essen en iepen kregen ziektes en verdwenen uit de sortering. De eik was een succes tot de processierups oprukte. Na zes keer verplanten waren ze te groot om te vervoeren, ze gingen in de shredder en dienden als bemesting voor het land.”

Openstaan voor vernieuwing

Waar vader Jan nog vraagtekens zet, gelooft van Johan stellig in toekomstige hulpmiddelen voor een schoner en duurzamer milieu. „Onze tractoren lopen



Werkzaamheden in het veld, door gespecialiseerd personeel

niet meer puur op diesel. Veel machines rijden op bio-brandstof HVO 100, een stuk schoner dan fossiele diesel. Ook zijn er binnen het bedrijf verschillende elektrische loaders, heftrucks en auto's. In de laadhal worden vrachtwagens geladen met bovenloopkranen, gemaakt om snel te kunnen laden. En ik geloof zeker dat robots straks de snoeiers vervangen die nu de bomen knippen. Wie had ooit gehoord van drones en wie geloofde vroeger dat je via onze webshop een boom kon kiezen en bestellen? Die moest in de kwe-

kerij eerst persoonlijk bekeken worden. Nu loopt al tien procent van onze verkoop via onlinebestellingen. En ik denk zeker dat er in de toekomst zwaardere accu's ontwikkeld worden waardoor onze kranen en vrachtwagens volledig elektrisch rijden. Je moet innoveren en net als oma Janske openstaan voor nieuwe technieken."

Wij wensen jullie alle succes voor de toekomst
Toon en Corrie Bekkers



De vier aandeelhouders: Johan, Jacqueline, Pieter en Joanita



De grote ronde bedrijfshal tussen het materieel tijdens een open dag

OPLOSSING PUZZELHOEK

De oplossing van de Puzzelhoek van juni moest zijn:

ZWERFSTENEN

Goed oplossingen kwamen deze keer van:

Jan van der Aa
Toon Bekkers
Dilia van den Berg
fam. Bijvelds
Sjaak van den Bosch
John Brands
Harrie van den Broek
Leo Coppelmans
Theo van Eert
Sjef van Goch
Neanne de Haas

Boekel
Boskant
Nijnsel
Keldonk
Maarheeze
Boskant
Poppel
Son
St.Oedenrode
Empel
Best

Jan van Herk
Cor van Heumen
Maikel v den Heuvel
Chris Jansen
Leo Koolen
Willie Koolen
Jan-Willem de Kort
Mario van Laarhoven
Rohald van de Linden
Paulien Maas
Hans van der Made

Riethoven
Well
Escharen
Valkenswaard
Erp
Keldonk
Sint Michielsgestel
Deurne
Mariahout
Nuene
Sint Michielsgestel

Nico Nendels
Marianne van Schie
Ellie Smulders
G. Streef
Rieky Termeer
Wilma Termeer
Leo van Uden
Ton van Uden
Annie Verbakel
Maarten Wouters

Alem
Amsterdam
Boskant
Leerdam
Spoordonk
Boxtel
Mariahout
Zijtaart
Nijnsel
Stiphout

INFO DRIEDAAGSE BUSREIS

EMA reizen
Vierkant beter



17- 18 - 19 september

Naar Joskin, Blegnymine, Maas binnenvaartmuseum en branderij De ijsvogel

De 3-daagse busreis dit jaar, is op 17-18 en 19 oktober. We reizen dit jaar weer met een luxe touringcar van EMA. De opstapplaats is zoals eerder bij de Oude Steeg in Schijndel. Om 07.15 uur verzamelen we daar zodat we om 07.30 uur kunnen vertrekken.

Het reisprogramma is als volgt:

Donderdag:

Gaat de reis naar JOSKIN in België waar we rond 10.00 uur verwacht worden. Joskin is gevestigd in de plaats Soumagne in de buurt van Luik. Voor nadere fabrieks-informatie kijk op de site www.joskin.com Na het ont-



vangst met koffie krijgen we eerst een voorstelling van het bedrijf, met daaraan volgend een rondleiding door de fabriek. Omstreeks 13.00 uur gebruiken we de lunch ook bij Joskin, vandaar rijden we naar een andere locatie van Joskin waar componenten voor mest-tanks en mestverspreiders worden gelast. Na het bezoek aan Joskin rijden we naar ons hotel. Ons Hotel Schaepkens van St. Fijt ligt in Valkenburg zie: www.hotelschaepkens.nl Daar hebben we twee overnachtingen. Na het inchecken, of na het diner is er



gelegenheid om Valkenburg te gaan verkennen.

Vrijdag:

Bezoek aan een steenkolenmijn in Blegny Wallonie www.blegnymine.be waar we uitgerust met helm en werkjas onder begeleiding van een gids in de liftkooi





ondergronds gaan. Daar beleef je wat de mijnwerkers doorstonden in vaak erbarmelijke werkomstandigheden. Na het bezoek aan de mijn maken wij een rondrit met het toeristentreintje door Blegny met daaraan volgende een Mijnstreek koffietafel. We sluiten af met een bezoek aan het mijn museum. Daarna reizen we weer terug naar het Hotel.



Zaterdag:

Na het ontbijt en uitchecken van het hotel, gaan we naar het Maas Binnenvaart museum in Maasbracht waar we een rondleiding met gids krijgen, en daar aansluitend een rondvaart over de Maas en bij de slui-



zen. Om 13.15 uur hebben we bij Geraats een koffietafel met kroket. Daarna bezoeken we Graanbranderij



de IJsvogel in Arcen www.ijsvogel.com met een rondleiding en een "proevertje". Na het proeven gaan we richting huiswaarts, om onderweg nog ergens te ge-



nieten van een afscheidsdiner.

De kosten voor deze reis bedragen € 445,00 p/p. Opgeven voor deze reis alleen schriftelijk vóór **15 september** d.m.v. het inschrijfformulier (bijgesloten in Den Uitlaat) scannen of mailen naar jan.verkuijlen@ziggo.nl of opsturen naar J. Verkuijlen, Oudveld 14, 5469AA, Erp. Tel. 06 53140227. De reiskosten van € 445,00 p/p overmaken naar KLV bankrekening: NL93RABO 016.71.15.995 o.v.v. 3 daagse reis, Naam, en lidnummer. Dit ook graag overmaken vóór **15 september** a.s.

Denk er zelf aan om een annuleringsverzekering af te sluiten, want bij een afmelding wordt het betaalde bedrag niet teruggestort.

We hebben voor max. 45 personen gereserveerd.

KLW reiscommissie.

UNIVERSELE ELASTIEKEN

IN ALLE MATEN,
GESCHIKT VOOR OA:

- PARTYTENTEN
- ZEILBOTEN
- ZEILEN
- PLEZIERJACHTEN
- MARKTKRAMEN
- SPANDOEKEN



AD MANDERS

06-23 69 44 34

A.MANDERS01@ONSNET.NU

HOEKSTRAAT 16

5674 NP NUENEN

ZEIL ZONDER RINGEN
VASTMAKEN MET KWIKCLIPS



L.Janssen
Motorenrevisie

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

CASE III STEYR
AGRICULTURE

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!

EUROFARMTOYS@HOTMAIL.COM

DOEVENDANS

+31 (0)412 - 482214

Bezoek op afspraak

bruder

BRITAINS

10a1

GLANS

weise-toys

YONSCOT

ERTL

ROS

WIKING

1:18

FIRST GRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen





Ton van Uden Transport

Zijtaart | 06 53651188



LEON VAN UDEN

TRANSPORT

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

AMERIKAANS ERFGOED

Deel
2

Onbekend is onbemind

In het eerste deel van onze nieuwe serie 'onbekend is onbemind' zagen we dat de reusachtige vlakten van de prairies in Noord-Amerika inclusief grote delen van Canada snel in cultuur gebracht werden. Waardoor de grote en zware stoomtrekkers, eens de reuzen van de prairie plots overbodig werden. Ze moesten de plaats ruimen voor tractoren met verbrandingsmotoren, veel kleiner van afmetingen en gewicht en gemakkelijker te bedienen. Omdat de trekkerindustrie in die periode nog in de experimentele fase verkeerde, werd de markt overspoeld met allerlei soorten machines. In Deel 1 kon de lezer al kennismaken met een aantal van deze meestal onbekende trekkers. Een boer kon toen al een trekker kopen met één, twee, vier of zes cilindermotoren. Transmissies waren nog primitief en werden geactiveerd door kettingen, tandwielen en plaatwrijvingskoppelingen. De trekkers varieerden ook in grootte gaande van bijvoorbeeld een kleine Avery met amper 5-10 pk tot de kolossale Twin City zescilinder met een vermogen van 60-95 pk. Ondertussen waren ook al veel 'zakenlieden' op die kar gesprongen om ook een deel van die buit te kunnen verzilveren. Veel geld moest men niet eens hebben om een tractorbedrijf op te richten, een machineloods volstond meestal, verder een paar motoren en wat extra onderdelen die ze van leveranciers konden kopen. Al die onderdelen als een meccano op een chassis monteren, een catalogus drukken, een bedrijf oprichten en de aandelen aan het publiek verkopen. Dat was in grote lijnen hun werkwijze. Dit had tot gevolg dat er overal op het platteland en in kleine steden tractorbedrijven werden opgericht. De meeste van die bedrijfjes wisselden meermaals van eigenaar of verdwenen even snel als ze gekomen waren. Deze nieuwe reeks is dan ook een schoolvoorbeeld van trekkerfabrikanten die allemaal vroegtijdig ten onder gingen!

BRYAN

De Bryan Harvester Company werd in 1916 opgericht door George Bryan. Die Bryan was een voormalig spoorwegingenieur die veel ervaring had opgedaan met stoomlocomotieven. Dankzij die ervaring begon het bedrijf met de productie van door stoom aangedreven auto's en vrachtwagens. Het eerste trekkermodel A of 26-70 stoomtrekker met een gewicht van 2.500 kg, werd geïntroduceerd in 1920 (die trekker leek wel een kruising tussen een stoommachine en een conventionele trekker met verbrandingsmotor). De tractor verbrandde kerosine om stoom op te wekken in een revolutionaire hoge drukstoomketel met flexibele buizenspiraal met laag waterverbruik en een werkdruk van 600 psi. De oververhitte stoom had een temperatuur van 700 graden. Het vermogen kwam van een tweecilindermotor met dubbelwerkende cilinders en een boring van 10,2 cm x 12,7 cm slag. De trekker had een conventionele radiator om als condensor voor de uitlaatstoom te dienen (het condenswater werd

hergebruikt in het circuit). De tractor had geen koppeling of versnellingsbak en weinig bewegende delen (amper 39!), maar had jammer genoeg niet veel invloed op de markt. De trekker met verbrandingsmotor



De Bryan Harvester Company werd in 1916 opgericht door George Bryan. Hun eerste trekker, model A of 26-70 gebouwd in 1920, was een door stoom aangedreven trekker met een gewicht van 2.500 kg.



De Bryan was uitgerust met een revolutionaire hoge drukstoomketel met flexibele buizenspiraal met laag waterverbruik en een werkdruk van 600 psi.

was net aan zijn opgang begonnen en stoommachines hadden afgedaan dus ook de revolutionaire Bryan stoomtrekker. Het bedrijf probeerde midden jaren twintig nog de schade te beperken met de introductie van een lichtjes gewijzigd kleiner type met een vermogen van 15-30 pk. Maar het kalf was toen al verdrongen zodat eind jaren twintig de productie van alle door stoom aangedreven voertuigen werd stopgezet. Het bedrijf concentreerde zich daarna op de productie van centrale verwarmingssystemen voor buildings en industrie onder de naam Bryan Steam Corporation.



De trekker verbrandde kerosine om stoom op te wekken, de brandstoftank had een inhoud van 132 liter en het waterreservoir 227 liter.

Vandaag, meer dan 100 jaar later, bestaat het bedrijf nog altijd. Van de revolutionaire stoomtrekker zijn er een 100-tal exemplaren gebouwd waarvan er nog een zevental de schroothoop hebben overleefd. Van deze zeven Bryan stoomtrekkers bevinden er zich 2 in Amerikaanse musea (o.a. in het Henri Ford museum), één trekker staat op het bedrijfsterrein van Bryan en één trekker is verkocht aan een verzamelaar uit het Verenigd Koninkrijk. De anderen zijn in het bezit van Amerikaanse privé eigenaars.



De Eclipse on Wheels was de eerste stoommachine van Frick Co. in 1874. De stoommachine werd gebruikt voor het dorsen van graan, het 'egreneren' van katoen (scheiden van zaden en vezels), het aandrijven van zaagbanken maar ook voor transport. De productie van stoommachines eindigde in 1945!

op stoommachines. In 1875 begon het bedrijf met het produceren van stoomtrekkers voor zagerijen. In 1882 werd ook de afdeling koelinstallaties opgestart maar het duurde nog tot 1918 voordat het bedrijf een eerste



Het tweede type was de 15-28, die was uitgerust met een dwarsgeplaatste 4-cil. Beaver benzinemotor. Deze 15-28 had een gewicht van 2766 kg.

succesvolle tractor met verbrandingsmotor bouwde. Die trekkerproductie duurde amper tien jaar en in die korte periode produceerde Frick slechts twee modellen, de 12-25 (blijkbaar ook vermeld als 12-20) en 15-28. Het waren goed gebouwde solide tractoren die er nogal vreemd uitzagen met hun zeer grote voorwielen. Het model 12-25 was uitgerust met een Erd viercilinder benzinemotor, de 15-28 was uitgerust met een dwarsgeplaatste 4-cil. Beaver benzinemotor en woog



Het tweede type was de 15-28, die was uitgerust met een dwarsgeplaatste 4-cil. Beaver benzinemotor. Deze 15-28 had een gewicht van 2766 kg.



FRICK

De in Wayneboro, Pennsylvania gevestigde Frick Company begon in de 19e eeuw met het bouwen van stoommachines en graandorsers. Hun uitvinding van een stoommachine, klein genoeg voor gebruik op de boerderij, verving de omslachtige paardenmotoren. In 1853 richtten zij de Frick Co. op om paardenmotoren, dorsmachines en stoommachines van eigen ontwerp en graanafscheiders onder licentie van Geiser te bouwen. Frick groeide snel en verkocht de afdeling dorsmachines aan Geiser terwijl Frick zich concentreerde

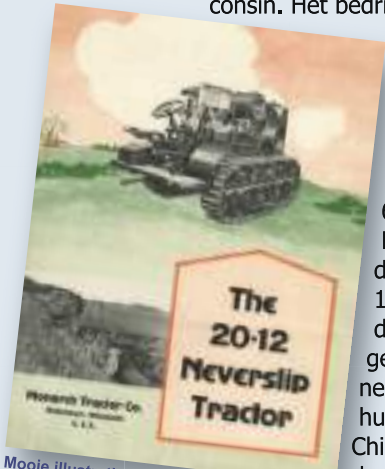
2.766 kg. In een Nebraska-test in 1920 leverde hij 19,5 pk aan de trekstang en 30 pk aan de riemschijf. In 1928 stopte Frick met de tractordivisie ten gunste van de meer winstgevende koeldivisie waar ze nog altijd actief in zijn.



Frick advertentie uit 1920 voor hun tractoren en dorsmachines.

MONARCH

De Monarch Tractor Co. werd in 1913 opgericht in Watertown, Wisconsin. Het bedrijf werd pas vanaf 1916 in het vakblad Farm Implement als trekkerfabrikant vermeld. De eerste twee modellen die toen werden gebouwd waren de 10-6 Lightfoot en de 20-12 Neverslip, gevolgd door de 30-18 Neverslip in 1919. In dat jaar werd de Monarch Tractor Co. gereorganiseerd als General Tractors Inc. en verhuisde het bedrijf naar Chicago. De trekkers werden wel nog altijd onder het Monarch logo verkocht. Gedurende de tijd in Chicago bouwde General het



Mooie illustratie van de Monarch 20-12. De eerste twee modellen die door Monarch werden gebouwd waren de 20-12 Neverslip en de 10-6 Lightfoot, gevolgd door de 30-18 Neverslip in 1919.

model M 9-16 rupstrekker, evenals een 20-12 model en een model N 30-18 rupstrekker. Het bedrijf verhuisde in 1922 naar Springfield en werd daar onder de naam 'Monarch Tractor Company' gereorganiseerd om de productie van de Monarch-tractor te continueren. Het bedrijf werd tijdens de Eerste Wereldoorlog ingeschakeld in de oorlogsindustrie, ze hadden daarvoor ongeveer 200 man in dienst die 6 trekkers per dag

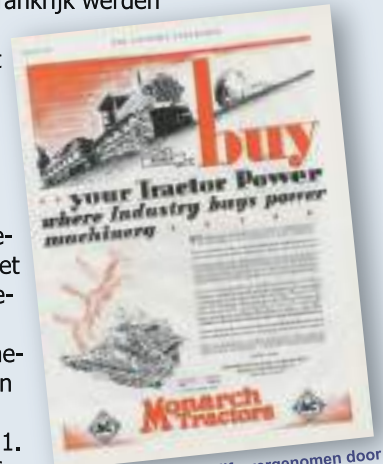


De 30-18 'Neverslip' uit 1919. Dat jaar werd de Monarch Tractor Co. gereorganiseerd als General Tractors Inc en verhuisde het bedrijf naar Chicago. De trekkers werden nog wel onder het Monarch logo verkocht.



Na W.O. 1 bleef Monarch rupstrekkers maken waaronder het Model 50 waarmee Monarch behoorlijk succes kende. De Model 50 werd aangedreven door een 9,2 liter Stearns 4-cilinder benzine motor met een vermogen van 50 pk en werd gebouwd van 1926 tot 1931.

produceerden en naar Frankrijk werden verscheept. Om daar ingezet te worden aan het front. Monarch bleef na de oorlog rupstrekkers maken. Bekende modellen uit die periode zijn het Model 50, en Model 75 waarmee Monarch behoorlijk succes kende. Het Model 50 werd aangedreven door een 9,2 liter Stearns 4-cilinder benzine motor met een vermogen van 50 pk en werd gebouwd van 1926 tot 1931. In 1928 werd het bedrijf overgenomen door Allis-Chalmers die ook in de rupstrekker industrie wilde stappen. De meest populaire Monarch Crawler modellen zoals model 50 en Model 75 bleven nog enkele jaren als Monarch in productie maar werden na enkele jaren herdoopt tot Allis-Chalmers, later bracht het bedrijf ook een eigen nieuwe lijn uit.



In 1928 werd het bedrijf overgenomen door Allis-Chalmers. De populaire Crawler modellen zoals model 50 en Model 75 bleven nog enkele jaren als Monarch in productie maar werden later verkocht Allis-Chalmers.

BORING Tractor Corporation

De Boring Tractor Corporation met thuisbasis in Rockford (Illinois) was het geesteskind van Charles E. Boring. Die had in 1916 een octrooi genomen op een



De Boring 12-25 uit 1920 was een combinatie van een trekker, cultivator en motorploeg. Alle werktuigen werden onder de machine bevestigd. De tractor werd aangedreven dooreen viercilinder Waukesha-motor.



Advertentie met informatie over de voordelen van de Boring tractor.

ker, cultivator en motorploeg. Alle werktuigen konden onder de machine bevestigd. De tractor was uitgerust met een viercilinder

Waukesha-motor met een boring en slag van 108 x 146 mm. Bij het ploegen liep het rechter aangedreven wiel in de voor en het linker wiel kon door de bestuurder naar boven worden afgesteld zodat de tractor en ploeg waterpas liepen. De bij dit artikel afgebeelde 12-25 trekker heeft nog steeds zijn originele onder de trekker gemonteerde 2-schaarploeg. De 12-25 was het enige model dat het bedrijf ooit heeft gemaakt, de productie begon in 1920 en stopte in 1922. Er is nog maar één exemplaar bekend dat de tand des tijds heeft doorstaan. De prijs van de trekker bedroeg 1.485 dollar in 1920.

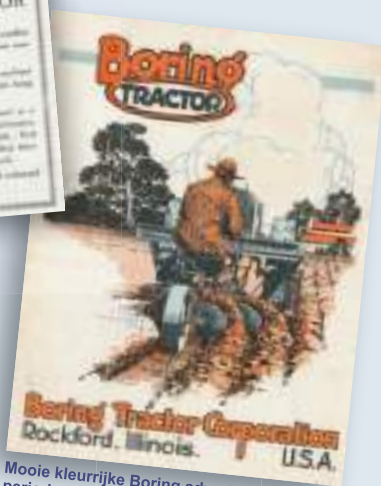
KARDELL

De Kardell trekkers werden gebouwd in Saint Louis in de Tractor & Truck Company fabriek waar ook de Kardell vrachtwagens werden gebouwd. In 1916 werd de 10-20 geïntroduceerd, een zogenaamde 4 in-1 trekker. Deze 4 in 1 werd zowel ontworpen als ploegtractor, als tractor voor wegtransport, als motorvrachtwagen en voor transport op het veld. Alle werktuigen werden onder de tractor bevestigd. Hij werd aangedreven door een Midwest 4-cilinder benzine motor met een vermogen van 10-20 pk. De trekker had twee



De Kardell 10-20 werd in 1916 geïntroduceerd als zogenaamde '4 in-1' trekker. Deze trekker was een combinatie van ploegtractor, tractor voor wegtransport, vrachtwagen en aandrijfbrom op het erf. Hij had echter niet het verwachte succes

uniek ontwerp van een driewieler, de Boring 12-25 was zeker geen 'saaie' trekker zoals zijn Engelse naam doet vermoeden. De 12-25 werd door de ontwerper aangeprezen als een combinatie van een trek-



Mooie kleurrijke Boring advertentie uit die periode (1920-1922).

wielen vooraan en een enkel wiel achteraan. Hij bleek nochtans niet het verwachte succes te hebben, daarom werd ongeveer twee jaar later een meer conventionele vierwieltrekker geïntroduceerd, de zogeheten 16-20. De trekker had 2V/2A versnellingen en een riemschijf met een diameter van 230 mm bij 1000/min. Opmerkelijk was dat in het motorcarter een soort voeler zat die de motor uitschakelde wanneer het oliepeil te



De conventionele 'Utility' 16-20 uit 1918 werd wel een succes. De trekker met een vermogen van 16/20 pk had een transmissie met 2V/2A versnellingen.

laag was. Hoe het verder verging met het bedrijf weten we niet want de Kardell Tractor & Truck Company werd in 1921 verkocht aan Oldsmar Tractor Company uit Oldsmar (Florida).

RUSSELL

The Russell & Company werd in 1842 opgericht als algemeen timmerbedrijf door drie broers. Ze breidden het bedrijf snel uit met de productie van treinwagens en dorsmachines en rond 1885 kwamen daar ook nog draagbare stoommachines van 6 pk en stoomtractiemachines van 10 pk bij. De Russell-stoomtractoren ge-



Bij het einde van vorige eeuw bood Russell verschillende stoomtractoren aan tot 16 pk en zelfs 30 pk in het begin van de jaren twintig. Deze stoommachine is van jaargang 1895.

briikten een wrijvingskoppeling en waren uitgerust met 2 versnellingen vooruit en 1 achteruit. Vóór 1900 bood Russell verschillende stoomtractoren aan tot 16 pk en zelfs 30 pk in het begin van de jaren twintig. Tegen de tijd dat het bedrijf stopte met de productie





De zogenaamde 'lichtgewicht' trekkers werden in 1915 geïntroduceerd in 3 verschillende uitvoeringen te beginnen met de 12-24.

van stoomtractiemotoren, was het vermogen toegenomen tot 150 pk, die trekkers werden voornamelijk gebruikt voor vrachtvervoer. In 1909 begon Russell met de productie van tractoren met verbrandingsmotor. Russell gebruikte 3 verschillende motoren, te weten de eigen Russell motor, de Climax motor en de Waukesha motor. Er werden totaal 4 verschillende modellen gebouwd. De eerste Russell tractor was de 'American' die uitgerust was met een 3-cilindermotor. Die trekker was niet eens hun eigen ontwerp maar een voor de Amerikaanse markt aangepast model van een Britse tractor. De 'American' had een vermogen van 20/40 pk. De zogenaamde 'lichtgewicht' trekkers werden in 1915 geïntroduceerd in 3 verschillende uitvoeringen te begin-



In 1914 werd de 40-80 Giant geïntroduceerd, na de Nebraska test teruggebracht tot 30-60 pk. Hij bleef in productie tot 1927.

nen met de 12-24. Ze waren ook bij de eersten die houten cabines aanboden op hun trekkers maar die kostte wel 100 dollar extra. De Russell-tractoren waren net als hun stoomtrekkers en dorsmachines, degelijk gebouwd, maar niet bijzonder vernieuwend en dat kostte hen waarschijnlijk veel marktaandeel. In 1912 was het bedrijf in verval en fuseerde het met "Griscom-Spencer Company" uit New Jersey. In 1942, een eeuw na de start, werd het bedrijf gekocht door Baldwin-Lima-Hamilton Company en de Russell-fabriek in

Massillon werd gesloten, waarbij 800 werknemers werden ontslagen. Alles samen werden er 1135 tractoren met verbrandingsmotor gebouwd.

INDIANA



De Indiana trekker begon zijn 'carrière' als 'Star' trekker, gebouwd door de Star Tractor Company uit Findlay



De Indiana trekker was tot 1917 een 'Star' trekker. Een jaar later werd het bedrijf overgenomen door de Indiana Silo Company uit Anderson (Indiana). Originele fabrieksfoto.

in 1917. De eerste tractoren die door de Star Tractor Co. werden geproduceerd, hadden de merknaam Star Tractor Company niet alleen op de zijpanelen maar ook op de wieloppen. Een jaar later, in 1918 werd het bedrijf overgenomen door de Indiana Silo Company uit Anderson (Indiana). Deze Indiana Silo Company was destijds de grootste en succesrijke silofabrikant in de Verenigde Staten, de Indiana-tractor was geboren. De verwachting was



Advertentie voor de 'Star' Indiana trekker uit 1917.

dat er 5.000 exemplaren per jaar zouden worden verkocht aan 1.000 dollar per stuk. Er werden ook aangepaste werktuigen vervaardigd. De Indiana trekker werd in 1919 geïntroduceerd met de



De Indiana trekker werd in 1919 geïntroduceerd, hij was uitgerust met een LeRoï viercilindermotor.

bedoeling paard en ploeg bij de kleine boer te vervangen. De tractor met voorwielaandrijving kon trouwens de meeste door paarden getrokken werktuigen gebruiken en was bovendien betaalbaar voor de kleine boeren. Maar Fordson had toen al bijna driekwart van de trekkermarkt in handen, vooral doordat zij hun trekker verkochten voor een dumptprijs van 395 dollar, dus ver onder de kostprijs. Niettegenstaande Indiana Silo Company de verkoopprijs van 1.000 dollar voor hun tractor ondertussen al verlaagd had tot 665 dollar mocht dat niet meer baten. Ook zij hebben die harde concurrentiestrijd dus niet overleefd!



CO-OP tractor

De oprichting of het ontstaan van CO-OP als trekkermerk is zachtjes uitgedrukt een verwarrende geschiedenis



De CO-OP N° 1 werd ontworpen door Dent Parrett maar gebouwd door Duplex Machinery Co voor de Co-op. Hij was uitgerust met een Waukesha motor.



De CO-OP N° 2 werd ook gebouwd door Duplex Machinery Co. De trekker had een Chrysler zescilindermotor met een vermogen van 36 pk.

denis en dus zeer moeilijk te reconstrueren. Er wordt gezegd dat de Farm Bureau CO-OP veel fabrikanten in het hele land heeft gecontracteerd om tractoren te bouwen onder het CO-OP-label. Minstens vijf verschillende fabrikanten bouwden landbouwtrekkers voor deze coöperaties in een tijdsspanne van 17 jaar. Bijna allemaal waren ze ook hier bekend. De betrokken fabrikanten waren meestal niet erg happy om zich te outen als fabrikant van CO-OP trekkers. Bekende namen waren o.a. Cockshutt, Cletrac, Parrett, Huber, Duplex,...., de lijst was echter nog veel langer! Daarom vinden we ook veel tegenstrijdige informatie over de geschiedenis van het CO-OP trekkermerk. Van welke fabrikant de klant uiteindelijk een trekker toegewezen kreeg hing vooral af van de staat of streek waar hij geografisch



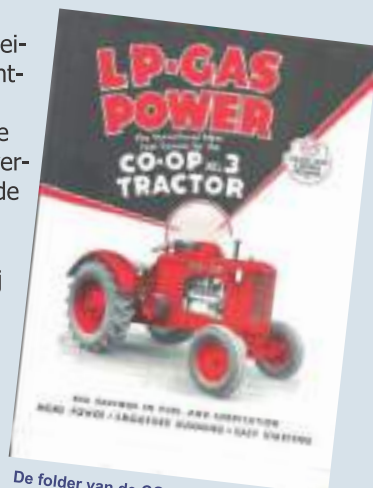
De CO-OP model E2 is identiek aan de Cockshutt 20. De motor was een 4-cilinder 2 l. Continental met een vermogen van 30 pk. Hij werd gebouwd in Brantford, Ontario tussen 1952-53.

gezien woonde. Een voorbeeld maakt dat snel duidelijk. In 1937 introduceerde de Duplex Machinery uit Battle Creek, Michigan, een serie die bestond uit drie modellen waarvan één driewielige tractor en de twee anderen vierwielige modellen die bijna identiek waren, behalve de cilinderinhoud van hun motor. Een jaar later introduceerde CO-OP Manufacturing Company eveneens uit Battle Creek, exact dezelfde lijn. Dent



Huber uit Marion, Ohio, bouwde in het rood gespoten trekkers met het CO-OP logo gegoten op de radiator. Deze Huber/CO-OP was ontegensprekelijk de zeldzaamste CO-OP-tractor die ooit is verkocht. Zeer zeldzaam en duur op de oldtimer markt.

Parrett, die tot 1922 zijn eigen tractorbedrijf had, ontwierp het CO-OP model nummer 1 in 1937-38. De trekker van Parrett was verkrijgbaar in 4 verschillende uitvoeringen waaronder een driewieler, row-crop en boomgaardtrekker. Hij was uitgerust met een luchtgekoelde 4-cilinder Waukesha benzinemotor van 2.2 liter. In 1937 beoogde de aanschafprijs 1.000 dollar. Andere organisaties en tractorfabrikanten waarvan wordt gezegd dat ze bepaalde modellen heb-



De folder van de CO-OP No.3 uit 1950 vermelde als blikvanger 'LP-Gas Power, het sensationele brandstofsysteem voor de No.3'. Dit was geen standaarduitvoering maar een trekker die aangepast was om op LP-gas of propaan te rijden.

ben gebouwd voor de boerencoöperaties, waren o.a. Arthurdale Farm Equipment Corporation, Farmers Union Central Exchange, de National Farm Machinery

Cooperation van Shelbyville (zie



Folder van een CO-OP model E3 uit 1950.

ook Custom tractor), de Indiana Farm Bureau Oil Company uit Indianapolis, om er maar enkele te noemen. In die tijd waren er trouwens overal in het land boerencoöperaties ontstaan die soms ook onderling samenwerkten. Opvallend grote naam bij de fabrikanten die trekkers voor de Farmers Union bouwden was de Huber Tractor Company uit Marion. Dat bedrijf bouwde

eind jaren dertig Huber trekkers in het rood gespoten, met het CO-OP logo gegoten op de radiator. Deze Huber/CO-OP was ontegensprekelijk een van de zeldzaamste CO-OP-tractoren die ooit is verkocht. Op internetforums doen er nogal wat typenamen de ronde maar aangenomen wordt dat het de model MFS is, maar eigenlijk is het een in het rood geschilderde Huber Modern Farmer Model L. Hij werd aangedreven door een Waukesha Model VIK viercilinder L-head-motor. Het is een van de (amper) 33 tractoren die door de Huber Manufacturing Company zijn gebouwd voor de coöperaties van het Farm Bureau in Ohio en Indiana. De trekker werd gebouwd in 1935. Merk op dat dit type, afgezien van de merknaam op de radiator en de kleur, uiteindelijk een echte Huber-model "S" is. Hetzelfde geldt voor sommige in de VS gebouwde Cockshutt-tractoren die in 1946 werden gebouwd in hun fabriek in Bellevue, Ohio. Het model E-3 werd geproduceerd onder het CO-OP label maar het was geen CO-OP maar Cockshutt ontwerp. De CO-Op No.3 uit 1938 was uitgerust met een vierliter Chrysler Industrial zescilinder motor van 42 pk en een transmissie met 5V/1A. Hij werd gebouwd door Duplex Machinery in Battle Creek naar de specificaties van CO-OP. De laatste uitvoering van de CO-OP No.3 uit 1950 was ook opvallend, hun folder vermeldde als blikvanger 'LP-Gas Power, het sensationele brandstofsysteem voor de No.3'. Dit was geen standaarduitvoering maar een trekker die aangepast was om op LP-gas of propaan te rijden. De brandstoftank was boven op de motorkap aangebracht. Volgens de CO-OP folder zou de trekker veel zuiniger zijn zowel wat brandstof als smeerolie betrof maar volgens de gebruikers was het net het tegendeel. Ook andere merken waaronder dus Cockshutt hadden een LPG uitvoering in hun gamma. De CO-OP E2 was uitgerust met een Continental 4-cilinder van 2,3 liter en had een vermogen van 30 pk. Hij werd gebouwd van 1952 tot 1958. Door tegenvallende verkoop verkocht Co-Op ergens in de jaren vijftig zijn

fabrieken aan Cockshutt en daarmee stopte ook de CO-Op tractorlijn. Van de Cockshutt uitvoeringen voor CO-OP werden er ruim 37.000 exemplaren verkocht.

CUSTOM Tractors

De Custom Manufacturing Company, huisleverancier van de CO-Op trekkers, werd in 1944 opgericht in Shelbyville, Indiana door drie leden van de National Farm Machinery Co-operative (CO-OP) die elders in dit artikel al uitgebreid aan bod kwam. Amper twee jaar



De Custom Manufacturing Company werd in 1944 opgericht in Shelbyville, door drie leden van de National Farm Machinery Co-operative (CO-OP). Vanaf 1947 werden de eerste tractoren onder de Custom naam verkocht via een overeenkomst met de Diamond Truck Company. Model C werd gebouwd van 1947-1949 en had een vermogen van 52 pk.

na de start verplaatste Custom zijn hoofdkantoor en productiefaciliteit naar Wisconsin. Vanaf 1947 werden dan de eerste tractoren op de markt gebracht onder de Custom merknaam en verkocht via een overeenkomst met de Diamond Truck Company. Het bedrijf produceerde zowel standaard- als rijgewassenmodellen van gemakkelijk verkrijgbare componenten. Deze Chrysler 6-cilinder motoren werden geleverd door Chrysler Industrial, de heavy-duty vrachtwagentransmissies met vijf versnellingen waren afkomstig van New Process (nu New Venture Gear Inc), en assenfabrikanten als Eaton en Timken leverden de eindaandrijvingen. Hierdoor wonnen de fabrikanten snel het



De Custom B row-crop trekker werd gebouwd van 1947 tot 1949. Hij had dezelfde motor en transmissie als de Model C.



De Custom 98, gebouwd van 1952 tot 1954 had een Dodge Gyrol Fluid Drive transmissie met 5 versnellingen vooruit en 1 versnelling achteruit. De motor had een vermogen van 55 pk.

vertrouwen van de klanten omdat alle producten een superieure bouwkwaliteit vertoonden en dus werden beschouwd als betrouwbare machines die de tand des tijds gemakkelijk konden doorstaan. In 1950 werd Custom verkocht aan Harry A. Lowther Company, een fabrikant van bosbouw en landbouwmachines uit Joliet in Illinois. Lowther bleef tractoren verkopen onder de naam Custom, maar bouwde ook tractoren voor Montgomery Ward & Company, die ze verkochten als de Wards. Het was wel Lowther die het Chrysler Gyrol vloeistofaandrijfsysteem in verschillende tractormodellen introduceerde. Deze tractoren werden verkocht als Custom- en Wards-tractoren. Amper twee jaar na de overname verkeerde het bedrijf van Lowther ook al in financiële moeilijkheden en werd het verkocht als de Custom Tractor Mfg. Co. aan George Pusch in Hustisford in Wisconsin. Pusch zette de productie verder

van de grotendeels ongewijzigde modellen E en H maar introduceerde bovendien enkele krachtigere tractoren uit de 96- en 98-serie te produceren. De fabriek in Hustisford overleefde tot in 1954, toen werden de deuren definitief gesloten! Tussen de jaren 1947 en 1954 werden er door deze drie 'Custom' trekkerfabrikanten een aantal tractoren gebouwd voor verschillende klanten onder



In 1950 werd Custom verkocht aan Harry Lowther die het Chrysler Gyrol vloeistofaandrijfsysteem bij verschillende merken en modellen introduceerde.

diverse merknamen zoals het hogervermelde Wards, Lehr, Rockol, Regal,... De modellen die onder die vlag werden verkocht waren de B, C, E, H, 96 en 98.

EINDE DEEL 2. WORDT VERVOLGD

Frans Vanbaelen

Oude advertentie Massey Ferguson 135



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 Zijaart B.V.

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



www.mvdheijdenzijaart.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



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

Op de middellange termijn lijkt men tegemoet te komen aan onmiddellijke behoefte van de door oorlog verscheurde Poolse bevolking. De Ursus-fabriek in de wijk Czechowice in Warschau produceert een één-op-één-tractor die is afgeleid van de Lanz D 9506. Voor de oorlog was Lanz sterk vertegenwoordigd in het voormalige Pommeren, tijdens de oorlog dienden deze Bulldogs in de Wehrmacht. Welke zwaar beschadigd zijn, de Ursus-fabriek verzamelde de wrakstukken en bewaart wat er nog bruikbaar is. Met de Lanzdelen gaat Ursus nu zelf trekkers produceren. Ontbrekende tekeningen worden opnieuw gemaakt met behulp van de bestaande onderdelen. De Ursus tractor met de aanduiding LB 45 wordt momenteel alleen gebouwd met stalen wielen en een starre vooras en zesversnellingsbak; Omdat nog steeds veel oorlogsschade, heeft de serieproductie ervan aanvankelijk slechts lage aantallen. Rubberbanden en elektrische verlichting worden pas later gepland, zodra de fabriek de benodigde materialen krijgt.

Gloeikop uit Warschau



Steyer kikker



Diesel in plaats van hout

De gebroeders Kramer in Gutmadingen leveren hun bijdrage aan de dringend noodzakelijke motorisering. Ze schroeven alles in elkaar wat geschikt is voor de tractor, waaronder enkele voorbeelden van hun K 25 houtgastractor, eigenlijk een noodconstructie uit oorlogstijd. De daarin geïnstalleerde motoren van Guldner en MWM kunnen echter met een kleine inspanning worden omgebouwd naar diesel bedrijf, wat zelfs een welkome prestatieverbetering oplevert (28 in plaats van 25 pk). Deze Kramer K28 zal echter waarschijnlijk altijd een tussenoplossing blijven.

Frisse Brit



De Engelsman David Brown is geen nieuw-komer in de trekker-branche, maar door de Tweede Wereldoorlog werd hij ook een wapenproducent. Na 1945 hervatte hij aanvankelijk de productie van de vooroorlogse VAK1 - om nu weer punten te scoren met een moderne viercilinder benzinemotor in de "Cropmaster" (type VAK1/C).



De ingenieur Georg Wille uit Hamburg, die onderdelen van buiten gebruik gestelde Amerikaanse Jeeps gebruikt, streeft een interessant idee na. En gecombineerd deze onderdelen met een ILO-benzinemotor, en biedt nu een kleine Wille tractor aan, die bijna helemaal van dergelijke Jeep onderdelen gemaakt is.

Jeep-conversie

Daar gaan we

De Steyr-Werke presenteert zijn eerste nieuwe ontwerp, het Type 180. Wat op het eerste gezicht opvalt is de stevige vorm van de tractor, die is gebaseerd op het uiterlijk van de Steyr vrachtwagens. De motor, die een cilinderafmeting heeft van 110 x 140 millimeter en hier in de versie met twee cilinders is geïnstalleerd, komt eveneens uit het Steyr modulaire systeem. Extra mechanische componenten zijn afkomstig van de Steyr-truck 380, inclusief transmissies en remmen. Met zijn 26 pk is de trekker - ondanks zijn vrij Spartaanse uitrusting - meteen een groot succes.

De Unimog-prototypes U1 en U2 werden in december vorig jaar uitgebracht - in de metaalwarenfabriek Erhard & Söhne, Schwibisch Gmund - ontvingen ze hun bestuurderscabine. Nu kunnen ze beginnen met de praktijktoetsen. "Pronken ermee!" is vanaf nu het motto. Op de foto zie je Albert Friedrich, een van de chauffeurs van de Unimog, derde van links. Als voormalig hoofd van de ontwikkeling van vliegtuigmotoren bij Daimler-Benz had hij het idee om een buitengewoon voertuig voor de land- en bosbouw te ontwikkelen. Hij kreeg toestemming van de militaire autoriteiten om tien prototypes te bouwen. Het concept werd vervolgens vanaf begin 1946 bij Erhard & Söhne door Heinrich Rößler geïmplementeerd. Prototypes drie en vier zullen dit jaar ook volledig worden geassembleerd in



Schwibisch Gmund, terwijl voorbereidingen worden getroffen voor de verhuizing naar Gebrüder Boehringer in Goppingen, in 1948.



De groeten

Klein maar krachtig: de Alpina-Oekonom is een Zwitserse bergtractor met een robuust geluid. verslaggever Till Schauen maakte een proefrit

Alpina-Oekonom viel op in de bonte weide van de Zwitserse tractorbouw met kleine maar zeer ongebruikelijke bloemen: de fijnste mechanische techniek voor een zeer gespecialiseerde machine, aangevuld met een onconventioneel gekozen motor uit de verre Amerikaanse staat Wisconsin.

Zo'n kleine trekker. Wat een krachtig geluid! Als je erop zit, heb je het gevoel dat je op de traptractor van Junior zit; zelfs tractorchauffeurs van

normale maat steken hoog boven dit ineengedoken lichaam uit. Er is werkelijk niets speels aan de Alpina-Oekonom. Integendeel, deze is heel precies ontworpen voor een specifiek doel, waaraan het perfect voldoet. Hoe serieus hij is, laat hij zien als hij de tractor start. Een keelachtig gebrul vult het landschap, wat je eigenlijk zou verwachten op een bijeenkomst van hot rods. Deze tractor lijkt misschien een kleine muis, maar hij kan brullen als een leeuw. Zwitserse tractoren zien eruit als Zwitserse horloges: mechanische wonderen, liefdevol

vervaardigd in kleine bedrijven. Ook Alpina-Oekonom hoort daarbij. Het merk bleef beperkt tot Zwitserland, en bouwde in kleine aantallen eigenzinnige, maar goed doordachte en voortreffelijk vervaardigde tractoren. Het begin ligt in 1948, toen dfabrikant Hans Bodmer op het idee kwam om een tractor te bouwen. Dit was duidelijk; de motorisering van de Zwitserse landbouw was voorheen gebaseerd op conversies van auto-onderdelen. De tijd leek rijp voor een in eigen land geproduceerde tractor; dit laatste was belangrijk omdat import



Tot de standaarduitrusting behoort de Aebi-maaier met een maai balklengte van 1350 mm. De aandrijfas bevindt zich op de riemschijf.



Het dashboard is tot een minimum beperkt - typisch voor de jaren vijftig - en biedt slechts één meter aan de onderkant: een ampèremeter.



Zijaanzicht van de luchtgekoelde viercilindermotor in V-opstelling. De elektrische benzinepomp (links) is achteraf gemonteerd - normaal doet een mechanische membraanpomp hier zijn werk.

slechts in beperkte mate mogelijk was. Een Elfer Deutz stond voor veel boeren te hoog op de wielen; de wijdverbreide zuivelindustrie heeft nog steeds ultra-manoeuvrerbare tractoren met een laag zwaartepunt nodig. Natuurlijk was Hans Bodmer niet de enige die tractoren probeerde te bouwen. Maar hij had het geluk om in 1949 de ontwerper Max Wüest van concurrent Bühler over te halen om voor hem te werken. Wüest legde de basis voor de tractoren, die onder de naam Oekonom verkocht werden: geveerde vooras, maximale stuurhoek, luchtgekoelde motor, ex-

terne trommelremmen en rondsels voor de eindoverbrenging. Het eerste Oekonom-prototype was klaar in hetzelfde jaar, gevolgd door een eerste oplage van 50 exemplaren. De belangrijkste aankopen waren de vier-versnellingsbak van ZF en de motor. De keuze was tussen een twee- en een viercilindermotor, beide benzine-motoren van de Amerikaanse fabrikant Wisconsin Motor Company. De viercilinder is een vreemd model. Door de V-vormige opstelling is hij compact en is luchtkoeling ongecompliceerd. Wisconsin Motors bracht hem in 1935 op de markt als stationaire en inbouwmotor voor industriële

toepassingen. Belangrijkste kenmerk: zo eenvoudig mogelijk. Dat betekende; het afzien van de nieuwerwetse kopklepmotor en gebruik blijven maken van verticale zijkleppen. Dit betekende dat er tussen de cilinders een korte nokkenas kon worden gebouwd, die de kleppen direct aanstuurde. Zijkleppen hebben over het algemeen een lagere compressieverhouding dan vergelijkbare ohv-motoren, wat zeker welkom is voor een inbouwmotor. Hij kan daardoor brandstof van lage kwaliteit verdragen, is onderhoudsarm en produceert toch voldoende koppel. Wisconsin Motors had duidelijk succes met deze motor, aangezien deze op

"Wat een plezier! Dankzij het lage zwaartepunt is de Alpina-Oekor erg veilig op hellingen. Maar je kunt er natuurlijk ook gewoon op rijden door het herfstbos rijden' en genieten



Ongebruikelijke constructie: de vooras bestaat uit twee dwarsgeplaatste bladveren naast elkaar.



Dit is niet de riemschijf, maar een van de twee externe hydraulische trommelremmen.

grote schaal werd toegepast en in productie bleef. Tot op de dag van vandaag kun je een VH4D-motor gloednieuw af-fabriek kopen, en die verschilt alleen in details van het 'VF4'-model, dat Oekonom vanaf 1949 hanteerde. Ook het aandrijfconcept van Max Wüest is interessant. Het differentieel bevindt zich niet op de aslijn, maar twee handbreedtes ervoor; De asaandrijving vindt plaats via één rondsel reductie per zijde. Waar je met weinig moeite een differentieelslot kunt plaatsen, dat in feite bestaat uit een huls die de binneneinden van de aandrijfassen met elkaar verbindt. Heel erg slim. De Oekonom trekkers waren standaard voorzien van een aftakas, riemschijf en een Aebi maaibalk. Niettemin produceerde Hans Bodmer AG in 1951 slechts 170 exemplaren - het gehoopte succes werd gewoon niet gehaald. Daarom werd de gehele tractorproductie verkocht aan C. Hoegger & Cie. A.G. van Gossau, één gevestigde fabrikant van voedselverwerkingsmachines. De onderdelen voor 30 van Hans Bodmer overgenomen tractoren werden naar de fabriek in Gossau gebracht en eind 1951 voltooid. Men begon in het voorjaar van 1952; De tractoren kregen een iets eleganter vormgegeven

voorkant, de nieuwe merknaam Alpina-Ekonom en een nieuw logo dat het programma van het moederbedrijf op treffende wijze illustreert: zuivel-, slagerij- en bakkerijproducten symbolisch verzameld in de segmenten van een fijnmechanisch tandwiel, dat staat voor de precisie van de producten. De eerste serie werd intern Type 1 genoemd; Er werden nog steeds Wisconsin-motoren met twee of vier cilinders ingebouwd. De verkoop aanduidingen waren 1/2 LB en 1/4 LB, onderverdeeld in serie 1, twee- of viercilinders, luchtkoeling, benzine. De motor was leverbaar met 1550 of 1760 cc inhoud en een vermogen van 20 of 24 pk. Ook de nieuwe fabrikant slaagde er niet in een groter productievolume te realiseren. Halverwege 1953 waren er nog maar 103 exemplaren van de Type 1 verkocht. De opvolger, de Type 2, verschilde vooral door de ZF-vijfversnellingsbak; Bovendien was er nu als optie een Hatz-dieselmotor met 20 pk verkrijgbaar, evenals een petroleumversie van de Wisconsin-viercilinder. Maar de verkoop ging maar in een langzaam tempo. De fabrikanten in Gossau bleven de tractor verder ontwikkelen; deze kreeg nieuwe transmissies en krachtigere motoren, later ook die van MWM. In 1963 kwam er

een einde aan de tractorproductie bij C. Hoegger; de productie heeft waarschijnlijk nooit de kosten gedekt. In totaal werden er slechts 1.230 Alpina Economists gebouwd, waarvan 439 met Wisconsin-motoren. Dus nu staat er zo eentje voor ons, en laat zijn prachtige zijklepgeluid klinken. Dit exemplaar werd voor het eerst geregistreerd in 1955 en is dus een type 2 met de typecode 2/4 LB; De 24 PK carburateurmotor met een achteraf ingebouwde elektrische brandstofpomp. Koppeling en rem willen met de hakken bediend worden – deze laatste werkt feitelijk hydraulisch. Als de melkveehouder minimaal schoenmaat 45 draagt, kan hij zijn voeten comfortabel op de voetsteunen laten rusten en hoeft hij alleen maar zijn hak naar beneden te drukken om te remmen. Tussen de knieën bevinden zich twee handremhendels, één voor elke kant - een effectieve oplossing voor remmen op één wiel. De ketelvormige dieseltank bevindt zich in het voorste gedeelte van de motorkap en kantelt mee naar voren wanneer de motorkap wordt geopend. Nu wordt duidelijk dat de motor wordt omgeven en ondersteund door een sterke halve schaal. Zijn vier poten – het is tenslotte een industriële motor – zijn op deze gegoten schaal geschroefd.

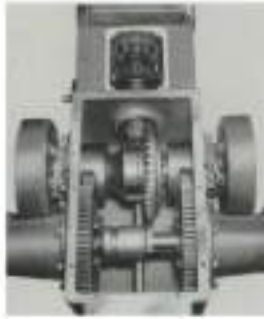


Foto links: De Oekonom TF2 met 13 pk tweecilinder is de voorganger van de Alpina Oekonom.

Midden: Het ingenieuze aandrijfconcept van Max Wüest was er al in verwerkt.

Rechts: Gegoten behuizing voor de ingebouwde motor met vastgeschroefde voorasbeugel



De twee tankdoppen op de motorkap duiden er op dat er een 20 pk petroleummotor ingebouwd is.

Tegelijkertijd vormt dit het ondersteunende element voor de vooras...
Typisch Zwitsers: een echte exoot, vroeger al zeldzaam, en vandaag de dag nog meer. Moge de Oekonom

nooit vergeten worden!

Tekst: Till Laufen Foto's: Joachim Storch, archief

Overgenomen en vertaald uit het Duitse Oldtimertijdschrift:





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




- DOMOTICA
- TELEMATICA
- BEVEILIGING
- ELECTROTECHNIEK
- TELEFONIE



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

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

 **Biggelaar**
installatiebedrijf

**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

KLEINE GEB

Er werden halverwege de jaren vijftig slechts veertien exemplaren van deze bizarre werktuigdrager gebouwd. De "Fahr Schlepper Freunde" bezitten er eentje, en hebben ons de geheimen van de GT 130 prijsgegeven.



AKTE SERIE



Eis voor het ontwikkelteam uit Gottmadingen: Optimaal zicht op het werkgebied tussen beide assen. Bijzonderheid: de motor en transmissie zijn gescheiden.

FAHR



Fahr presenteerde het eerste prototype van de werktuigdrager op de DLG-tentoonstelling in München in 1955. Gegarandeerd versted staand publiek.



Hier wordt de GT 130 getoond inclusief de zaaimachine. Hoe praktisch de voordelen ook waren op het terrein zelf, de opbouw tijden moesten lang en inspannend zijn geweest.

De werktuigdrager was een 'hot item' in de jaren vijftig, en zorgde voor veel unieke oplossingen. Misschien wel het meest eigenzinnige is de 'Fahr Gerätetrak'. Bij de GT 130 zijn de motor en transmissie van elkaar gescheiden. Maar dat is volkomen logisch, om het te kunnen begrijpen, moet je op een speciale manier gaan denken, zoals de mensen van Gottmading.

Ach ja! Is er iets misgegaan in het chassis? Het lijkt alsof er ergens, bovenop een tractor, een laadplatform is gevallen en tussen de motor en de chauffeur is blijven steken, "Het is even wennen", zegt Karl-Heinz Rigling, "de bak met de motor ver naar voren, de lange wielbasis, je moet bochten heel anders benaderen. Ik weet ook niet hoe het zicht is wanneer het platform is geladen..." De man kent zijn vak, hij is een rijdende veteraan en tot op zekere hoogte de 'minister' van technische zaken van de 'Fahr Schlepper Freunde', die op hun beurt de historische erfenis van de 'Maschinenfabrik Fahr' in stand houden. Het apparaat met de vastgeklitte laadruimte is een van de meest merkwaardige creaties van de nuchtere Gottmadinger. Het is juist deze nuchterheid die laat zien hoeveel moeite en energie de fabriek destijds in dit model heeft gestoken – en hoeveel er werd verspild. "Het was geen bestseller. Maar...!" Karl-Heinz Rigling citeert uit een nummer van het clubblad dat is gewijd aan deze tractor met de naam GT 130. Nee, hij werd helemaal niet verkocht: "Er zijn veertien exemplaren gebouwd, en allemaal op verzoek! Let eens op de tandwielkast tussen de centrale middenbalk en de vooras constructie." Rigling tikt op het genoemde gietstuk. Ziet er onopvallend uit, maar komt alleen voor op de GT 130, en moest dus afzonderlijk worden gegoten. Het bevat een versnellingsbak die het aandrijfkoppel overbrengt naar het niveau van de achteras,

evenals een hydraulische pomp en een aftakasaandrijving. Uiteindelijk heeft Fahr het binnenwerk van dit complexe apparaat zelf veertien keer met de hand gemaakt! De machinefabriek had duidelijk hoge verwachtingen van deze tractor. Net als de gehele Duitse trekker-industrie in algemeen Een proces dat we vandaag de dag 'hype' zouden noemen: de wederzijdse hype over een populair idee, gevolgd



door een nog gewelddadiger crash van datzelfde idee. Sorry, waarschijnlijk niet, de meeste actieve mensen uit de jaren vijftig zijn niet meer onder ons, maar ze zouden waarschijnlijk spreken van een enorme geest van optimisme in de landbouwtechnologie, die openstond voor grote vooruitgang. Maar nu de werktuigdrager: Het systeem van de toekomst. Er waren vroege experimenten in de jaren dertig en in 1949 waren de eerste exemplaren klaar voor serieproductie en waren te zien op beurzen in Oost en West. Ze inspireerden blijkbaar genoeg serieuze mensen, zodat rond 1953 alle fabrikanten geloofden dat er geen ontkomen aan was voor de alleskunner. Ze maakten allemaal dezelfde kardinale fout. Alle GT's hadden hier last van, van Lanz Alldog tot Wesseler Ackermeister: ze waren allemaal te zwak. In de jaren zestig kwamen er meer pk's, maar tegen die tijd leefde de GT alleen nog bij Fendt en IFA. Hoe het ook zij, de Fahr Maschinenfabrik betoonde zich aanvankelijk terughoudend (niet zonder enige wijsheid) en bracht eerst haar eigen programma op orde. Het is niet precies bekend wanneer de ontwikkeling van de eigen "Gerätetrak" begon. Als basis werd gekozen voor de D 130 H met een Güldner tweecilinder en ZF-transmissie (wat de tijdsgrens verkortte, deze kwam in oktober 1954). Die H staat voor 'hochrad', d.w.z. grotere bodemvrijheid. Dat was nodig, de werktuigdrager vereist als constructieprincipe zoveel mogelijk montage-ruimte, vooral tussen de assen, waar de bestuurder een zo helder mogelijk beeld krijgt van wat er aan de hand is, en niet na drie dagen

werken naar de chiropractor hoeft. Dat was zeker de aanleiding voor de vreemde plaatsing van de motor voor de vooras. Werktuigdragers zijn altijd onderhevig aan compromissen, daarom jongleerden de meeste fabrikanten hun motoren rond de achteras (alleen bij de GT 300-serie vond Fendt de optimale opstelling, namelijk ondervloer -

maar dat was pas in 1984 het geval). Bij Fahr hebben ze de concepten afgewogen en besloten om de nadruk vooral te leggen op twee montage-ruimtes, die een conventionele tractor destijds niet had: tussen de assen en achter de aandrijf-as, maar daar specifiek voor gedruwd gebruik, dat wil zeggen: bij achteruit rijden. Op zich geloofwaardig, nietwaar? Wanneer de laadruimte is verwijderd, heeft de trekkerchauffeur namelijk perfect zicht op de tussenas apparaten, waardoor de GT 130 voldoet aan de eerste basisvereiste van een werktuigdrager. De ZF A5-transmissie zou kunnen worden uitgerust met een kruipversnelling, maar vooral met een omkeerfunctie, zodat voor beide rijrichtingen de volle twaalf versnellingen beschikbaar zijn. De achterhefinrichting is standaard. Als u een zwadmaai-er of hooimachine aankoppelt en op de 'hulpstoel' gaat zitten voor achteruitrijden, heeft u perfect zicht op de aanbouwmachines. Toegegeven, je moet het stuur liefdevol omhelzen, maar de pedalen zijn normaal ontworpen, zelfs voor achteruitrijden, alleen de versnellingspook, je moet het schema in je hoofd omdraaien. Hiermee wordt voldaan aan de tweede GT-basisvereiste: zoveel mogelijk werk door één man verrichten, met slechts één universele trekker. Je raadt het al, hier komt de grote MAAR. De GT 130 was op zich zelf geen goedkope aanbieder, maar om hem echt verstandig te gebruiken en de mogelijkheden maximaal te benutten, moest je niet alleen de extra's bestellen, maar ook de speciaal daarvoor ontwikkelde apparaten. Tot de

Zeer puristisch: het dashboard van de GT 130 met startknop, controlelampjes en zekeringkast.



De hendels worden gebruikt om de maai balk en de pomp aan en uit te zetten, maar zijn lastig te bereiken vanaf de bestuurdersstoel.

De tweecilinder 2 LD uit Aschaffenburg. De 17 pk waren geenszins voldoende voor de werktuigdrager.



De Fahr GT 130 met een centrale langsligger kantelt zijwaarts. Om dit te doen, moest men een spindel tussen de hefarm en de laadbak monteren.



Twee bestuurdersstoelen. De hulpstoel en tank zitten dicht bij elkaar. Deze kale stoel voor achteruit rijden maar minimaal voorzien van normale pedalen.



extra's behoren onder meer: de tweede hefinrichting voor de tussenasruimte, een laadvloer (kantelbaar) of een maibalk. Er waren ook maai-, onderhouds- en grondbewerkingsapparaten voor de tussenasruimte verkrijgbaar bij de bedrijven Eberhardt en Tröster. Alles wat je maar kunt wensen is aanwezig. Chequeboekje alstublieft, meneer! Hoe bedoel je? Ja, (schraapt keel) uw bestaande uit-

rustingsstukken aan de achterzijde passen op de achterste hefinrichting, maar ja... Drie veelzeggende punten. Wat erachter verborgen zat, is grofweg dit: de hydrauliek achteraan is standaard ontworpen, en biedt plaats aan alle conventionele apparaten, maar door de lange wielbasis heeft de GT 130 de wendbaarheid van een diesellocomotief. Bovendien weegt de tractor alleen al bijna anderhalve ton

(zonder laadbak), plus het apparaat - en dan duurt het niet lang voordat de kleine Güldner-tweecilinder op zijn tenen loopt. 17 pk! Nou, daar is het weer, het probleem van alle eerste generatie werktuigdragers. Fabrieksfoto's laten zien dat er veel mogelijk is, niet alleen de verwachte combinatie van twee werkstappen in één handeling, maar ook exotische toepassingen zoals nivelleren en duwen met

Tot de standaard leveringsomvang behoorden bovendien een versnellingsbak aftakas en de driepunts hefinrichting. Een tweede bestuurdersstoel, die in de rijrichting staat, is voor als de boer achteruit moet rijden.



Eéntje als geen ander. Het Gottmadinger-concept was niet erg populair bij de boeren. Tussen april 1955 en december 1956 werden slechts 14 werktuigdragers gebouwd.



De pedalen worden dubbel geïnstalleerd voor beide rijrichtingen. Ook de aftakas in het midden van het voertuig was standaard.

behulp van een mes (op de achterhefinrichting in achteruitrijmodus). Vrijwel alles zou mogelijk zijn geweest als de bezitter eenmaal zijn gedachten had aangepast aan de bijzondere kenmerken van de Fahr GT 130. Basiszaken als spoorverstelling zijn uiteraard sowieso aanwezig. "Hij wordt altijd bewonderd. Veel mensen weten niet eens dat we een werktuigdrager hebben gebouwd", zegt Karl-Heinz Rigling. Er zijn nog steeds vier exemplaren bekend; Fahr-liefhebbers ontdekten dit exemplaar een paar jaar geleden tussen de handelswaar van een Noord-Duitse dealer. "Hij was in slechte staat, er ontbraken veel onderdelen. We hebben hem volledig gedemonteerd, replica's zijn voor ons geen probleem, we hebben alle tekeningen en plannen in het archief." Fantastisch toch? Je ontdekt een belangrijke exoot, en hoeft nog steeds alleen maar naar de plank te grijpen en het sjabloon voor het origineel te vinden. Nadat de GT 130 klaar was, kreeg hij zijn verdiende plaats in de uitrustingshal van de club (die tevens het museum vormt) de laadbak werd even later gebouwd; Tegenwoordig kunnen we ons alleen maar voorstellen wat de machinefabriek van Fahr in deze werktuigdrager heeft geïnvesteerd, om daarna pas na twee jaar intensief werken te beslissen: schrijf het af! Eind 1956 was er een andere trend in volle bloei, die een essentieel voordeel van alle werktuigdragers combineerde met het conventionele ontwerp. Ook deze wespentaille voor tussenas bevestiging vond zijn weg naar Fahr, in de vorm van de D88. Hij kon niet alles tegelijk doen, maar hij vroeg niemand om zijn of haar hersens in bochten te wringen.

Tekst: Till Laufen
Foto's: Andreas Beyer,

FAHR

Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
BLATT FÜR DIE DEUTSCHEN LANDWIRTSCHAFTS-OLDTIMER

Werner van Gestel

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

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



OVERWATER 
VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- De oldtimer specialist door onze jarenlange ervaring als 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 opzibendes en vertaalsrechtsbijstand.
- Ook verzekeringen voor oldtimer 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



IN- & VERKOOP TRACTOREN EN MACHINES OISTERWIJK

info@honpijnenburg.nl

+31 (0)642780818

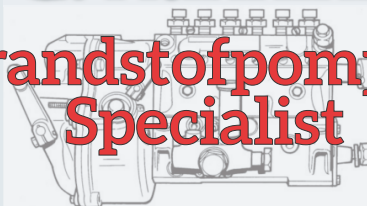
Logtsebaan 17

PIJNENBURG
HANDELSONDERNEMING



Diesel Service G. Hannink

Brandstofpompen Specialist



Oldtimer brandstofpompen
en verstuivers

Verkoop, reparatie,
controle, testen en
afstellen van alle merken.

Meer dan 50 jaar ervaring!

Reutummerweg 31, 7651 KK Tubbergen

06 53 94 11 44

g.hannink@hotmail.com



M

JOS MARTENS

TUIN & PARKMACHINES
LANDBOUW

Ginderdoor 55 - Mariahout 0499 - 42 31 31

www.josmartens.nl

PAKKEN DRAGER

Stro- of hooibalen met de hand laden - of maakt u liever gebruik van de Fella-Perfekt BA 95? We hebben het technologische wonder aan het werk gezien



Veertig jaar geleden maakte de Fella-balenmachine het mogelijk om het moeizame proces van het laden van stro en hooibalen tot een minimum te beperken. Wij hebben zo'n mechanisch meesterwerk bekeken, bij praktisch gebruik op het stopelveld.

Het stro oogsten in de zomer was prachtig, vertelt de romanticus, terwijl de boer uit eigen ervaring spreekt over ellendig saai werk: Nadat het graan was gemaaid en het

stro in balen was geperst, bleef de laatste stap nog over; Overwegend zwaar handwerk. Eén man bestuurde de tractor, twee helpers gebruikten een gaffel om de balen op de wagen te manoeuvreren, waar een vierde man ze opstapelde om ruimte te besparen. De daaropvolgende opslag op de zolder van de schuur vergde weer een even grote mankracht. Al begin jaren vijftig ontwikkelde de landbouw zich meer in mechanisatie. Er was sprake van een toenemende kosten-druk en een tekort aan arbeidskracht-

en. Gewoon boerenwerk? Efficiënt, standaard en handmatig laden van stro of hooibalen, of maakt u liever gebruik van de Fella-Perfekt BA 95? We hebben het technologische wonder aan het werk gezien. De te bewerken gebieden groeiden steeds verder tot grotere eenheden samen. Steeds meer gedifferentieerde machines en het toenemende vermogen van tractoren stimuleerden deze ontwikkeling, weg van handmatige activiteiten. Begin jaren zeventig bouwde het landbouw technisch bedrijf Kem-



per in de stad Lohne een eenmans-systeem voor het verzamelen van balen hooi en stro. Met deze getrokken machine, ook wel balenmachine genoemd, was het nu mogelijk om binnen korte tijd grote hoeveelheden kleine pakjes te verzamelen. Alleen de bestuurder van de tractor was nodig. Kemper bood drie varianten aan: de Express BA 75, BA 95 en de BA 125. Het nummer in de typeaanduiding gaf de maximale baalcapaciteit aan. De oogsttechniek specialist Fella bouwde de balenmachines onder licentie in Feucht, Beieren, onder de namen Perfect BA 75, Perfect BA 95 en Perfect BA 125. Eén van deze zeldzame exemplaren is eigendom van de "Oldtimer Freunde Südkreis Nienburg" in Warmsen, Nedersaksen. "Onze Fella-balenpers was van een boer geweest in het naburige dorp, waar deze machine lange tijd dienst deed", vertelt Marc Feldmann, de voorzitter van de club. "Hij had geen familie, en runde zijn boerderij alleen. Hij kocht dit mechanische wonder eind jaren zeventig voor ongeveer 17.000 mark. Hij vertelde ons; "Destijds was gat even duur als een Deutz D 4006, dus het was een enorme investering." Een paar jaar geleden schonk de vorige eigenaar de liefhebbers van oude tractoren het zeldzame apparaat voor weinig geld, en in werkende staat. Op het typeplaatje staat 1977 als productiejaar. Het enige dat nodig was, waren nieuwe banden erop en een volledige revisie van het elektrische systeem. Jan Konemann is verantwoordelijk voor het onderhoud en de verzorging. Hij heeft zojuist de kettingen ingekort en grondig geolied, en ook enkele verrotte planken vervangen.



In de carousel worden de balen continu naar het einde van het transporttraject getransporteerd.



Als een uurwerk: de krachtoverbrenging werkt puur mechanisch en is een lust voor het oog voor liefhebbers van historische techniek.



Als de uit de ontvangst-inrichting geduwde baal tegen dit vouwmechanisme drukt, komt de carousel langzaam op snelheid.



Alleen de bestuurder van de trekker is nodig om het stoppelveld binnen zeer korte tijd pakkenrij te maken.

Hij doorloopt het smeerplan regelmatig nauwgezet met de vetspuit en controleert de vetstroom in het hoektandwiel aan de achterzijde. De Fella balenmachine verkeert technisch en optisch nog in een uitstekende staat. Maar terug naar het stoppelveld. Gisteren werd ongeveer drie hectare geoogst Heiko Döpke perste het stro in handzame vierkante balen. Allemaal in stijl uiteraard, met zijn gerestaureerde Massey-Ferguson MF65 uit 1960. Trots baant hij zich een weg terwijl de getrokken ME-balenpers type 15-8 de ene bundel na de andere uitwerpt. Ondertussen is ook Jan Kénemann klaar om te vertrekken. De balenverzamelaar wordt getrok-

ken door zijn IHC 383. Vooraf legt hij ons uit hoe het werkt: 'Eigenlijk hoef ik alleen maar tussen de rijen door te rijden, en te zorgen dat ik de individuele pakjes krijg. Ik heb alles redelijk nauwkeurig afgesteld met het op-raapapparaat. De baal wordt automatisch in de lengterichting gedraaid en tegen een vouwmechanisme omhoog gedrukt, dat op zijn beurt de eindeloze ketting met de scherpe meeners activeert. De machine komt op snelheid. De aftakas van de IHC levert constant 540 omwentelingen om de balenraper aan te drijven, die nu de pakken één voor één oppakt. Als een eenrichtingsachtbaan op drie niveaus. De Fella-machine werkt snel



Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



De Fella Perfect BA 95 wordt regelmatig gebruikt door de Oldtimerfreunde Südkreis Nienburg.



en betrouwbaar. Niets raakt verstopt, geen pak kantelt of scheurt open. Nog geen kwartier is verstreken en de balenverzamelaar is volledig geladen. "Volgens de fabrikant bedraagt de maximale laadcapaciteit 95 balen, waarbij er 25 balen per minuut worden opgepakt", zegt Jan Kénemann. "Een beetje optimistisch, maar dat is logisch, zeggen de praktijkmensen. Mijn ervaring is om wat langzamer te werken en maximaal 80 pakjes binnen te halen. Hierdoor wordt het risico op verstopping geminimaliseerd. Zodra de robuuste techniek is geblokkeerd en stilstaat, kun je echt met veel plezier weer aan de slag. Overigens reageert de opvangbak ook gevoelig op vochtige balen." We gaan de balen lossen op de boerderij van Jans vader. Hij heeft de kleine vierkante balen in grote hoeveelheden nodig voor zijn kalven, en voor enkele vrienden met paarden. Zijn jaarlijkse behoefte bedraagt ruim 2.500 stuks: grote ronde balen zijn

door de beschikbare opslagmogelijkheden uitgesloten. Met gevoel voor afstand wordt de twaalf meter lange combinatie van Fella Perfect BA 95 en IHC 383 achteruit gemanoeuvreed naar de afleverlift, die schuin omhoog gaat ten opzichte van het luik in de gevel van de stal. In de losmodus draait de carrousel nu in de tegenovergestelde richting en spuugt de ene baal na de andere uit. Hiervoor trekt Jan simpelweg aan een touw, dat bij draaiende aftakas een koppeling activeerde en de rotatiebeweging op gang brengt. De snelheid van het losproces is traploos regelbaar. Op dit punt is opnieuw handmatig werk vereist. Jan moet wel elke baal afzonderlijk van de losgoot op de transportband manoeuvreren. Maar Fella had destijds ook een automatiseringsmogelijkheid voor dit werkproces voorzien, zoals Marc Feldmann weet: "In het staltechniekprogramma van Beieren bestond een geschikt transportsysteem dat de balen zonder hand-

matige tussenkomst via een rail die aan de zijkant liep naar het laadluik bracht. Er is zelfs een verdeelsysteem voor deze installatie, en het dak van de schuur zou ook opengeklapt kunnen worden." In tijden van de volumieuze ronde en vierkante balen en van opraapwagens met aanzienlijk grotere capaciteiten hebben de balenmachines van Fella en Kemper op zijn best nog een historische waarde. Vijftig jaar geleden waren ze hoogst modern. Ondanks de hoge prijs voor de complexe machines werd de investering vroeg of laat toch beloond voor de eigenaar. Hierdoor werd het mogelijk om een bijzonder tijdrovend en energie rovend werkproces uiterst efficiënt te realiseren. En iedereen die deze ontwikkeling in de zogenaamd goede oude tijd heeft meegemaakt, was dankbaar voor deze ingenieuze technische oplossing.

Tekst en foto's: Ulf Kaack



In de losmodus draait de carrousel van de Fella balenmachine naar achteren. Fella had zelfs een laad- en transportsysteem in zijn assortiment.



BROEDERSBOXTEL
HANDELSONDERNEMING

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



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

Online advertentieplatform voor uw klassiekers



Gemakkelijk kopen en
verkopen van klassiekers



Hét online advertentieplatform sinds 2009. Met meer dan één miljoen bezoekers per jaar is Online Classic World één van de grootste platformen voor de klassieke markt van auto's, vrachtwagens, motoren, agri & onderdelen.



ONLINE CLASSIC WORLD

www.onlineclassicworld.com

van **D**eursen
iervoeders

VOER / STROOISELS, OOK PARTICULIER



www.vandeursendiervoeders.nl

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

Industrieweg 8 5492NG Nijnsel
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

**HIER IS NOG
PLAATS
VOOR UW
ADVERTENTIE**

-neem contact op met Joke Kuipers 06 13670287-

Auto's, vrachtwagens,
tractoren, land- en
bosbouwmachines,
bromfietsen, motoren
en nog veel meer!

WISPA
OLDTIMER BOEKEN



Wispa Oldtimers
Langloosmeestraat 12 7046 AA Velfhuizen
M: 06 - 5319 4582 (Ward) | 06 - 2036 3059 (Fons)
T: 0314 - 651 721 | E: info@wispaoldtimers.nl
Kijk voor ons volledige assortiment op:

www.wispaoldtimers.nl



Fjorden Diesel

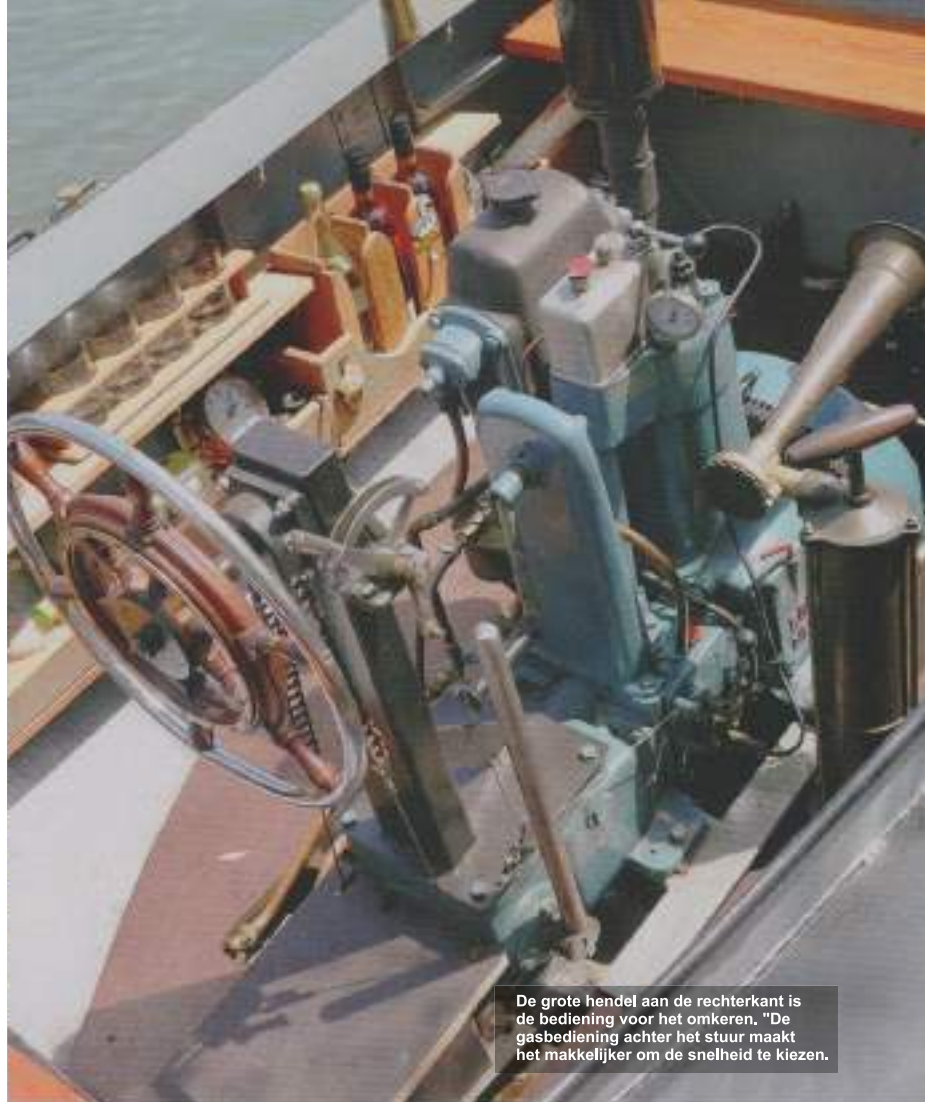
Er is nauwelijks iets bekend over deze Noorse motoren. Daar gaan wij nu verandering in brengen met een Sabb eencilinder diesel

Start hem en geniet van het geluid en de trillingen, maar voor velen Stamo-vrienden is dat duidelijk niet genoeg. Een motor moet iets creëren, idealiter iets verplaatsen. Dat doet de Sabb-diesel uit ons verhaal. Met zijn tien pk duwt hij een Nederlandse "Vlet" door rivieren en kanalen.

Ja, we weten hoe we "Saab" moeten spellen. Maar ook dat er "Sabb" bestaat. Zodra het gesprek over dit motormerk gaat, verschijnen de betweters, en corrigeren de naam naar "Saab". Omdat deze Noorse motorfabrikant relatief onbekend is in dit land. Ook omdat er maar weinig motoren lopen en daarom meldingen van motorschade bijna niet voorkomen. In de jaren twintig nam de

motorisering in Europa snel toe. ook bij stationaire motoren. Ze drijven dorskasten, molens, waterpompen en vele andere machines aan. Bovendien worden ze steeds compacter, waardoor de toepassingsmogelijkheden nog groter worden. In Damsgard, een district in Bergen, Noorwegen, werken de broers Hakon en Alf Soyland sinds 1925 aan één stationaire gloeikopmotor. De drie pk sterke eencilinder was zo compact en licht dat de eerste vissers al snel kennis maakten met de zogenaamde semi-diesel genaamd Sabb. De motor laat zich eenvoudig te starten en uiterst betrouwbaar. Naast diesellolie loopt hij ook op licht verteerbare walvisolie, destijds een populaire lampenbrandstof. Deze motor bleef tot 1962 vrijwel ongewijzigd in productie. In 1935 ontwikkelden de Noren een nog krachtigere gloeikop,

die men met vier tot negen PK zelfs tot het jaar 1965 produceerde. Toen in de jaren zestig niemand meer wilde voorgloeien, kon Sabb dit compenseren met de voldieselmotoren die sinds het midden van de jaren vijftig waren ontwikkeld. Latere stationaire motoren konden gestart worden met behulp van een zwengel; Maar de maritieme G-serie kon gestart worden met behulp van een elektrische starter. Het bijzondere aan de G-versie is de bijbehorende schroef met variabele snelheid, waarvan de snelheid variabel verstelbaar is tot aan achteruit varen. Deze technologie is duur, en daarom werden de goedkopere GG-motoren, die met slingerstart en gloeibougie, zag maar; de normale stationaire motor meer verkocht. Voor de inbouw in boten gebruikten de ontwerpers een tandwielkast om de aandraaislinger zo



De grote hendel aan de rechterkant is de bediening voor het omkeren. "De gasbediening achter het stuur maakt het makkelijker om de snelheid te kiezen.



Service truc: trek de slang los en houd deze in een bak, start dan de motor en laat hem stationair draaien. Na het verdraaien van de hendel wordt de olie eruit gepompt. Er blijft een restant in het carter achter dat voor smering zorgt.



Deze hendel direct op de injectiepomp regelt het toerental. Omdat het moeilijk te bereiken is, heeft Robert Entenmann een afstandsbediening gemaakt met hulp van een kabel en een hendel achter het stuur.

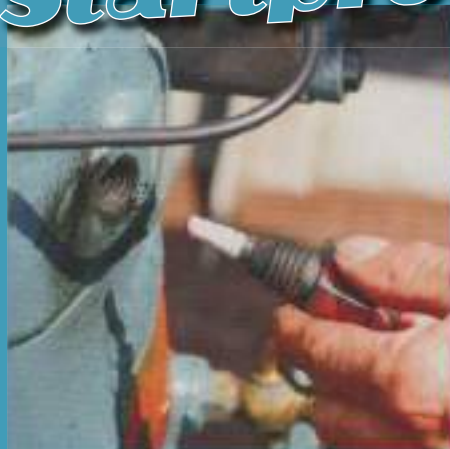
Pas op, hier kom ik aan: Een handbediende hoorn was gebruikelijk en verplicht op schepen zonder elektriciteit. Vooral in de mist op de Nederlandse waterwegen.



Overgenomen en vertaald uit het mooiste Duitse Oldtimer-tijdschrift:

Oldtimer
TRAKTOR
DE WERELD VAN OUDERE VOERTUIGEN

Startproces



Hoewel de Sabb-motoren verkrijgbaar waren met een optionele elektrische starter, vertrouwt Robert Entenmann op de klassieke methode. Een gloeilontje wordt in een speciale houder in de verbrandingskamer gedraaid, waarna de compressie wordt opgeheven en de motor krachtig wordt gestart. Nadat de compressiehendel weer is omgezet, start de één-cilinder onmiddellijk.

ver omhoog te plaatsen dat de romp niet in de weg zit, en zonder moeite kan worden rondgedraaid. Toch was er een starterkans die een elektrische starter als optie mogelijk maakt. Vanaf 1955 waren de één-cilinder diesels watergekoeld en tien pk, en de luchtgekoelde hadden 14 PK. Iets later verschenen watergekoelde twee-cilindermotoren met 18 tot 30 pk. Als motoren specialist houdt Robert Entenmann niet alleen van zijn Allgaier-verdampers. Ook houdt hij ervan om het water op te gaan in een speciaal soort sleepboot. Op de nabijgelegen Neckar nodigt hij ons uit voor een stevige tocht met de "Entich 8". Stalen romp, twee zitbanken en een fraai vormgegeven bekerhouder zijn genoeg voor plezier vaartochtjes. En natuurlijk de Sabb één-cilinder, die onze schipper nu tot

leven brengt. Een gloei-lontje in de cilinderkop en een paar moedige draaibewegingen van de krukas zijn voldoende om de zelfontbrander aan het lopen te krijgen. Na een paar seconden loopt de diesel soepel. Wanneer de vooruit versnelling wordt ingeschakeld, begint de boot te bewegen. Een pleziersnelheid van ongeveer tien tot twaalf km/u is mogelijk. De boot beweegt zich geruisloos en vrijwel trillingsvrij door het water, een reden hiervoor is het zware vliegwiel en de speciale balancering: het vliegwiel wordt tegelijk met de krukas met verschillende balanceergewichten gebalanceerd. Als je hem demonteert, moet hij later weer in precies dezelfde positie worden geplaatst, anders gaat de machine hevig trillen", zegt de vrijetijdskapitein. Een paar jaar geleden heeft hij zijn "Opduwer" ontdekt in

Dordrecht in Nederland. Tussen 1910 en 1940 werden deze boten gebruikt voor het duwen of slepen van motorloze platbodemboten. Pogingen om die "vlets" te motoriseren; Omdat het zwaartepunt van de boeg hiervoor te vlak was, mislukte en werden de lichte sleepboten ingezet. Dergelijke schepen zijn uitzonderlijk robuust, weet Robert Entenmann, en vergen nauwelijks werk. Na de aankoop heeft hij alleen de kiel verlengd. Hierdoor is het gemakkelijker om de boot op de trailer te trekken. Hij gaf de motor een grote dieselservice en bracht ook enkele visuele verbeteringen aan. Over service gesproken: Omdat de olie aftapplug praktisch onbereikbaar is, hebben de mensen van Sabb een trucje geïnstalleerd. Om de olie te verversen, trek je er een slang vanaf, en hang deze in een opvangbak. Vervolgens draai je aan een hendel terwijl de motor draait en de machine pompt de gebruikte olie eruit. Als de oliestroom stopt, schakel dan snel de machine uit en vul deze met verse olie, en zie; het olie verversen is voltooid. Een klein reservoir in het oliecarter zorgt ervoor dat de moter tijdens de procedure overleeft. Dus als je ooit deze klassieke stalen boot op de Neckar ontdekt, dan weet je wel: een Sabb, met twee B's en één A.

Tekst & foto's: Dirk W. Koster

SABB

semi-dieselmotor



Puur comfort: een paar uurtjes tuffen op de Neckar zorgen voor perfecte ontspanning. Per uur perst de pomp tussen de 1,5 en 2,5 liter diesel door de verstuiver.

De Puzzelhoek

Augustus

Oplossingen sturen naar: Regina van den Meer Stekstraat 21
5388 KS Nistelrode of mailen naar: reginavdmeer64@gmail.com

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 onder deze goede inzenders verloot tijdens de jaarvergadering in April.

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

De overgebleven letters vormen samen nog een ruimte:



In of aan het huis

AFDAK
AFVOERKANAAL
BALKENPLAFOND
BENEDENHUIS
BOVENVERDIEPING
BOVENWONING
DE BEGANE GROND
DRAAITRAP
DRESSING
ERKER
ETAGE
GALERIJ
GARAGEDEUR

KELDERKAST
KELDERKEUKEN
KELDERTRAP
KELDERWONING
LOGEERKAMER
ONTVANGKAMER
OPKAMER
PATIO
POEZENLUIK
PORTIEK
REGENPIJP
SALON
SCHOORSTEEN

SCHUIFPUI
SCHUIFRAAM
SLAAPKAMER
SPANT
STUDEERKAMER
TUSSENVERDIEPING
VENSTERBANK
VERF
VESTIBULE
VLOER
ZIJGEVEL
ZITKAMER
ZOLDERVERDIEPING

Attentie: Oplossing insturen, bellen
of mailen vóór 27 september 2024

Met dank aan:





**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!

imotik
Think forward

**MOBIELE
MACHINEBOUW**

#Engineering #Constructie #Elektro #Hydrauliek #Software

Wij zoeken technische talenten
info@imotik.nl | Zandhoek 218, 5437 FJ Boesl

GERWIN VD POL AUTOMOTIVE



liempde

06-51939670 | GERWINDEPOL@GMAIL.COM | MA T/M VRIJ NA 18.00 UUR

**VOOR AL HET
ONDERHOUD
VAN AUTO
OF MOTOR**



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

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, trilbobines 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. Roestenburg Acht (Eindhoven) 040-2621561 of 06 22346476. 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 hiervoor onze website: www.mccormickboeken.nl M. van Kleef-Blom Den Aniel 06 50672450. jk1500@online.nl

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 150-400 mm met harde tanden en zachte prijzen op is op. Tandemasser/aanhanger met zwaar neuswiel, geen kenteken, alle borden kunnen plat en uitschuifbare bovenbouw voor tent en een tandemasser/aanhanger/plateauwagen (uitschuifbaar) leeg voertuig 486 kg 180x350 met kenteken. Met uitschuifbare bovenbouw met doek. Wim en Riek Schelle Liempde 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.

Diverse nieuwe gereedschappen, dopsleutelset klein tot groot, ook inch. Stuur-fuseekogel trekkers. Diverse tangen, extra lang, seegerring tangen, magneetschalen, staalborstels ook voor slijptol. Hoofdstroom schakelaars 12V. Diverse assortimentdoos kabelschoenen, zekeringen, circlips, borgveren, koperringen etc. Luchtgereedschap, verfspuiten. Sta op de ruilbeurzen of eventueel verzenden. Edwin van Riet Middelbeers. 06 12131793 Email: Eddyv8@hotmail.com

Feldmeister 2cilinder watergekoeld KD12Z, 22pk, met dorspoelie en kenteken. Kettingtakel 1 ton, hydrauliekpomp 600 bar. Alles voor een redelijk serieus bod. Frans van de Kerkhof Eindhoven. Email: franskerkhof@live.nl Tel.: 0630954287

Lister Hopper 7 pk lopend. 3x **Wolseley** op benzine lopend. Beugelzaag voor ijzer 400 Volt. **Deutz** D4005 met kenteken. Aanhanger 4 x 1.8 meter met kenteken. Kleine maalmolen voor stationaire motor. **Lister** L 7 pk lopend. Chris Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06-23197777.

Huifkar. Wim van den Berg st. Oedenrode (Nijnsel) 0413 - 474334 of 06 40941041.

Shanzlin ,tuinttractor 40 pk Diesel met **VW** motor, erg volledig o.a. hydroliek voor en achter, maar met werk, Laswerk aan cabine en vervangen van starterkrans. Vraagprijs 1950 euro tel. 073 5031186 Vinkel

Aanhanger merk **Anssems** bj. 2007 kenteken WX-RT-06, lengte 407 cm breedte 150 cm, één as geremd, laadvermogen 1000 kg verkeerd in nieuwstaat. Willie Koolen Keldonk tel: 06 20670693 of sientjekoolen@ziggo.nl

Mooie **Eicher** smalspoor type 3507 bouwjaar 1963 Jos Heijmans st. Oedenrode 06 53703675.



Gevraagd

Onderdelen van pendelstartmotoren van **Lanz**, onderdelen voor startmotoren van **Farmall** BMD en B450 voor reparatie. M. Roestenburg Acht gemeente Eindhoven 040 - 2621561 of 06 22346476. marinus.roestenburg@gmail.com



- 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 onze kwaliteit
kwaliteit is onze service

MEGENS

landbouw-mechanisatiebedrijf
ST.MICHIELSGESTEL



 06 214 318 94

 INFO@LMBMEGENS.NL

 WWW.LMBMEGENS.NL

**ONDERHOUD & REPARATIE
CONSTRUCTIE
TUIN & PARK
VERKOOP**


De Vresselse Hut
de gezelligste 'Hut' in de regio



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

Bezoek ons museum van oude ambachten

HOEVE STROBOL

Stoommachines

Automobielen

Tractoren

Ambachtelijk gereedschap

Huishoudelijk gerei

En nog veel meer

Strobolse Heidesteeg 10, Nijnsel

T 06 538 176 69

Kijk voor meer informatie en
onze openingstijden op:

www.hoestrobol.nl



**Verba, al 50 jaar
dé specialist in
voerbakken, RVS- en
kunststofbewerking**

Betrouwbaar, flexibel en ervaren!

Meer weten? Vraag ons naar
de mogelijkheden.



T 0413-474036 E info@verba.nl
www.verba.nl

VERBA 