

den uitlaat

Tweemaandelijks clubblad van de KLV



Nr. 6 december 2024

Klassieke Landbouw Werktuigen vereniging



ISSN nummer



2211-0186



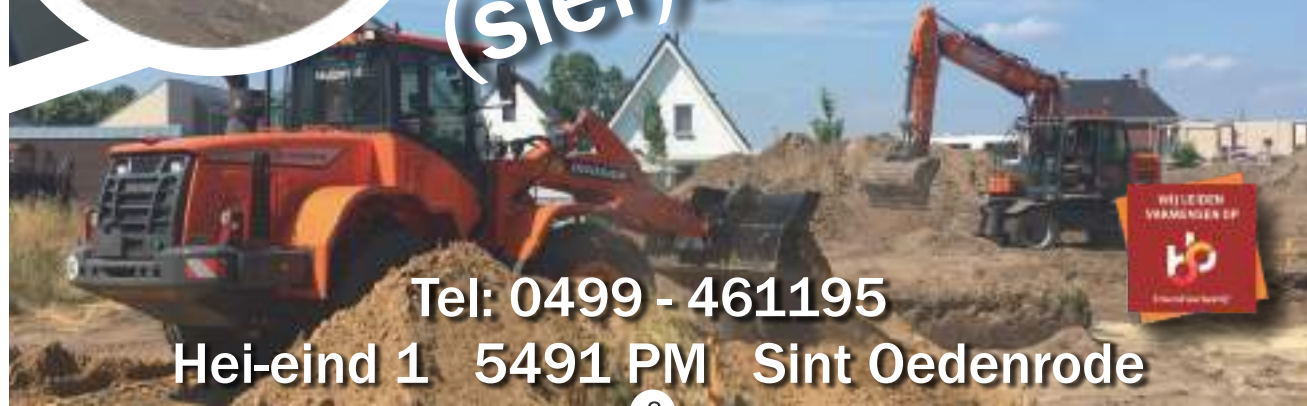
H. KUIJPERS BV

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

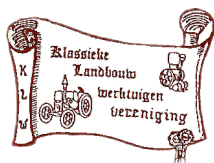
Penningmeester

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

Frans Vanbaelen - Corrie Bekkers - Twan Jonker
Anne Selten - Regina van der Meerv
Piet van der Poel

Druk, afwerking en verzending
BladNL Kazamat 28 Veenendaal



KLW is aangesloten bij:

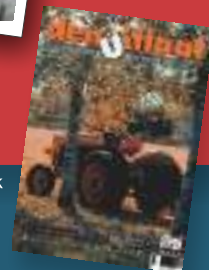


4. Colofon/Inhoud
5. Voorwoord
Info redactie
6. In Memoriam's
7. Chef frietpan
Kerstwens
8. Een daags busreis
10. Evenementenkalender
11. Rijmke
12. Verslag driedaagse busreis
14. Verassing toertocht Reek
16. KLW feestavond
17. Najaars ruilbeurs
20. Sponsoring KLW
25. Blunder van Henk Klomp
26. Ik geef de krik
32. Onbekend is onbemind
38. Oud nieuws uit 1980
42. Kort succes
50. Zeldzame Grosswieser
54. Vrijloper
58. Tuintractoren deel 27
61. Oplossing puzzelhoek
62. De Puzzelhoek
65. In en uitlaatjes

Inleveren Copy
volgend nummer
vóór 25 januari 2025
www.klw-vereniging.nl

E-mail: webmaster@klw-vereniging.nl

Foto voorkant: Facebook



Voorwoord

Het KLW-jaar zit er weer op

Alweer het laatste voorwoord van 2024, het jaar is alweer bijna om. Dan komt de tijd om weer terug te blikken, en ons op te gaan maken voor de komende feestdagen. Terugblikken kunnen we denk ik met een gerust hart. We hebben als club weer veel activiteiten gehad afgelopen jaar, en geen enkele daarvan af hoeven te lassen. dus dat heeft denk ik wel goed gelopen. Als bestuur denken we ook wel eens na over geheel nieuwe activiteiten, maar als we dan naar de agenda kijken is het altijd lastig om te zeggen waar deze in te plannen zonder een andere te laten vervallen. Wat we ook niet willen omdat eigenlijk alles wat deelnemers betreft wel goed bezet is; het ene natuurlijk wel meer, dan andere maar allemaal met nog ruim voldoende deelnemers, om door te laten gaan. We hebben eigenlijk bijna iedere maand wel een of meer KLW activiteiten te doen. Dat is ook niet erg, en het zijn vaak dezelfde deelnemers die hier met plezier aan meedoen, en dat moet natuurlijk wel zo blijven. Helaas hebben

we zoals jullie in Den uitlaat konden lezen, afgelopen jaar ook weer van verschillende leden afscheid moeten nemen. Dat zijn natuurlijk de minder mooie dingen van het leven, maar horen er helaas ook bij. Gelukkig komen er ook nog steeds nieuwe leden bij, en zo blijft het ledenaantal ongeveer gelijk. Dat voor zo ver over het afgelopen jaar 2024, Vanuit hier wens ik iedereen een fijne kerst en alvast een gezond 2025, en hopelijk zie ik jullie weer op één van onze KLW activiteiten volgend jaar, met als eerste alweer de nieuwsjaarreceptie op 8 januari in de Vresselse hut.

Tjef Broks



i nfo redactie

De laatste Den uitlaat van 2024, volgend jaar is het alweer de 39ste jaargang van ons clubblad en van KLW. We moeten al gaan denken aan ons 40 jarig jubileum, dat is alweer vlugger dan je denkt. In deze uitlaat vinden we weer diverse verhalen, artikelen wetenswaardigheden van allerlei onderwerpen. Nieuw is „Bloopers“ waarin een KLW-lid zijn blunder in het clubblad verteld (wie durft dit ook?). Verder wens ik eenieder fijne kerstdagen toe, en een goed 2025. Tot in februari (red.)



HARRIE ROOIJAKKERS

2 april 1939 - 5 oktober 2024

Harrie was vanaf de oprichting lid van de K.L.W. Met lidnummer 28 behoorde hij bij de eerste leden en de vaste kern van onze vereniging. Overgehaald door Tjeu Swinkels werd Harrie lid van K.L.W. maar hij zou actief niks gaan doen had hij stellig geged. Ook dit verliep anders als dat hij gedacht had. Hij voelde zich helemaal thuis binnen onze vereniging, en samen met zijn maatjes Janus van Uden en Albert van Kasteren hobby'de ze er lustig op los, zowel aan hun eigen materiaal. en als dat er klusjes voor de vereniging moesten worden gedaan. Dit gebeurde dan ook altijd met veel inzet en het nodige plezier, maar het moest wel een beetje in het straatje passen. Als er in Harrie zijn beleving iets was dat hem niet zinde, dan wist je dat snel genoeg. Zijn mening niet altijd uitsprekend, maar aan zijn uitingen had een goed verstaander genoeg om dat te kunnen plaatsen en weer op te lossen. De ruilbeurzen die K.L.W. jarenlang organiseerde waren voor Harrie erg belangrijk, mede doordat dit bij dochter Anita en schoonzoon Jos plaats vond, was hij altijd een helpende hand om dit evenement weer mogelijk te maken, opruimen en inrichten, tal van werkzaamheden werden er uitgevoerd om alles in goede banen te leiden. Maar ook met het opbouwen van de shows, aanwezig op de praatavonden en een feestje op zijn tijd waren aan hem welbested. De Ferguson tractor had wel zijn absolute voorkeur, dit leverde hem dan ook de bijnaam Harrie Ferguson op; met een knipooog naar de oprichter van het merk Ferguson. Harrie was een man zonder "poespas" zijn eenvoud sierde hem, gedreven, met altijd een doel voor ogen, het moest wel vooruit, er was geen tijd



om te lummelen, zeker niet tijdens het restaureren. Harrie dankjewel voor wie je was en wat je voor K.L.W. gedaan hebt. Jou collega's van KLW zullen je niet vergeten en met veel respect deze bijzondere man blijven herinneren als een hele goede vriend en collega. Het ga je goed. Namens het bestuur en leden van onze vereniging wensen wij zijn vrouw Sjaan, zijn kinderen en kleinkinderen heel veel sterkte in de komende tijd.

Pieter van der Meer, oud voorzitter K.L.W.



ALBERT VAN EERD

21 december 1937 - 19 oktober 2024

Op 19 oktober bereikte ons het bericht dat in zijn woonplaats Veldhoven, Albert van Eerd is overleden. Ondanks dat Albert geen lid meer was van onze vereniging wil ik toch even een stukje schrijven ter nagedachtenis aan Albert. Ongeveer een jaar na de oprichting van onze vereniging werd Albert lid van K.L.W. Met zijn voorliefde voor oude tractoren

en vooral voor het ploegen in wedstijd verband, was hij een bekende persoon binnen onze vereniging. Ook is Albert nog 3 jaar actief geweest als bestuurslid van K.L.W. Ik leerde Albert kennen vanaf 1995, als actief lid, die je op alle evenementen wel tegen kwam, maar vooral fanatiek in het ploegen. Zijn opmerkingen waren soms scherp, zijn mening niet voor zich houdend, eerlijk en oprecht. Ik wist wat ik er aan had in mijn tijd als bestuurder bij K.L.W. Met het ouder worden kwamen ook voor Albert de lichamelijke gebreken, geplaagd door de ziekte "Parkinson" werd het hobby'en voor hem onmogelijk en moest hij stoppen met zijn liefhebberij. Zo verlies je elkaar uit het oog, en krijg je het bericht van overlijden, wat niet wil zeggen dat hij vergeten was. Altijd als ik op een evenement kom en ik de "tractor-windmolentjes" in de felle rode of groene kleur zie, denk ik aan Albert, die ze in mijn beleving als eerste bij zijn tractor of ruilbeurskraampje had staan. Albert dankjewel voor wie je was en wat je voor K.L.W. betekend hebt. Jou collega's van toen, zullen jou blijven herinneren als een waardig collega hobbyist. Namens het bestuur en leden van onze vereniging wensen wij zijn vrouw Jo, kinderen en kleinkinderen heel veel sterkte in de komende tijd.

Pieter van der Meer. Oud voorzitter K.L.W.

GEZOCHT!

Chef frietpan



Het is denk ik iedereen wel bekend, dat je bij ons op de ruilbeurzen ook terecht kunt voor de innerlijke mens. We hebben daar bij de catering altijd een assortiment aan eten en drinken. Een van die dingen zijn een broodje frikandel en een broodje kroket. De laatste jaren heeft Twan van Osch zich ingezet voor deze taak, om frikandellen en kroketten te bakken voor KLW. Helaas heeft Twan aangegeven wegens gezondheidsredenen te moeten

stoppen met het bakken. Dit vinden wij wel jammer, maar gezondheid gaat voor. Dus daarom zoeken we iemand anders die voor de club 2x per jaar, op de zondag als de klok verzet word, zich wil ontfermen over onze frietpannen. Lijkt je dit wel iets; neem dan contact op met mij of een van de andere bestuursleden.

Tjef Broks

KERSTWENS

Het bestuur en de redactie
van KLW wenst iedereen
fijne kerstdagen en een
gezond en gelukkig
ook hobbyrijk
2025

Vredo



EENDAAGSE BUSREIS 2025

Deze eendaagse busreis is op vrijdag 21 februari. We vertrekken deze keer om 8.45 uur vanaf het **Hertog Jan plein in Erp** (dat is gelegen bij de kerk). We zijn dan omstreeks om 9.30 uur in Dodewaard om de fa. Vredo te bezoeken, Vredo is een producent van o.a. zelfrijdende zodebemers, deze zijn kenmerkend doordat ze 4 wielen hebben in tegenstelling van andere fabrikanen die met 3 wielen zijn uitgerust. De grondlegger van het bedrijf is Dhr. de Vree, die in 1976 de alom bekende doorzaaimachine voor grasland ontwikkelde, zie voor meer gegevens en informatie de website www.vredo.com Na het fabrieksbezoek gebruiken we de lunch daar in de buurt en vervolgen de reis naar Druten, om het vrachtwagen- en automuseum van Metropole te bezoeken, waar we de hele middag

doorbrenen om de grote collectie vracht- en exclusieve auto's te bezichtigen. Zie daarvoor de website www.metropoledruten.nl Om ongeveer 16.30 uur rijden we terug naar Erp, en sluiten daar af met een heerlijk diner bij Cafe-partycentrum Van Haandel. De kosten van deze reis zijn € 87,00 p/p excl. consumpties bij het diner. Aanmelden alleen via het inschrijfformulier; sturen of mailen naar: Jan Verkuijlen Oudveld 14, 5469AA Erp of jan.verkuijlen@ziggo.nl Betaling vóór 10 januari 2025 t.n.v. KWL NL93RABO 016.71.15.995. Met vermelding van Eendags busreis naam en lidnummer. We hebben gereserveerd voor max. 45 personen.

De KWL-Reiscommissie



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

GEWOON
OMDAT JE VAN
TREKKERS HOUDT
TREKKERWEB.NL



Volg ons ook op



DE MOLEN BANDEN

Méér dan banden alleen

Banden en wielen voor:

- Vrachtwagens
- Landbouwvoertuigen
- Loaders en diepladers
- Heftrucks
- Personenwagens
- Caravans
- Paardentrailers
- Praalwagens
- Maatwerkwielen uit eigen smederij

Evenementen

Kalender

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

December

15 Den Dungen
21 Prinsenbeek
28 Reusel

Januari

4 Winterswijk
8 Nijnsel
12 Bladel
25 Barchem (Gld)
26 Merelbeke (B)

Februari

5 Nijnsel
21 Erp

Maart

1 Lexmond
5 Maart
9 Geel (B)
15-16 Hardenberg
16 Asten
30 Nijnsel

April

2 Nijnsel
6 Nijnsel
6 Panningen
13 Betuwe
18-20 Asten
20-21 Venhuizen
21 Lochristi (B)
26 Laren (Gld)

Mei

3 Zuidwolde
7 Nijnsel
10 Donkerbroek
13-14 Toldijk
17 Grootegast (Gr)
17-18 Lochristi (B)
18 ?
24-25 Bocholt (B)
29 Steenberg
29 Hoornsterzwaag
31 Hardenberg

juni

1 Sinderen
4 Nijnsel
7 Etten-Leur
7 Laren (Gld)
7-8 Hardenberg
9 Oud-Zevenaar
9 Varik (Gld)
14 Uithuizen
14 Veenendaal
20-22 Aalten
21 Donkerbroek

Juli

5 St.Nicolaasga
5-7 Nijnsel
9 Nijnsel
12 Zuid-Wolde

Kerstrit vanaf 9.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886 (zie pag. 6).
Lichtjesparade Trekker Oldtimerclub Overbos vanaf 18.00 uur incl. cornebassadors61@gmail.com
Eindejaar Ruilbeurs HMT loc. Manege 'Meulenhooi' loc. Hulselsedijk 34 incl. Jos van Bommel 06 50434815.

Verlichte tractor toertocht (centrum) loc. Grevinkweg 9 incl. 06 38673859 of wts@online.nl
Nieuwjaarsvergadering in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Tjef Broks 06 12290484.
40^{ste} HMT Dorsdag Bladel loc. Leemskuilen 14 www.hmtklep.nl
Ruilbeurs OTMV loc. Manege Heksenlaak Zwiapseweg 36 incl. 0621482902 of debroer@hetnet.nl
15^{de} Landbouw Miniatuur beurs OTL 'De Loze Boer' loc. Gemeentehallen Poelstaat 39-41.

Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Busreis 1 daags incl. Jan Verkuylen 06 53140227.

Ruilbeurs De Lang Slag 8.00- 13.00 uur loc. Lakerveld 10 incl. www.delangeslag.nl
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Ruilbeurs DWW loc. Manege 'Langeriethof' Langerietdijk 4 incl. rogervanasbroeck@telenet.be
Landbouw miniatuurbeurs loc. Evenementenhal incl. miniaturenbeurs@gmail.com
29^{ste} DAF Verzamelbeurs loc. Hotel Nobis Nobisweg 1 incl. Peter Bouwmans 06 50848499 of www.dafmaf.nl
Ruilbeurs bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur incl. Gerard Smits 06 53187886.

Jaarvergadering in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Voorjaar ploegwedstrijd aanvang 10.00 uur incl. Coen Verhoeven 06 10821269.
Ruilbeurs HMT loc. Manege Vossenbergh Ninnweg 176 incl. www.hmtklep.nl
KLW Bloesentocht incl. Gerard Smits 06 53187886.
23^{ste} Motorische Demodagen VC de Krum loc. Heesakkerweg incl. S. Adriaans 06 53251808.
Noordhollands Oldtimerfestival loc. Torenweg 44 incl. 0228-542500 of www.oldtimerfestival.nl
Oldtimer Machineveiling loc. Pauwstraat 166 incl. R. Janssens 0032 475628129 of www.oldtimertractoren.be
Koningsrit OTMV loc. Fam. Veldermand Toldijk 1 incl. Wim Veldink 06 57849403 (na 19.00 uur).

Toertocht loc. KED Middelveenseweg 7c incl. F.A de Bruijn. 06 54204032.
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
9^{de} Stellingwerper rondrit OTMV loc. Schapendrift 32 incl. G. Kooy 06 27077237 of g.kooy3@kpnplanet.nl
33^{ste} Agrarisch Verleden Herleeft OTMV loc. Wolfstraat 5 incl. Fred Wienholts 06 51692180.
Historische Trekker Rit loc. Café de Klap Hoofdstraat 16 incl. volgen later.
Historische dagen HTM loc. Pauwstraat 166 incl. Raf Janssens 0032 475628129 of www.oldtimertractoren.be
KLW Toertocht incl. Gerard Smits 06 53187886.
BTM Oldtimershow thema IHC en Volvo loc. Jennenstraat.
Hemelvaarts Toertocht OTMV loc. Westdam 1 (centrum) incl. Loek Geluk 06 51217266.
Oldtimer festival loc. Bij de Leijwei incl. www.oldtimer-evenement.com
Oldtimerdag De Krim loc. Beukenlaan 1a incl. 06 11007923 of www.oldtimerdagdekrim.nl

Oldtimer treffen loc. Kasteelweg 1 incl. info@oldtimertreffensinderen.nl
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
27^{ste} Leurse trekkertocht OTMV loc. Leurse baan (centrum) incl. Bram de Regt 06 22998577.
Petroleumrit OTMV loc. fam. H Zwiers Broersdijk 2a incl. Wim Veldink 06 57849403.
Oldtimerfestival Balkbrug loc. Hoogeveenseweg 38 incl. 06 11863680 of www.oldtimersbalkbrug.nl
Oldtimertreffen Toertocht loc. Babberichseweg 58 incl. Alfons Thus 06 11412820.
Tractoren evenement De Bol BHTC loc. Waalbandijk incl. L. van Londen 06 53866056 of www.bhtc.nl
Oldtimerfestival loc. Alberdalaan 1 incl. info@actiefuithuizen.nl of www.actiefuithuizen.nl
Oldtimerfestival loc. Groeveldselaan incl. info@oldtimerveenendaal.nl
Farm & Country fair loc. Westendorpweg 2 incl. 0543-466294 of www.countryfair.nl
Fendt-Event (Dieselross dag) loc. Schapendrift 32 incl. G. Kooy 06 27077237 of kooy@dieselross.nl

Oldtimershow loc. Heemstrastraat (centrum) incl. 06 25352109 of oldtimertuningorg@hotmail.com
KLW Plattelands festival incl. Gerard Smits 06 53187886.
Praatavond in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur incl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
Kar-Ga-Door Show, rondritten en Parade loc. Centrum incl. info@kargadoorzuidwolde.nl

Juli

- 13 Deurne 26^{ste} Tractortoertocht VC de Krum loc. Café de Bight Side inl. S. Adriaans 06 53251808 of info@vcdekrum.nl
 13 Oud Gastel OTMV Brabant toertocht loc. Fam Hagenaars Slotstraat 4 inl. Ad Hagenaars 06 51208513.
 13 Rolde (Dr) Toertocht OTMV loc. bij de molen Grote Brink 24 inl. H. Heuving 06 22405669.
 20 Westerbeek 37^{ste} Westerbeekse oogstdag loc. Stevensstraat 41 inl. 06 12302363 info@twissedorsers.nl

Augustus

- 3 Steenbergen Boerendag/Oogstdag OTMV loc. Moerstraatseweg 151 inl. Bram de Regt 06 22998577.
 15-17 Buurse Oldtimerdag loc. Haaksbergerweg inl. 06 30041759 of oldtimerdagbuurse@gmail.com
 16 De Wolden Oldtimerdag Ruinerwold loc. Dijkhuizen 66 inl. 0522-481340 of www.oldtimerdagruinerwold.nl
 16 Opende (Gr) Historische Boerendag loc. Camping Jiltdijkshede Kolonieweg 20 inl. Niko Hummel 06 23630753.
 16 Ophemert Historische Oogstdag BHTC loc. Molenstraat inl. Jan Willem Frankenhuyzen 06 51197716 of www.bhtc.nl
20 Nijnsel **Kegelavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
 23-24 Ravels (B) 35^{ste} Oldtimerfestival HMCK loc. Baetenheide Weelde inl. Tom van de Pol: 0032 474447902.
 28 Voorthuizen Oldtimerevenement loc. Bunckmanplein inl. www.oldtimersvoorthuizen.com

September

- 3 Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
 6-7 Tilligte Twents Oldtimerfestival loc. Westenveldweg inl. Kirsten Frick 06 40030831 of info@twensoldtimerfestival.nl
7 Nijnsel **Vrijwilligers middag** aanvang 16.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.
 13 Kallenkote (Ov) Oldtimerdag loc. Kallenkote 63A inl. Gertjan Luchtmeijer 06 15381404.
14 Nijnsel **Graafdag** inl. Gerard Smits 06 53187886.
 14 Geel (B) Oldtimershow met randanimatie DVVV loc. Molen van 't Veld Zeggendijk inl. rogervanasbroeck@telenet.be
21 Nijnsel **Najaar ploegwedstrijd** aanvang 10.00 uur inl. Coen Verhoeven 06 10821269.
 21 Oudsbergen (B) Jaarlijkse show van LVK loc. Blonderstraat 27a inl. LVK-1@outlook.com

Oktober

- 1 Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
 4 Bleskensgraaf Deutz Verzamel- Praatdag loc. Korporaal Service Melkweg inl. p_korporaal@hetnet.nl of 06 15002620.
 5 Panningen Ruilbeurs HMT loc. Manege Vossenbergen Ninesweg 176 inl. www.hmtklep.nl
16-18 ? **Drie daagse busreis** inl. Jan Verkuylen 06 53140227.
 19 Harfsen (Gld) Bruine blaadjes rit OTMV loc. Haarbroeksteeg 4 inl. Wim Veldink 06 57849403.
 19 Lochristie (B) Ruilbeurs en Onderdelenmarkt loc. Pauwstraat 166 inl. Raf Janssens 0032 475628129.
26 Nijnsel **Ruilbeurs** bij firma Kuipers 8.00 tot 13.00 uur inl. Gerard Smits 06 53187886.

November

- 5 Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
 9 Weelde (B) HMCK Ruilbeurs **Nieuwe locatie**: Geeneinde 54 inl. 0032 4738878268.
22 Nijnsel **KLW Feestavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Joke Kuipers 06 13670287.

December

- 3 Nijnsel** **Praatavond** in de Vresselse Hut aanvang 20.00 uur inl. Paul Verkuijlen 06 10800304.
21 Middelrode **KLW Kerstrit** inl. Gerard Smits 06 53187886.
 27 Reusel Eindejaarsruilbeurs HMT loc. Manege Meulenhoai Hulselsedijk 34 inl. www.hmtklep.nl

T



RIJMKE

Tractor rije

"Probeert da mér is.
 Zet de joengh bij opa's op den tracteur.
 En ge zét den rest van den dag af van hun
 gezeur.
 Woar dienen die opa's trouwens anders
 veur?"

Noar de zee of noar een pretpark gaan.....
 Da hebbe wellie mee de joengh noewt nie
 gedaan.
 Ge zou toch hellemaal gek zeyn....
 As opa unne skonne tractor hi stoan."

Guy VereLlen (Nostal Gie Vur Ellen)

JOSKIN TERUGBLIK

ONVERGETELIJKE DRIE DAAGSE BUSREIS 2024

Donderdagmorgen vroeg uit de veren om op tijd in Schijndel te zijn waar de bus vertrok richting Soumagne in België, in de buurt van Luik waar de fabriek van JOSKIN is gevestigd. Een vrouwelijke chauffeur Wilma (mooie naam... haha) die na wat vertraging op de drukke snelweg ons nog mooi op tijd bij Joskin bracht. Daar aangekomen stond al het materiaal mooi uitgesteld, kippers, mest-tonnen, en watertanks stonden te pronken in de grote ontvangsthal. Na de koffie werden we uitgenodigd voor een film over het ontstaan van het bedrijf, om een idee te krijgen wat we daarna te zien kregen tijdens



afgesloten met een heerlijk diner, en een pilske smaak- te goed aan de bar.



Vrijdagmorgen al vroeg aan het ontbijt. Vandaag stond een bezoek naar de Blegny steenkolenmijnen op het programma. Met helm en werkjas daalde we 30 meter onder de grond met een ijzeren liftkooi, waar de gids ons vertelde over de barre werkomstandigheden die hier geweest zijn voor de mijnwerkers; waaronder mannen, vrouwen en kinderen. Met de trap gingen we nog eens 30 meter naar beneden waar we ons ogen

onze rondleiding. Dit familiebedrijf wat opgericht is in 1968 met nu 5 vestigingen in verschillende landen levert over de hele wereld. Het is mooi om te zien wat ze daar allemaal maken. De rondleiding was goed geregeld door een vrouwelijke medewerkster, mensen die vragen hadden wist ze ook goed te beantwoorden. Na de lunch met soep, gehaktballen en friet met een luxe toetje, gingen we naar een andere locatie van Joskin waar ze de mesttank en de kippers samenstellen om daarna afgelast te worden door robots. De robots hebben een dag werk om een kipper af te lassen, waar mensenhanden anders drie dagen over zouden doen. Na afloop kregen we als souvenir een kalender en pet van dit skón bedrijf. Na het bedanken met een fles wijn, voor onze fantastische dag gingen we naar ons hotel in Valkenburg. Het weer was goed, dus dikke jassen hadden we niet nodig. Ieder ging op eigen houtje Valkenburg verkennen en de dag hadden we



uitkeken. Ook kregen we daar de was- en sorteerin- stallaties te zien. Hierna kregen we een rondrit met een treintje door de mijnstreek, mooi om deze omge- ving te zien. Na het bezoek aan het museum, kregen



we daar nog een koffietafel en zijn we weer richting hotel gegaan. Waarna we goed hebben gegeten in het hotel, en in de avond werd er nog flink gepraat en na-geborreld over deze bijzondere dag.

Zaterdagmorgen werden de 34 koffers gepakt, en de bus gestart om naar het binnenvaartmuseum in Maasbracht te gaan. Daar waren ze niet zo vroeg wakker als wij, maar Wilma had ze uit bed gebeld. Toen de deur geopend was werden we in 2 groepen



ver-deeld, en de gidsen vertelde het wel en wee op en rond het water. Maasbracht heeft de grootste binnen-vrachthaven van Nederland. Door de aanleg van het Julianakanaal wat 10 jaar duurde 1925-1935 werd Maasbracht ook een kolenlaadplaats. In het Museum waren mooie foto's te zien en vele



hobbyisten hadden diverse maquette gemaakt van de haven, zodat je al-les in werkelijkheid voorstellen kon. Hierna volgde een rondvaart over de Maas, een erg mooi gebied in ons landje. Om onze honger te stillen kregen we een lunch met kroket in Grathem. We hadden een druk programma, dus tijd om het eten te laten zakken was er niet bij. We moesten op tijd in Arcen zijn voor een bezoek aan de Graanbranderij de IJsvogel. Een branderij die zelf haar alcohol stookt uit bier en wijn. Hier werden jenevers, likeuren in diverse smaken gestookt. En last but not least, mochten we deze ook proeven. Hier maakte we gretig gebruik van, en er werd ook het no-dige gekocht om thuis ook nog



eens na te genieten. Mocht je eens in de buurt zijn; gezellig tentje om eens aan te leggen. En aan alles komt een eind, ook aan een mooie KLW-reis, dus het laatste diner werd het 'afscheidsdiner' genoemd waar de ronde tafels voor ons gedekt waren, en de koks de schorten vuil hadden gemaakt.



Een woordje door Gerard Smits, die namens de reizigers, de organisatoren bedankte voor deze geweldige reis. Willie bedankt voor de foto's. Een jaar is zo om dus kijken we uit naar een nieuwe reis die dan hopelijk weer tot stand gaat komen.

Houdoe en bedankt.
Harry en Wilma Termeer





VERRASSINGSTOERTOCHT

Gereden op zaterdag 5 oktober J.L. vanaf het erf van, en georganiseerd door de familie van der Hei in Reek. Het was overigens niet de eerste keer dat we te gast waren bij deze tractorliefhebbers die al heel veel jaren, tekens weer, hun beste beentje voortzetten om K.L.W. te laten zijn wat het is,



een leuke club liefhebbers van oude tractoren en machines, en er voor zorgen dat evenementen ook goed op de kaart gezet worden. Het was vanaf het begin van de zaterdagmiddag al een drukte van belang op het erf van Peter en Thea in "De Reek" zoals wij zeggen. Een prachtige dag, mooi open weer, het zonnetje stond nog voorzichtig aan de hemel, het was een heel aangename herfst dag, die ons was toebedeeld. De



voorgaande dagen waren redelijk droog verlopen in De Reek, dus konden de tractoren in de wei worden geparkeerd en de poorten werden open gezet, en het gaas werd opgerold zodat alle deelnemers zo veel mogelijk vrij baan hebben. Peter en Marieke hadden al enkele dagdelen besteed aan het uitzetten van de route en dat was hun, bleek achteraf, erg goed gelukt. Vanaf zaterdagochtend was de familie al druk in de weer om alles in gereedheid te brengen, voor de invasie van oude tractoren die in het begin van de middag zou aankomen. Vanuit alle richtingen uit Brabant kwamen de deelnemers aan, maar er waren ook een mooi aantal deelnemers die vanuit Gelderland gereden kwamen om deel te nemen aan deze toertocht. Het mag dan wel een K.L.W. evenement zijn, maar deelname



staat ook altijd wel open voor liefhebbers die nou toevallig geen lid zijn, en de sfeer eens willen meemaken binnen ons clubje, en hopelijk is ze dat goed bevallen!! Terzijde gestaan door een aantal vrijwilligers van K.L.W. werden we door de gastheer verwelkomt op het erf, de eerste bezoekers zaten heerlijk in het zonnetje samen met de kleinkinderen van Peter en Thea het schouwspel van binnenkomst te aanschouwen, wat voor ons/mij als deelnemer(s) prettig was om hun te zien genieten van het bonte gezelschap van binnenrollende tractoren. Voor ons was het vanuit omgeving Nistelrode een uurtje rijden en na de benen gestrekt te hebben, op naar de inschrijving, Nou ja inschrijving, dat gebeurt tegenwoordig allemaal digitaal, inclusief



betaling, enkelingen uitgezonderd. Maar goed, even melden, hallo zeggen, we zijn gearriveerd, koffie met een heerlijke appelflap en een heeeeel bijzonder lootje voor de loterij aan het einde van de toertocht. Bij die binnenkomst, nog voordat ik de koffie en mijn felbegeerde lootje had ontvangen, had ik al iets anders te pakken. 2 grote blauwe ogen vroegen, Pieter wil jij iets doen voor ons? Zeg dan maar eens nee!.....Dus mag ik dit verslag voor jullie in elkaar knutselen. Het was erg gezellig om zo'n grote groep enthousiaste mensen bijeen te hebben, de grote schuur met de collectie van Peter stond open en werd als ontvangstruimte en museum gebruikt, waar de meeste dan ook wel een kijkje namen tussen de diverse tractoren en even een plaatsje zochten aan de tafels om even bij te kletsen met hun collega's die ze natuurlijk niet alle dagen tegen komen. Na de koffie werden we na een kort welkomwoordje naar de tractoren gedirigeerd en vertrok de stoet, vanaf het erf richting Ravenstein, rustig slingerend over de dijk, genietend van het mooi-



e uitzicht en het mooie weer. Zelf voor mij, die toch redelijk uit de omgeving komt een uitzicht wat ik niet alle dagen zie en had bijvoorbeeld geen idee welke grote witte fabriek er aan de overkant van de Maas gelegen was, waar we lange tijd op uitkeken, nog niet wetende dat we daar zo meteen strak langs op komen gereden, nadat we een slinger bij Ravenstein gemaakt hadden en de brug over de Maas genomen hadden

strak langs de A50 richting het noorden. Toeren over de dijken is altijd een prachtige beleving en het maakt niet uit of je beide kanten van de rivier hebt, het uitzicht blijft fascineren. Na Niftrik langs de "Loonse Waard" naar Balgoij naar Nederasselt. Hier verdeelde het enige verkeerslicht van Nederasselt de stoet in hapklare brokjes. Terug richting de Maas, over de regenboogbrug bij Grave, het veranderen van kleuren tijdens het ritje over de brug hebben ze bij Rijkswaterstaat goed bedacht, altijd een klein feestje om te zien. Nadat we de brug gepasseerd zijn gaan we weer terug richting Keent via de polder. Omdat de stoet een beetje uit elkaar was gevallen, raakte sommige chauffeurs de aansluiting kwijt, maar dat werd door een doortastend bestuurslid handig opgelost door het gebruik van de navigatie. Diegene die de aansluiting wel hadden volgde een stukje route door de polder van Keent,



heden ten dage meer natuurgebied als landbouwgebied, vroeger beroemd en berucht als het water in de Maas buiten zijn oevers kwam, waarmee Keent werd afgesloten van de buitenwereld, en het leger werd ingezet om de aansluiting met de scholen en winkels te onderhouden. Weer terug bij familie van der Hei, we waren eigenlijk nog maar net op de helft van de tocht, bleek voor enkele al een geslaagde tocht en ze reden hun tractor direct op de vrachtwagen om weer naar huis te vertrekken, Foutje, dan toch maar weer afgeladen voor de tweede helft. Er werd weer druk gebluft onder het genot van soep, broodjes en koffie natuurlijk. Gezelligheid kende geen tijd. Natuurlijk kun je zo goed je best doen met het uitzetten, voorbereiden, aanwijzingen geven, soms help er niks en gaat er toch wat mis. Ook al zet je de poort helemaal open; Toch wist er nog iemand een "hekwerkpaal omver te rijden" *** Oeps foutje, sorry. Maar verder met de tocht. Het tweede gedeelte richting Velp, langs de generaal de Bonskazerne naar Escharen, door een prachtig buitengebied richting Mill. Akkers, velden, bossen, dijken, woonkernen, gehuchtjes en buurtschappen, alles hebben we gehad, tot ik op een gegeven moment zelf moest bedenken waar we uit zouden komen waren we weer terug in Velp. Ondertussen hadden we de zon zien verdwijnen achter de bossen en werd het geleidelijk aan donker, en de meeste lampjes van de



Sommige hadden er nog een tocht van enkele uren voor de boeg, er werd afscheid genomen, de organisatoren bedankt en de thuisreis aanvaard. Terugkijkend op een geweldige dag, mooi weer, een bijzonder gastvrije familie, een prachtige tocht, kortweg een fantastische dag waarmee ik blij was dat ik had deelgenomen.

Familie van der Hei, heel veel dank voor het organiseren van deze mooie tocht, fijn dat wij bij jullie te gast mochten zijn.

PS. Sorry voor het paaltje**

Met vriendelijke groet, Pieter

tractoren werkte prima en vormde een prachtige stoet op de dijk. Bij aankomst in Reek, kwam de catering wagen juist voor ons aanrijden voor een heerlijk portie friet en wat lekkers erbij ter afsluiting van een prachtige tocht door het Brabantse en Gelderse land. Dan was er nog het befaamde lootje dat we bij aankomst gekregen hadden en nadat Niek de attentie van de aanwezigen had gevraagd, trok hij het lootje wat toebehoorde aan John Brands uit Boskant die de gelukkige is om volgend jaar de verrassingstoertocht te organiseren. John accepteerde de uitnodiging om de organisatie van 2025 op zich te nemen, natuurlijk met hulp van het bestuur en KLW leden. Na dat de deelnemers zich tegoed gedaan hadden aan de friet en een drankje, begonnen de eerste aan hun reis naar huis.



KLW FEESTAVOND 23 NOVEMBER

Op zaterdag 23 November hebben we weer onze jaarlijkse feestavond gehouden. Omdat ik weinig betalingen vooraf binnen kreeg, wisten we niet hoeveel bezoekers er die avond zouden komen. En omdat we vorig jaar met een kleine groep in de grote zaal bij de Vresselse hut, wel erg ver uit elkaar zaten, hadden we dit jaar gekozen voor de kleine zaal. Dit was maar goed ook, want ook dit jaar waren er maar 60 bezoekers op de KLW feestavond. We hadden dit jaar d.j. Maarten de Groot gevraagd voor de muziek te zorgen. En hij paste de muziek en het geluid goed aan op ons kleine groepje. We konden dus onder het genot van een drankje en een hapje gezellig kletsen met iedereen. Er werd niet gedanst, maar dat vond niemand een probleem. Wel was er een grote club jeugdleden, die het volgens mij ook wel heel gezellig vonden. Het werd toch een mooie en gezellige avond; ondanks dat er maar weinig leden waren. Ik hoop dan ook dat we het volgend jaar, toch op wat meer leden kunnen rekenen, zodat het een jaarlijkse gezellige avond kan blijven voor onze club.

Joke Kuijpers



NAJAARSRUILBEURS

Op 27 oktober is weer onze najaarsruilbeurs geweest. Nadat we op zaterdagochtend met een aantal leden alles bij de firma Kuijpers weer ingeruimd en op zijn plek hadden staan, de bar ingericht en de koffie apparaten en friet- en soeppannen alweer klaar stonden voor zondag. Kon het zondag weer vroeg van start. De eerste handelaren stonden al ruim voor 7 uur voor de poort te wachten. Toen ook om 7 uur alle vrijwilligers er waren, om deze handelaren en bezoekers weer netjes hun plek te wijzen, en de catering op te starten; Kon de poort open, en haastte de handelaren zich naar hun plekje, om hun spullen uit te stallen. Die morgen was het nog wat druilerig weer met wat motregen, gelukkig werd het vlug beter. Terwijl we eerst nog dachten, dat we het terrein van Kuijpers lang niet vol zouden krijgen. Was het om half 9, passen en meten om de laatste ertussen te krijgen.



Gelukkig had iedereen een plekje en kwamen de bezoekers ook binnen, we hadden een 600 betalende bezoekers en daarnaast nog de leden met hun clubpasje. De catering liep ook goed, want het was ondertussen mooi weer geworden en er waren mensen genoeg met honger en dorst. Er liepen veel kopers

met hun handen vol, of met kruiwagens en steekwagens vol naar hun auto. Altijd mooi om te zien dat mensen wat gevonden hebben dat hun past. Rond 12 uur, half 1 was het wel weer een heel eind gedaan en hebben we met een groep weer alles netjes opgeruimd. Na nog een drankje en wat bij kletsen over de dag kon iedereen weer naar huis en was de najaarsruilbeurs 2024 weer verleden tijd. Iedereen

weer bedankt, en nu weer op naar de voorjaarsruilbeurs, we hopen dan op weer zon mooie opkomst en mooi weer, maar dat zien we tegen die tijd wel weer.

Tjef Broks





**Alle kennis.
Bijna alle bomen.**

DONDERDONK 4
5182 VJ SINT-OEDENRODE (NL)
T +31 (0)412 - 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

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 CRANT

SPECCAST

Schuco

CAT

siku

Doevendans - Bernhardweg 19 - 5394 AG - Oijen



SPONSERING KLW

Onze adverteerders belicht



Blauw is de hoofdkleur bij Ad van Leuken

Net als vrijwilligers zijn sponsoren steunpilaren van de KLW. En dat is een goede reden om deze ondersteuners aandacht te geven via hun bedrijf. Deze keer bezoeken we Ad van Leuken in Lithoijen. Met zijn vrouw Kim bouwde hij in ruim dertien jaar een goedlopend Loon- en grondverzetbedrijf op. Zowel de boeren in de polders als natuur- en landschapsbeheer kennen en maken gebruik van Ad's vaardigheden.

Vaardigheden, inzicht in het werk, niet zeuren en aanpakken. Dat is de manier waarop Ad van Leuken zijn klantenkring vanaf de grond opbouwde. Er kwam ook een beetje geluk bij. Ad werkte vanaf zijn vijftiende bij Gebr. van Erp Loonbedrijf en Grondverzet in Oss en zijn baas Jan zag de kwaliteiten en de ambitie van deze jonge gast. Toen Ad samen met zijn vrouw Kim besloot om zelfstandig een loon- en grondverzetbedrijf te starten kreeg hij alle medewerking. Dus begonnen Ad en Kim een eigen bedrijf op de plek waar eerder opa Marinus boerde en met zijn zoons in 1970 voorzichtig met loonwerk begon. Ad: „Mijn vader Huub en zijn broer Wim vorm-

den indertijd de Gebroeders van Leuken en waren snel bekend in de hele omgeving. Na ruim twintig jaar was er geen opvolger, ik was te jong en het bedrijf stopte. Ze hadden in de polder een goede naam opgebouwd en die zorgde ervoor dat ik jaren later snel voet aan de grond kreeg. Mensen gunden me het werk.“ „Toch was het een hele uitdaging“, merkt Kim op. Maar ik stond achter mijn man, stopte met mijn baan, begon met de administratie en ben intussen manusje van alles.“

Vijftien uur achtereen

Ad nam een Atlaskraan over van Van Erp, kocht een maaikorf en begon zijn eenmanszaak met o.a. grondwerkzaamheden en sloten maaien en van lieverlee bouwde ik een klantenkring op. Sloten maaien is mijn



Mobiele kraan sloten vegen/maaien.



Bewerkte foto met Ad tijdens het historisch hakselen.

specialiteit, ik heb momenteel diverse maaikorven en veeg ongeveer 400 kilometer sloot per jaar.“ Het bleef niet bij één mobiele kraan. In de loodsen bij Van Leuken zien we nog een 6-tons rupskraan, een midi- en minikraan en een scala aan hulpstukken voor uiteenlopende loon- en grondwerken en sloopwerkzaamheden. Ook diverse aannemersbedrijven rondom Oss, Den Bosch en omstreken hebben het mobiele nummer van Ad. „Ik heb twee watertonnen en een zelfgebouwde sproeiarm om bomen water te geven. Soms loopt het werk bijeen dan heb ik hulp van enkele Zzp'ers. Het gebeurt ook dat ik vijftien uur achtereen

aan het werk ben. Daar heb ik geen moeite mee maar iets afjakkeren is er niet bij. En ik ben niet bang om mijn handen vuil te maken."

Blauw heeft de overhand

Met tractormerken als New Holland en Ford heeft de kleur blauw de overhand bij Van Leuken. „Ford is van oudsher mijn favoriet. Mijn vader had al een Fordje 3000 dat hij altijd inzette." Met een spiksplinternieuwe



De twee vitrinekasten van Ad, de 2 vitrinekasten op één foto gemaakt.

kiepwagen achter de Ford 7710 levert Ad alle soorten zand en grond in de hele omgeving. Hij is in zijn schik met deze 97 blauwe paardenkrachten uit 1986. „Ik kan er overal mee komen. Hij laat me nooit in de steek. Ik ben niet zo van de nieuwste technieken. Deze tractor kan nog jaren mee want ik onderhoud 'm zelf." Een kijkje in de vitrines maakt duidelijk dat Ford hier een speciaal plekje heeft. Honderden blauwe miniaturen staan rij aan rij op de glasplaten. Zowat alle jaartallen en series zijn vertegenwoordigd. De oude witte Fordson, de Ford Triple-D, de Ford Dexta, Ford



Onze kipper met Mike en Stan.



T6 met Waterton en Sproeiarm voor o.a. boompjes water te geven.

Major, een Fordje dat op petroleum loopt en de Ford County die vier wielen in dezelfde afmeting heeft. „Ik kan het niet laten om te speuren naar een Ford die nog niet in mijn vitrinekast staat. En als de kinderen erbij zijn, ga ik gegarandeerd overstap voor een speciaal model.

Tractor rijden en sleutelen

Kim en Ad hebben twee zoons: Mike is 16 en Stan 13 jaar. Beide jongens hebben de genen van hun vader. „Ze zijn razend op tractor rijden en sleutelen. Onze Mike heeft z'n tractorrijbewijs en het VCA-diploma. Hij



Met het materieel op pad naar het werk.

gaat in Boxtel naar school voor een groen, grond en infra opleiding, helpt thuis weleens mee en werkt in zijn vrije tijd bij een aannemersbedrijf. Hij oefent thuis graag op de mobiele kraan en stelde me voor om het bedrijf uit te breiden. Maar daar wachten we nog enkele jaren mee. Ook onze Stan is graag in de werkplaats. Hij heeft er plezier in om te slijpen, te lassen en aan brommers te sleutelen. Als ik erbij ben mag hij weleens tractor rijden en gaat vaak met mij mee op de tractor. Hij is echt een jongen van de praktijk."

Zuinig op machines

Na hagelschade herstelde Ad van Leuken zijn schuur en heeft nu totaal zo'n duizend vierkante meter bebouwing. Dat is nodig want zijn standpunt is: er blijft liever geen materiaal buiten. 's Avonds staan praktische alle machines binnen. „Ook onderhoud en reparaties aan kranen en tractoren doe ik zelf: verlichting, olie verversen. Elk machine heeft een eigen logboek waarin ik alle gegevens en materiaalkosten kan terugvinden. Verder zorg ik dat kettingen, banden en het elektrische gereedschap gecertificeerd én gekeurd zijn. De laatste jaren zijn er veel regels veranderd wat betreft werkmethode, milieu en meldcodes. Maar accuraat werken is mijn handelsmerk en daar valt ook het materiaal onder waarmee ik werk."

Geen druppel olie

Een rondje door de loods toont de passie voor historische machines. Bij de Ford 7710 en 4600 gingen alle onderdelen stuk voor stuk door Ad's handen, de Ford 5600 wacht nog om opgeknapt te worden. „Dat doe ik in de winter met de jongens. Deze oude heer uit 1975 is nog helemaal compleet. De Ford 9600 komt uit de schuur voor trekkertrekwedstrijden en het Fordje 3000 uit 1965 neem ik vaak mee voor kleine particuliere werkjes. „En geen enkele tractor lekt een druppel olie. Daar ben ik heel secuur in,“ verzekert Ad. Gelukkig blijft er naast het werk nog tijd over om met



Luchtfoto van ons perceel

gelijkgestemden een zondag te hobbyen. Zoals met de éénrijige maishakselaar de boer op gaan en dan 's avonds tevreden achteromkijken naar de maiskuil.

Zonder moderne snuffjes

Blauw loopt als een rode draad door het leven van Ad.



Bouwput voor kelder woning uitgraven.



Tijdens het hooi persen.

Zo bezocht hij samen met Kim de New Hollandfabriek in de plaats Basildon in Engeland. Indrukwekkend vonden ze. Zelfs Kim volgde enthousiast het complete proces. „Je zag de hele opbouw: van versnellingsbak tot motorblok, het inbouwen van luidsprekers en de tractoren gebruiksklaar van de band rollen. Het is onvoorstelbaar hoe vaak trekkers getest worden. De remmen bijvoorbeeld worden getest op nat, glad en droog wegdek want veiligheid gaat boven alles. Ook de geschiedenis is interessant. Je ziet hoe modellen en technologieën aangepast werden aan nieuwe tijden. Per dag rollen er in Basildon zo'n honderd landbouwwerktuigen inclusief tractoren van de band.“ Ad: „Schitterende machines, maar ik doe het nog even zonder alle moderne snuffjes.“

Sneeuw op de dijken

Al jarenlang is familie lid van KLV en mist nooit de jaarlijkse KLV-show in Nijnsel. Ad: „Ik zou best vrijwilligerswerk willen doen. Maar hier is altijd wel iets dat moet gebeuren en ik hou er niet van om beloftes niet na te komen.“ De bloesemtocht met de jongens hoort tot de standaard uitjes en het echtpaar Van Leuken organiseerde tweemaal de kerstrijt vanuit Lithoijen. Kim: „Ik laat tractor rijden over aan de mannen, ik werk achter de schermen. Maar in 2019 had-



Onze collectie voor de schuur thuis.

den we een echte kerstrijt. Er lag sneeuw op de dijken. Dat was prachtig. De warme rookworst onderweg werd met beide handen aangepakt en de frietkar was een succes.“

We pakken alles aan

Afgelopen zomer bestond het loon- en grondverzetbedrijf van de familie Van Leuken twaalf en een half jaar. Ter gelegenheid daarvan hield het gezin een open dag voor belangstellenden en voor alle klanten. „Het was

een gigantisch feest dat gewaardeerd werd”, vertelt Kim. „We begonnen in 2012 schoorvoetend; het was crisistijd. De bouw zat op z'n gat en toch waagden we de stap. Ad verstaat z'n vak en dat blijkt uit het steeds groeiende klantenbestand.” Hoe de toekomst eruitziet is ongewis. Maar met twee zonen die hart hebben voor hun vaders keuze zijn de vooruitzichten optimaal. Er liggen al plannen om nog een nieuwe loods te bouwen en Ad gaat ervan uit dat infrastructuur en

groenprojecten alleen maar toenemen. „Wij pakken gewoon alles aan!”

Toon en Corrie Bekkers



Ad op foto tijdens opname van een filmpje op het YouTube kanaal van het programma Poah!



Bekijk Ad met z'n Ford op YouTube kanaal https://youtu.be/l_dfgkCrUQw





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
Mobiel: 06 53785952

www.smalspoortrekkers.com

DE BLUNDER VAN HENK KLOMP

BLOOPERS

Even voorstellen. ik ben Henk Klomp en al ruim 30 jaar lid, en ben bij de KLV actief bij de Plattelands commissie. Hier een verhaal over een blunder van mij tijdens de verrassingstocht in 2023 die plaatsvond tijdens onze uitgestippelde toertocht vanuit mijn adres "Diepenbroek 6 te Gemonde". Met mijn Belarus 800 Bouwjaar 1970 ben ik de tweede eigenaar. De eerste eigenaar was Wim Schelle uit Liempde, nu nog bekend met zijn marktkraam op de ruilbeurzen. Het was een mooie dag. En de eerste

Tijdens de verrassingstocht van 2023 in Gemonde



Mijn oudste kleindochter Bella reed met mij mee, en was flink geschrokken en verbouwereerd. Gelukkig werd zij heel goed opgevangen door Lieke van de Ven met haar roze tractor. En om de weg vrij te maken hadden Hans en Gerjo van de Ven de oplossing, en ook de middelen om de tractor zonder wiel op te tillen en bij een aangrenzend huis op het erf te zetten. Het grote wiel lag veilig in de sloot, en we konden alles achterlaten om de tocht te vervolgen en alles tot een goed einde te brengen. Het wiel werd de volgende dag met de Atlas kraan met aanhanger van zoon Dennis opgehaald. Na een paar dagen hebben we de Belarus met een kleiner hanteerbaar wiel en de bijbehorende in breedte verstelbare asklem gemonteerd, samen met Marien Bekkers, die ook mee heeft geholpen met de toertocht uitzetten. En zo heb ik de Belarus weer naar huis gereden. Waar ik aan het rechtmaken van het kromme achter spatbord kon beginnen. Zo kwam alles gelukkig zonder ernstige ongelukken toch nog goed.

Ronde vóór de pauze was goed verlopen. Bij de tweede ronde kwam ik echter voor een verrassing te staan. ongeveer 10 km voor de thuisbasis liep mijn groot achterwiel eraf. (Goede raad was duur). Het wiel liep eraf midden op de weg, en het begon al donker te worden in een donker buitengebied van Schijndel.

Conclusie: De bouten van de asklem waren los gegaan, die hebben mij verrast omdat de wielmoeren nog vast zaten

Laten we er allemaal om lachen en van leren!
Henk Klomp



ik geef *De* **Krik**



Een trekker uit mijn jeugd

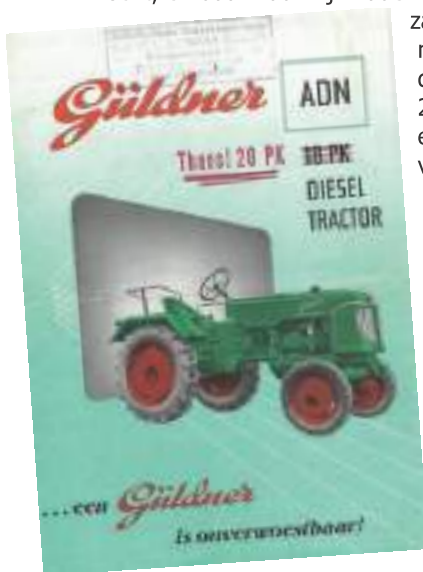
Het was in 1959 toen het laatste paard op onze boerderij vertrok. Op het 20 ha grote vee­teelt­bedrijf met veel land verder van de boer­derij vond mijn vader dat het transport sneller moest. Onze burens hadden 2 jaar daarvoor al een trekker ge­kocht, en daar had mijn vader ook wel oren naar. Ik

zal me even voorstellen, mijn naam is Piet van der Poel, ik ben sinds 2007 lid van KLV-vereniging en ben 12 jaar voorzitter van deze club geweest. Veel leden zullen dat wel weten maar voor de (nieuwelingen onder jullie) en de leden die wat verder van de club af­staan nog even wat info van mijn kant.

Nelly en ik zijn 53 jaar getrouwd en we hebben 3 kinderen die zijn uitgevlogen" maar die ons wel 6 kleinkinderen hebben

geschonken waar we heel trots op zijn. In 1959 was ik dus 14 jaar en kwam er een trekker op de boerderij, dat was natuurlijk erg stoer in die tijd dat nog vele boeren bij ons in de buurt, met het paard hun werk moesten doen. De trekker was een Güldner type ADN van 18 Pk waarvan ik de originele folder nog heb. Op deze trekker heb ik leren rijden, en ik heb het altijd een mooie trekker gevonden. In 1975 ben ik verkoper geworden bij de toenmalige coöperatie BETUCO in Geldermalsen, omdat mijn hart altijd bij landbouwme­chanisatie lag wilde ik van mijn hobby (interesse) mijn beroep maken wat redelijk is gelukt. Het was in 1977 dat ik een Güldner tegen kwam die een van mijn klan­ten uit Poederloijen wilde inruilen. De trekker werd

gebruikt als 2^e trekker om te gaan melken, en voor de aandrijving van de vacuümpomp in het weiland. Er mankeerde een aantal technische zaken o.a. een kapotte waterpomp en bijna geen remmen meer. De klant wilde ook een trekker kopen met hef­inrichting, zodat hij in de hooioogst zijn PZ strela kon gebruiken. Je moet je voorstellen; 1977 was nog voordat er één oldtimerclub was opgericht, en dit soort trekkers meestal in de oud ijzerbak terecht kwamen. Deze Güldner is van het type ADN dus wat meer pk's als de Güldner op onze boerderij, maar je moet de verschil­len weten anders valt het niet op. Toen ik mijn koopbe­vestiging bij de chef ging inleveren, keek hij er over­heen zag mijn inruil en zei: deze kan ook in de oud ijzerbak. Ik zei moet dat nou? Waarop zijn antwoordt was: wie wil er nu zo'n oud lijk hebben. Mijn ant­woordt was, dat ik hem wel wilde. Hij zei dan is hij nu van jou, en zo werd ik de eigenaar van m'n eerste trekker. Jullie mogen gerust weten dat het een aantal dagen duurde voor ik het thuis verteld heb, maar daar viel de reactie veel mee. De meeste mensen denken dat alle Güldner trekkers rood zijn, maar tot 1958 wa­ren de export trekkers groen met en witte grill. En in Duitsland werden er blauwe Güldner's geleverd. Met de introductie van de Europa-serie in 1958 is de





volgende maanden ging het roer in de fabriek volledig om. Vanaf 1931 werden er ook kleine dieselaggregaten in het programma van Güldner opgenomen. Men is gestart met Ford tractoren met een eigen motor te verkopen, dat werd geen groot succes en vanaf 1935 is men begonnen met een 40 pk trekker met een Fordson versnellingsbak erin. De eerste trekkers hiervan werden ook geen succes, en toen in 1938 de eerste A 40 Güldner trekkers op de markt kwamen; kwam ook het succes van Güldner weer terug. Ook ditmaal was het weer de oorlog, die een streep door de rekening zette. In 1946 kwam de eerste trekker; de A28 op de markt en daarna de A30 met 30 PK met een 5 versnellingsbak van Fahr, in rap tempo breide

fabriek overgegaan op de rode kleur. De praktische reden daarvan was de toen aangegane samenwerking met Fahr die deze rode kleur al lang voerde. De Güldner fabriek bestaat nog steeds en staat in Aschaffenburg ten zuiden van Frankfurt, sinds 1969 worden er Linde heftrucks gemaakt, en momenteel zijn koelinstallaties de hoofdmoot bij Linde. In 1904 richtte Hugo Güldner samen met professor Carl von Linde en locomotieven-fabrikant Georg van Krauss de Güldner Motoren-gesellschaft GMB. op. Toen hij in 1906 de kans kreeg van de gemeente Aschaffenburg een geschikt stuk grond voor de bouw van een fabriek te verwerven, aarzelde Güldner geen moment en kocht hij het terrein. Het grote voordeel van een vestigingsplaats aan de rivier de Main was, dat in de toekomst goedkoop transport over water kon worden gemaakt. Al in 1914 was de fabriek uitgegroeid tot een bloeiende onderneming met 300 medewerkers die dieselmotoren maakten met een vermogen van 20 tot 70 PK. Door de eerste Wereldoorlog werd de expansie van het bedrijf flink afgeremd. Met de uit de oorlogsproductie opgedane ervaringen werd in de 20er jaren de productie weer voorgezet met de bouw van dieselmotoren, totdat ook de motorindustrie in Aschaffenburg door de gevolgen van de Wereldwijde economische crisis werd getroffen. Om een faillissement te voorkomen werd de in zwaar weer verkerende fabriek in 1929 door het in koudetechniek gespecialiseerde bedrijf Linde Eismachines overgenomen. In de daarop



Güldner zijn modellen serie uit met de kenmerkende groene kleur en de haaienbek motorkappen. Veel van de toegepaste componenten konden tussen deze modellen worden uitgewisseld. Dat was modern in die tijd, en goedkoper in de productie. In de stijgende vraag naar luchtgekoelde motoren bracht Güldner zowel lucht- als watergekoelde motoren op de markt. Na het beëindigen van de samenwerking met Fahr in 1960, kwam Güldner met een compleet nieuwe G-serie die volgens het "Bouwkasten" principe werden gebouwd, dit was toen zeer vooruitstrevend. Het betekende dezelfde cilinders en zuigers voor meerdere tractoren gebruikt konden worden. Tevens hadden veel tractoren in de G-serie stuurversnelling waardoor



het comfort tijdens het op en afstappen veel beter werd. Van deze tractoren zijn er veel gebouwd en verkocht, ook in Nederland. Maar toch werd in 1969 de productie van tractoren beëindigd, en concentreerde men zich op heftrucks van het merk Linde en uiteraard koelinstallaties



Een trekker die je krijgt is niet altijd goedkoop.

Terug naar mijn trekker de ABN van 25 PK, wij hadden in Geldermalsen net een nieuwe werkplaats en daar was best wat ruimte in, dus ik vroeg een plaatsje in de werkplaats en ging op zaterdagmorgen aan het "sleutelen" aan mijn Güldner. Daar was men daar in



die tijd nog niet zo aan gewend, en ik kreeg van toenmalige monteurs het verwijt, Piet jij verdient hier zeker te veel salaris? Ik keek verwonderd op en vroeg hoezo dat dan? Ik kreeg als antwoord "je bent goed geld naar kwaad geld aan het brengen", gooi zo'n oud lijk toch bij het oud ijzer dan ben je er vanaf. Gelukkig was ik het daar niet mee eens, en heb mijn plannen voor de restauratie toch doorgezet. Er moesten een aantal oliekeringen worden vervangen. Een nieuwe kering in de waterpomp, en van de fusees waren de bussen uitgesleten en moesten vernieuwd worden. Omdat ik op onze boerderij ook het nodige onderhoud had gedaan was dat voor mij niet zo moeilijk. De trekker vonden wij een oldtimer, maar hij was op dat moment 22 jaar oud, dat betekende ook dat ik nog specifieke onderdelen bij de importeur "Motrac" in Zutphen kon bestellen. Een achterband was slecht en niet verantwoord om er de weg mee op te gaan. Nieuwe banden was in die tijd 'not done' en gezien de opmerkingen die ik al kreeg, heb ik het toch maar bij een gebruikte band gehouden. Na controle van verstuurers



en gloeispiralen kon er worden proef gereden, en dat viel mee. Dus nieuwe olie erin, ik had intussen een collega gevonden die het spuitwerk wilde doen, dus kon het slopen van het plaatwerk en het nodige laswerk beginnen. In die tijd werd er niet zo spits gekeken naar de kleur, dus bij de vraag welke verf moet er op? En er volop verf van Fendt in het magazijn was, zei ik dus, neem die maar. Dit bleek later niet de juiste keuze, maar daar over later meer. De trekker bewaren, waar gaan we dat doen? Want evenementen en toertochten die nu georganiseerd worden waren toen niet aan de orde. De trekker heeft dus jaren bij mijn ouders, en later bij m'n broer in de schuur gestaan. Als ik met een verjaardag daar was met onze kinderen, gingen we wel eens een stukje rijden. Na de eeuwwisseling werd trekker rijden een hobby en werden er ritten en shows georganiseerd, ik heb de trekker toen weer naar Geldermalsen gehaald en ben toen eigenlijk serieus met mijn hobby begonnen. De trekker had nog steeds de Fendt kleur en ik vond dat dat niet hoorde, in die tijd werd me ook via een bekend clublid, een Schukken maai balk aan geboden die

van een Guldner trekker afkwam. Op onze boerderij had ik ook met een Schukken maaiparaat gemaakt dus ik wilde deze maaibalk wel op mijn trekker bouwen. En toen kwam ik er pas achter dat mijn trekker geen ADN was, maar een ABN is. De bevestiging van de maaibalk paste niet, gelukkig had ik een kennis bij SieMei die handig was met een lasapparaat en die me wilde helpen, dus dat was geregeld. Het volgende probleem was de aandrijving van het maaiparaat die komt van de aftakas van de Guldner, daar heb je een poelie voor nodig en die was er niet bij, dus gaan kijken bij de vorige eigenaar en ja hoor dat zat de poelie nog aan zijn trekker **vast gelast**, goede raad was duur. Ik dacht dan de aftakas maar ruilen. Ik had de aftakas van mijn trekker meegenomen en kwam er achter dat mijn aftakas langer was dan die waar de poelie opgelast was. De aftakassen terug schroeven in de trekker waar ze uitkwamen was de enige optie. En moest op zoek naar een passende poelie. Gelukkig kon ik bij een van onze leden tijdelijk een poelie lenen, zodat ik alles kon afstellen, en al enkele wedstrijden kon maaien met de Guldner. Ik heb toch op verschillende ruilbeurzen moeten zoeken om een goede en passende poelie te vinden maar ook dat is gelukt. Intussen had ik iemand gevonden die de trekker in de originele kleur wilde spuiten. Dan moet je hem eerst goed schoonspuiten, en met de hogedrukreiniger spoot ik de kering van het stuurhuis kapot, dus nieuwe keerringen in het stuurhuis gemonteerd. Voor en achter nieuwe banden er op, en de tank laten lassen want die was ondertussen doorgevoerd. Toen kon ik alles weer gaan monteren inclusief het maaigarnituur compleet met zwadborden voor binnen en buitenkant. Er was geen gereedschapskistje meer op de trekker, en met maaien is dat lastig, een gereedschapskistje van een ander werktuig heb ik passend gemaakt. Volgens mij is de trekker nu wel



compleet zoals hij hoort te zijn. Ik rij nu regelmatig met de trekker, heb er een aantal grasmaaiwedstrijden bij KLW-vereniging mee gemaakt, en hij is op de laatste 15 shows in Nijnsel geweest. Conclusie is dat ik reuze trots ben op mijn Guldner, dat is toch jeugd-sentiment omdat het zo'n trekker is waar je op heb leren rijden en het überhaupt de eerste trekker is waar ik op heb gereden. En dat hoop ik nog een aantal jaren te doen. Heb jij ook zo'n verhaal laat het de redactie van de uitlaat weten dan delen we jouw verhaal in de volgende "Den Uitlaat"

Vriendelijke groet,
Piet van der Poel

Guldner



T Broks

Agrarische handelsonderneming en dienstverlening

In en verkoop en reparatie

Aarle-Rixtel
06 - 12290484

www.tbroks.nl

R VERHUUR SWINKELS

**VERHUUR AANHANGWAGENS
EN KOELWAGEN**

Tevens verkoop gasflessen

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

Kersten

Agri-handelsonderneming



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

Museum
*Hoeve
Strobol*

Ambachtelijk museum op 1600 m²
www.hoestrobol.nl

HANDELSONDERNEMING VAN SCHIJNDEL

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

www.handelsondernemingvanschijndel.nl



M.V.D. HEIJDEN

Autocentrum Zijtaart B.V.

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



www.mvdheijdenzijtaart.nl



De Rietkamp

AGRARISCHE HANDELSONDERNEMING

in- en verkoop van tractoren & landbouwmachines

Erwin van Griensven

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

Riverside Sales BV
 Keukenbeemd 14
 5741TV Beek en Donk, NL

riverside-vintage.com

de Eenvoud
 Financiële planning

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

FFP
 Gezondheidszorg financieel planners

DOMOTICA

TELEMATICA

BEVEILIGING

ELECTROTECHNIEK

TELEFONIE

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

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

AMERIKAANS ERFGOED

Deel

4

Onbekend is onbemind

Dit is de vierde en helaas ook laatste aflevering van 'onbekend is onbemind', het vervolg op onze populaire eerste serie 'Amerikaans erfgoed' over landbouwtrekkers uit het begin van vorige eeuw. Ook deze huidige serie ging vooral over onbekende trekkers uit de periode toen tractoren een nieuw fenomeen waren. Ontelbare uitvinders en mecaniciens deden dan ook hun best om van hun product het volgende onmisbaar 'speeltje' voor de boeren te maken. Er werden trouwens best mooie maar veelal nog primitieve trekkers ontwikkeld want het waren niet allemaal John Deere's of Henri Fords, gelukkig maar! Bovendien was de concurrentie bikkelhard, talrijke bedrijven probeerden zich waar te maken in de strijd om de gunst van de klant en zijn behoefte aan kleine tractoren. Maar ook de boeren hadden het niet gemakkelijk. Ze werden bedolven onder duizenden advertenties van fabrikanten die hun trekkers probeerden aan te smeren. Dat kwam echter niet altijd positief over bij de boeren, daardoor werd zelfs hun angst om in een trekker te investeren nog aangewakkerd! Veel boeren waren al meermaals belogen of bedrogen door nieuwe onbekende tractormerken met grote beloftes die niet uitkwamen, of ze hadden gehoord van andere boeren die problemen hadden met hun nieuwe tractoren. Van de honderden fabrikanten bleven er dan ook amper enkele tientallen over. Het zijn deze fabrikanten die het jaren later gemaakt hebben maar ondertussen ook dikwijls van eigenaar wisselden. Gelukkig werd er vanaf 1920 gestart met de officiële Nebraska Tractor Tests die door het beoordelen van tractoren eens en voor altijd het kaf van het koren scheidden. Het kopen van een tractor was plots iets gemakkelijker geworden, de trekker betalen was een andere zaak!



R&P tractor

Veel van de auto- en vrachtwagenfabrikanten begin vorige eeuw zagen landbouwtrekkers als een logisch



De Republic Truck Company bouwde de R & P 12-20 landbouwtrekker. Hij werd aangedreven door een Waukesha 4-cilinder motor Model B en had een nominaal vermogen van 12 pk aan de trekhaak en 20 pk aan de riemschijf.

product voor hun fabrieken zoals ook de Republic Truck Company uit Alma, Michigan. De eerste Republic-trucks werden al rond 1912 gemaakt door de Alma Motor Truck Company, hun oorspronkelijke naam, die in 1914 veranderd werd in Republic. Vanaf 1917 had Republic zijn lijn uitgebreid met zwaardere modellen en tegen 1918 produceerde Republic zo'n 10.000 vrachtwagens per jaar, waarmee ze de grootste vrachtwagenbouwer van het land waren. Grote afnemer was o.a. landsverdediging. De oprichters Frank Ruggles en Channing Parsons besloten, net als veel van hun collega's nog vóór de oorlog een landbouwtractor te produceren. Om de tractor te kunnen produceren en verkopen, werd de R & P Tractor Company opgericht los van hun vrachtwagenbedrijf, De R&P trekker werd nochtans op dezelfde montageband gebouwd als de Republic vrachtwagens. Het echte werk schijnt echter pas begonnen te zijn in 1916, toen Waukesha een BU4-motor aan het bedrijf leverde. Hun trekker, de R & P 12-20, het enige gekende model van het bedrijf, was een voor die tijd modern ogende trek-



Voor het Amerikaans leger bouwde het bedrijf ook militaire uitvoeringen waarvan de gegevens ontbreken.

ker met een strakke lijn en spatborden achter. Hij werd aangedreven door een Waukesha 4-cilinder motor Model B en had een nominaal vermogen van 12 pk aan de trekstang en 20 pk aan de riemschijf. De R & P had een vrachtwagentransmissie met 3 versnellingen. De trekker had een gewicht van 1633 kg en de verkoopprijs bedroeg destijds 1.485 dollar. Van deze trekker werd er ook een militaire uitvoering gebouwd die in Europa werd ingezet tijdens de 1^{ste} wereldoorlog. Die trekker was, in tegenstelling tot de standaard 12-20 trekker uitgerust met een Buda motor, dezelfde motor die ook in hun vrachtwagens werd gebruikt. Een leuke anekdote uit die tijd vertelt dat de wielen voor die trekker speciaal door Republic zijn ontworpen om; En we citeren "de zware kanonnen in de eerste Wereldoorlog door de modder van Passendale te trekken". Passendale (of Passendaele), een dorp in West-Vlaanderen op een boogscheut van Ieper, werd door de zware gevechten in de 1^{ste} Wereldoorlog bijna volledig van de kaart geveegd maar wordt nu jaarlijks bezocht door tienduizenden buitenlandse toeristen die het Tyne Cot Cemetery en het oorlogsmuseum bezoeken. R & P-tractoren (ook wel Republic genoemd) werden in kleine aantallen gebouwd van 1918 tot 1920, meestal maar één per week. Er waren wel weken dat



De 'Canadese' Rockoll B 77 werd niet in Canada gebouwd maar wel door de Harry A. Lowther Co. in Shelbyville, Indiana, voor rekening van de Rock Oil Company, een Canadees bedrijf uit Edmonton.

er twee of drie tractoren van de montagelijnen liepen. Aangenomen wordt dat er nooit meer dan 200 R & P-tractoren werden gebouwd voordat de productie in 1920 werd stopgezet. Republic ging nog een tijd door met het bouwen van vrachtwagens in Alma en kocht in 1928 de noodlijdende Linn Manufacturing Company, fabrikant van zware half-rupsvoertuigen. Een jaar later fuseerde Republic met American LaFrance, een ander vrachtwagenbedrijf dat financiële moeilijkheden had.

Rockol

De Canadese Rockol B77 trekker werd volgens sommige bronnen geassembleerd door de Rockol Maintenance Industry in Manitoba, Canada, en was een van de vele kortstondige trekkermerken die na de Tweede Wereldoorlog werden gebouwd. De Rockol tractoren werden echter niet in Canada gebouwd maar wel door de Harry A. Lowther Co. in Shelbyville, Indiana voor rekening van de Rock Oil Company een Canadees bedrijf uit Edmonton. Ze werden voor het eerst in 1947 gebouwd door de 'Custom Tractor Mfg. co. in Shelbyville. Maar in 1950 werd de fabriek verkocht aan Harry A. Lowther. De Canadese tractoren die daar werden



Rockol FD 98 met een Chrysler L-head, 6-cilindermotor, Gyrol Fluid Drive vloeistofkoppeling en 5 versnellingen. Er werden er 2.000 van gebouwd.

gebouwd waren in grote lijnen dezelfde trekkers als de Customs, Wards en Lehr Big Boy trekkers. De meeste van deze trekkers waren uitgerust met een Chrysler zescilindermotor. De Rockoll tractoren werden ook in het westen van Canada verkocht door Regal Motors uit Brampton onder de merknaam Regal. Sommige van de hier geciteerde merken werden eveneens gebouwd door trekkerfabrikanten als Jacob Love, Dave Friday, Amos Osterberg e.a. Verschillende merknamen komen dan ook terug in de items over CO-Op, Custom, Wards enz.

PEORIA Tractor

De 'The Peoria Tractor Company uit Peoria in Illinois introduceerde haar eerste trekker, model 8-20 in 1914. Het was een 3-wieler, zoals de meeste trekkers uit die periode, en uitgerust met een viercilinder dwarsge-





De 'The Peoria Tractor Company uit Peoria introduceerde haar model 8-20 in 1914. De driewieler was uitgerust met een viercilinder dwarsgeplaatste Beaver motor. De eerste modellen hadden 'screen cooling', een uitwendige warmtewisselaar met een opvallende hopper boven op de trekker, met binnenin panelen uit metaalgaas of zeven.

plaatste Beaver motor die liep op (goedkopere) kerosine. De eerste modellen hadden 'screen cooling', dat is een uitwendige warmtewisselaar met een opvallende hopper, boven op de trekker, met daar binnenin panelen uit metaalgaas of zeven. Terwijl het water volgens het cascadesysteem over de schermen naar beneden druppelt koelt het water af en wordt de hitte naar de buitenlucht afgevoerd. In 1916 werd de trekker geüpdatet tot 10-20 hoewel er verder niets werd veranderd. De trekker kostte destijds 685 dollar. In 1917 werd de trekker vervangen door model 12-25 die uitgerust was met een Climax viercilindermotor met



In 1917 werd de trekker vervangen door model 12-25 die uitgerust was met een Climax viercilindermotor met volledige druksmering. In 1919 werd die vervangen door de J 12-25 een bijna identieke trekker maar met 'echte' radiator, een volledige motorkap en gesloten motorcompartiment. Het meest opvallend waren de 4 wielen.

volledige druksmering. In 1919 werd de 12-25 vervangen door de J 12-25 een bijna identieke trekker maar met 'echte' radiator, een volledige motorkap en gesloten motorcompartiment. Het meest opvallend waren de 4 wielen i.p.v. drie. Deze J 12-25 kostte destijds 586 dollar. The Peoria Tractor Company werd tijdens haar korte bestaan verschillende keren gereorganiseerd. In 1921 was het blijkbaar voorgoed afgelopen.

WARDS Tractor

Wards tractoren werden verkocht via de postordercatalogus van Montgomery Ward. Deze tractoren werden gebouwd door de Custom Manufacturing Corporation, in de States en in Canada verkocht onder een veelvoud van namen (Lehr, Rockoll,...) maar waren min of meer



Wards tractoren werden verkocht via de postordercatalogus van Montgomery Ward. Deze tractoren werden gebouwd door de Custom Manufacturing Corporation.

allemaal identiek. Deze tractoren werden deels gebouwd met voornamelijk militaire overtollige onderdelen veelal van Dodge. Niet allemaal want ook de stock aan 'overtollige' onderdelen raakt ooit op. Een



De trekker werd ontwikkeld door Custom maar Lehr Equipment Sales kocht de originele plannen en verkocht 300 van deze trekkers in 1948-49 onder de naam Lehr Big Boy.

deel van de door Custom Manufacturing gebruikte achterassen kwamen bijv. van Timken, met planetaire wielen en hydraulische trommelremmen voor de achterwielen. De Wards tractor had als aandrijfbron een Chrysler 230 ci 6A- zescilinder motor, met 'Fluid Drive', een vloeistof- of hydraulische koppeling. De transmissie werd gefabriceerd bij New Process en



De Farmaster is een zeldzame tractor geproduceerd in Clifton vanaf 1948 door Farmaster Corporation. Er waren twee typen, de Farmaster FG-33 met een Buda viercilinder kerosinemotor en de dieselvversie Farmaster FD-33 met eveneens een Buda motor.

heeft 5 versnellingen. Ook een aftakas en riemschijf waren standaard. De dubbele uitlaat was een optie.



Farmaster

De Farmaster is een uiterst zeldzame tractor geproduceerd in Clifton, New Jersey vanaf 1948 door Farmaster Corporation. Het was één van die trekkermerken van net na de Tweede Wereldoorlog die met hun trekker de leegte probeerden op te vullen waar de gevestigde fabrikanten niet konden aan voldoen. Hun eerste



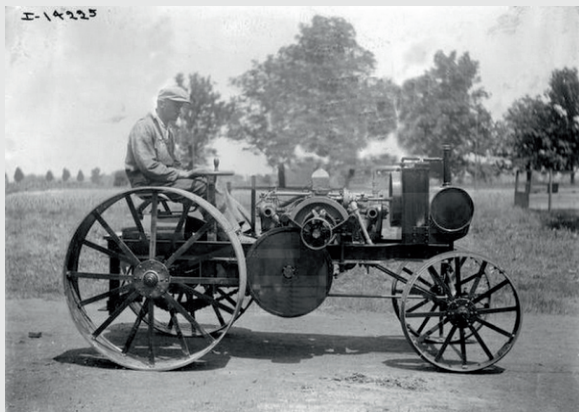
Begin jaren vijftig werd Farmaster overgenomen door de Mercer-Robinson Company. Hun tractormodellen waren identiek aan die van Farmaster, alleen merknaam en typenummer werden veranderd in Mercer 30-CK en Mercer CD.

trekker was de Farmaster FG-33, hij was uitgerust met een Buda viercilinder kerosinemotor. Enige tijd later werd ook de dieserversie Farmaster FD-33 geïntroduceerd. Ook deze trekker was uitgerust met een 4-cilinder Buda motor en leverde 24 pk aan de riemschijf. De transmissie had 4V/1 A en een topsnelheid van bijna 18 km/u. Het model FG-33, de benzineversie leverde 28 pk aan de riemschijf en had dezelfde 4V/1A transmissie. De Farmaster tractoren werden al in 1949 in Nebraska getest. Uit de zeer schaarse informatie blijkt dat het bedrijf begin jaren vijftig overgenomen werd door de Mercer-Robinson Company uit New York. De Mercer-Robinson-tractormodellen waren identiek aan die van Farmaster, waarschijnlijk werden ze zelfs in dezelfde fabriek in Clifton gefabriceerd en werd ge-

woon de merknaam veranderd in Mercer 30-CK en Mercer CD. De Farmaster/Mercer trekkers bleven in productie tot begin jaren 50.

Whitney

Een van de eerste tractorbouwers in Ohio was de Ohio Manufacturing Company. In



Originele foto van de Whitney 9-18 die in 1916 werd geïntroduceerd. Hij was uitgerust met een dwarsgeplaatste Gile 2-cilindermotor met een vermogen van 24 pk.

1899 bouwde Samuel S. Morton een tractor in York, Pennsylvania, met een grote, horizontale, eencilinder Otto-motor met verdampingskoeling, gemonteerd op een voor die tijd lichtgewicht chassis met een korte wielbasis. Sam Morton verhuisde zijn bedrijf Morton Manufacturing Co al snel naar Sandusky, Ohio waar hij de Morton Traction Truck verder bouwde. Morton bleef zijn machine verbeteren en kreeg in 1902 en 1903 patenten voor een vrachtwagenchassis, waarop bijna alle grote stationaire motoren van die tijd konden worden gemonteerd. Die Morton-tractiewagen bestond uit een frame, een tandwielaangedreven differentieel en eindaandrijving, evenals wielen en kettingbesturing, vrijwel



De Whitney 9-18 woog ongeveer 1360 kg, had een wielbasis van 2,08 mtr en een totale lengte van 3,12 mtr. De ronde brandstoftank was op beugels voor de radiator gemonteerd. De Whitney 9-18 bleef in productie tot 1921.

identiek aan het onderstel van de stoomtractiemotor. De Ohio Manufacturing Co leverde Morton-vrachtwagens aan verschillende trekkerfabrikanten en bouwde de eerste IHC Type A-tractoren voor International Harvester, waarbij International's "Famous" -motoren op een Morton-chassis werden geplaatst. Tussen 1906 en 1910 werden er ongeveer 375 International- Type A tractoren gebouwd in de fabriek van Ohio Manufacturing Company. Nadat de productie van IH in Upper Sandusky stopte, bleef Ohio de Morton Traction Truck bouwen tot ongeveer 1916, deze werden verkocht als de 'Ohio patented tractiontruck'. Het bedrijf veranderd rond die tijd ook zijn naam in Whitney Tractor Co en hadden ze een gewone vierwieltractor, de Whitney 9-18 geïntroduceerd, die was uitgerust met een dwarsgeplaatste Gile 2-cilindermotor waarvan het



opgegeven vermogen 24 pk bedroeg. De transmissie had 3-versnellingen vooruit en 1 een achteruit en de topsnelheid bedroeg 6,4 km/u. De Whitney-tractor woog ongeveer 1360 kg, had een wielbasis van 2,08 m en een totale lengte van 3,12 m. De ronde brandstoftank was op beugels voor de radiator gemonteerd. De Whitney 9-18 bleef in productie tot 1921. Rond 1915 of 1916 heeft Ohio Mfg. blijkbaar ook een paar Whitney 6-12 tractoren gebouwd voor de International Harvester Company, die zo reageerde op de vraag van klanten, naar kleinere lichtere en wendbaardere machines. Veel tractoren in de IH kleuren zullen er niet zijn verkocht, International concentreerde zich toen vooral op de productie van de eigen Mogul 8-16 en Titan 10-20 modellen die even later de markt voor kleine tractoren veroverden. Wat Ohio Manufacturing betreft, de onderneming heeft de landbouwdepressie na de Eerste Wereldoorlog nooit verteerd en zou ergens in 1922 failliet zijn gegaan. Een groep investeerders verwierf de activa van het bedrijf en doopte het bedrijf om tot Whitney Tractor Co. De activiteiten werden verplaatst naar Cleveland, waar de productie enige tijd later definitief werd stopgezet.



The Empire tractor

De Empire Tractor Corporation werd in 1946 opgericht door Frank Cohen in de staat Delaware. Cohen had goede connecties met de Amerikaanse overheid. Tijdens WO II produceerde en leverde hij militair materiaal aan de Amerikaanse regering en de Europese geallieerden. Na de oorlog moest hij zijn fabrieken draaiende houden en kwam hij op de idee om een landbouwtrekker te bouwen. Zo kon de landbouwmechanisatie in de Europese landen opnieuw op gang getrok-



Ten van de Empire Model 88. De verticale grill zoals afgebeeld werd echter nooit gebruikt bij de reguliere productie van de Empire.

ken worden. De productie van de eerste trekker, Model 88, begon al in september van dat jaar. Het was een trekker speciaal ontworpen voor gebruik als lichte landbouwtractor met tweeschaarploeg. Het bijzondere van deze Empire Model 88 was dat hij gebouwd werd met afgedankt oud legermateriaal zoals Willys, en Ford viercilindermotoren, Warner Gear T84-transmissies met 3V/1A versnellingen (latere versies van het Model 88 hadden ook de T90-Warner transmissie),

Spicer Model 18 tussenbak met hi-lo en Willys-differentieel met voorwielaandrijving. Een aftakas met dubbele hendel (zoals gebruikt op de Willys amfibie-jeep) zorgde voor de aandrijving van de riemschijf achteraan en een V-snaarriemschijf aan de zijkant. Een eindaandrijving met rollenketting werd gebruikt, samen met schijfremmen op elk achterwiel. De meeste onderdelen voor het Empire Model 88 werden gekocht van de Amerikaanse overheid. Het latere Model 90 (88-90) trekker gebruikte de burgerlijke uitvoering van



Twee Empire trekkers, definitieve versie, op een rij. De Empire-tractor was oorspronkelijk bedoeld voor export via het Marshall plan en niet voor de Amerikaanse of Canadese markt. In totaal werden tot eind 1948 ongeveer 5.300 tractoren geëxporteerd.

de Willys-viercilindermotor met de verbeterde Warner Gear T90-transmissie, éénhendel aftakas, Model 18 Spicer-tussenbak en het Willys-differentieel met achterwielaandrijving. Er werd opnieuw een eindaandrijving gebruikt om de snelheden naar de achterwielen te verlagen en er werden achteraan individuele schijfremmen gebruikt. De motoren en onderdelen kwamen niet meer uit legerstocks maar werden aangekocht bij Willys Overland. De tractor werd geleverd met achterste riemschijf, gereedschapskist, een temperatuurmeter, ampèremeter, oliedrukmeter, startknop, contactschakelaar; reguleur, koplampen en achterlicht. Met de hi/lo transmissie (met hoog-laag bereik) waren de snelheden zodanig; Dat de trekker kon worden gebruikt voor veldwerk met lage snelheid of voor wegtransport met hoge snelheid. De Empire-tractor was oorspronkelijk alleen bedoeld voor export via het Marshall plan en niet voor de Amerikaanse of Canadese markt. De trekker mocht namelijk zeker geen concurrent zijn voor de andere Amerikaanse tractorbedrijven. Dat was zo afgesproken, in ruil daarvoor kon Empire goedkoop motoren en onderdelen van oorlogsoverschotten van de Amerikaanse regering kopen. In totaal werden tot eind 1948 ongeveer 5.300 tractoren geëxporteerd. Maar er doken onverwachte problemen op. De productie van de Empire was al in december 1947 vrijwel volledig stilgevallen en werden de leveringen gedaan uit de enorme voorraad die zich in de fabriek had opgestapeld. Bovendien weigerde Argentinië om een groot deel van hun bestelling van 7.000 tractoren af te nemen wegens, volgens hen, problemen met de kwaliteit van de trekker. Ook Mexico en



Een prototype Empire 110 uit 1947. De trekker had een mooi design, maar jammer is dat die nooit werd geproduceerd.

enkele andere landen hadden problemen met de kwaliteit van de geleverde trekkers. In dezelfde periode verscheen er ook een vernietigend artikel in Time Magazine waarin stond dat de Empire trekker niet goed gemaakt was en nooit verkocht had mogen worden. Midden 1948 lieten deze en nog wat andere problemen Empire Tractor Company achter met een stock van ruim 1.200 onverkochte tractoren. In oktober 1948 werd dan ook het faillissement aangevraagd en werden curatoren aangesteld. Volgens hun gegevens werden er 6.663 tractoren gebouwd.



Dakota

Dakota, is een ons totaal onbekend trekkermerk maar het was niet de naam Dakota maar wel de vestigingsplaats 'De Smet' die onze aandacht trok. Het kleine prairiestadje De Smet, lag destijds nog echt 'indianerland', en werd wereldbekend door het boek 'Het klei-



Pieter-Jan De Smet, een missionaris-ontdekkingsreiziger uit Dendermonde.

ne huis op de prairie' maar nog belangrijker is dat de naam een eerbetoon was aan Pieter-Jan De Smet, een Vlaams missionaris-ontdekkingsreiziger uit Dendermonde. Die man bracht vanaf 1821 het grootste deel van zijn leven door tussen de Noord-Amerikaanse indianen (de oorspronkelijke bevolking) en werd door hen de 'grote zwartrok' genoemd. Tijdens zijn talrijke reizen door het wilde continent legde hij 290.000 km af. Niet alleen om ziertjes te bekeren maar ook dikwijls als bemiddelaar tussen de inheemsen en de kolonisten. Hij trad ook op in naam van de Amerikaanse regering bij hun onderhandelingen met de indianen, o.a tijdens de vredesconferentie met de Sioux en hun hoofdmans Sitting Bull te Fort Rice in 1868. De Smet overtuigde Sitting Bull om het verdrag van Fort Laramie te aanvaarden maar dat verdrag werd regelmatig door de blanke kolonisten geschonden. Hij overleed in Saint-Louis in 1873. Ook een meer (Lake De Smet)

werd naar hem vernoemd. Na deze portie cultuur; terug naar de realiteit van de Dakota trekker! G. W. Elliott en zijn zoon begonnen in 1911 met het bouwen van "Dakota"-tractoren in een omgebouwde veestal. De stroomvoorziening voor hun werkplaats werd geleverd door een windturbine van eigen ontwerp. De eerste Dakota trekkers waren uitgerust met Waukesha motoren. Twee versies werden aangeboden, één voor 2-schaarploegen en een tweede voor 4-schaarploegen. Beide trekkers met identiek uiterlijk hadden een groot breed achterwiel met op de as een tandwiel voor de kettingaandrijving en twee kleinere voorwielen. Productiegegevens voor de periode 1911 – 1917 zijn niet bekend maar uit getuigenissen en krantenverslagen lijkt een productie van 20 tractoren wel ongeveer het maximum te zijn geweest. Het ontbrak Elliott vooral aan middelen om zijn bedrijf uit te breiden. Daarom ging hij op zoek naar een vennoot die het nodige kapitaal kon inbrengen. In 1918 sloot hij een deal met enkele geldschieters en de Pope Manufacturing Co. uit Watertown om daar zijn Dakota-tractoren te gaan bouwen in een nieuwe fabriek. Die fabriek werd gefinancierd door de lokale overheid met de bedoeling zo nieuwe trekkerfabrikanten aan te trekken. Een gesloten deal met de Farmers Oil Tractor Co. was net afgesprongen zodat Elliott met zijn Dakota trekker met open armen door het stadsbestuur werd ontvangen. Nog tijdens het eerste jaar van de samenwerking bleek dat Pope de volledige controle van de Dakota-tractorfabriek had overgenomen. In de lokale pers werd er wel veel geschreven over het bedrijf waaruit bleek dat Pope vooral grootse plannen had maar over het aantal geproduceerde en verkochte trekkers altijd erg vaag bleef. Van die plannen kwam er trouwens niet veel in huis want Pope was vooral een grote praatjesmaker. In de periode 1920/21 werd door Pope Mfg Co blijkbaar nog wel de 'New Dakota' trekker geïntroduceerd, die uitgerust was met een Domanmotor maar waarover alle gegevens ontbreken. In 1922 was het dan definitief gedaan met de 'New Dakota' tractor. De tractorfabriek werd opgedoekt en stond daarna 18 jaar leeg. Ze werd later overgenomen door de South Dakota Livestock Sales Co.

Einde

Frans Vanbaelen



G. W. Elliott bouwde in 1911 "Dakota"-tractoren in een omgebouwde veestal. De Dakota trekkers hadden een groot breed achterwiel met op de as een tandwiel voor de kettingaandrijving en twee kleinere voorwielen. Ze waren uitgerust met Waukesha motoren.

Oud nieuws uit

1980

Nog meer trac's

Zeven jaar geleden verbaasde Anton Schlüter de industrie met een echte reus, de Profi Trac 3000 TVL. 280 PK! Vierwielbesturing! Wielen van dezelfde maat - zoiets bestond destijds alleen in de VS en was daar nauwelijks verkrijgbaar op een vergelijkbaar technisch niveau. Destijds vonden deze rode reuzen kopers in Europa, waaronder vooral grote Joegoslavische bedrijven, die in 1975 maar liefst twaalf stuks kochten. Op de DLG-beurs in Hannover laat Schlüter nu zien dat het idee van de systeemtractor ook naast de MB trac kan werken en presenteert hij een tweede Trac-serie, de Super Trac. De naam maakt duidelijk dat deze trekkers zijn afgeleid van de beproefde Super-serie, waarvan ze de aandrijflijn en de hydraulisch kantelbare cabine krijgen. De motoren zijn ver boven de vooraslijn verplaatst en beschikken daarom over een aangepast oliecarter. Bovendien zijn de Super Trac niet vierwielgestuurd zoals de grote Profi Trac. Er zijn drie varianten beschikbaar met 130 tot 200 pk, waarbij Schlüter vertrouwt op een eigen motor. De Super Trac 2000 TVL maakt gebruik van de krachtige achtcilinder lijnmotor, die we al lang kennen maar heeft niets van zijn kracht verloren. Deze prestatieniveaus zijn ook nieuw voor de Super-serie, waar de 'Special' versie nu voor extra pk's zorgt. Overigens doet Anton Schlüter het tot nu toe goed en heeft hij ongeveer één procent van de omzet op de Duitse markt - wat niet slecht is in een economie die over het algemeen als moeilijk wordt beschouwd. De dood van het Joegoslavische staatshoofd maarschalk Tito zou echter spoedig tot politieke omwentelingen kunnen leiden die Schlüter in het ergste geval een belangrijke klant zouden kunnen kosten.



Komt er crisis?

Waar wil Fendt heen? De bedrijfsstrategie lijkt niet helemaal duidelijk. In januari maakte het in Marktoberdorf gevestigde bedrijf bekend dat dochteronderneming KMF (Kemptener Maschinenfabrik) de verkoop van Datsun-vorkheftrucks zou overnemen, hoewel Fendt zelf vorkheftrucks bouwt. De locatie in Bäumeheim, de voormalige Lely-fabriek, kreeg een nieuwe hal voor cabinemontage en lakstraat, maar de uitgaven waren met twaalf miljoen mark aanzienlijk hoger dan gepland. Bovendien moet de bedrijfsleiding werktijdverkorting registreren omdat de verkoop niet zoals gebruikelijk loopt. Fendt kon tegen het einde van het jaar 7.299 tractoren in eigen land verkopen, aanzienlijk minder dan voorheen. Ook de buitenlandse verkopen verzwakken. Aan het eind van het jaar liggen er nog 2.000 onverkochte tractoren in voorraad, wat waarschijnlijk een molensteen om de nek van de fabrikant zal worden. Toch gaat de ontwikkeling door, met de Favorit 622 LS wordt een grote tractor op Schlüter-niveau gepresenteerd. Het hart is een elf liter MAN-motor met 211 pk.



07 Serie

Nadat de hogere klasse van Deutz zich twee jaar geleden ontwikkelde tot de DX-serie, voegt de fabriek nu ook kleinere tractoren toe en stapt over op de 07-serie. We beginnen met de D 4507 en D 4807 met respectievelijk 40 en 45 pk. Deze zal echter niet als vierwielaandrijving worden aangeboden. De belangrijkste nieuwe wijziging, ten opzichte van de 06s is de motorkap die er wat vriendelijker uitziet dan die van zijn soberere voorgangers.

FENDT

Verstrooid

De Amazonen-Werke in Hasbergen ontwikkelt het beproefde kunstmeststrooier ZA loopt door naar de ZA-U met 1500 liter container en een strooibereik tot 24 meter. Nieuw is dat u de strooiafstand kunt regelen met eenvoudig te verwisselen schijven de strooischoepen draaien altijd in dezelfde stand



Houtgas

De Finse fabrikant Valtra gebruikt er een verouderde technologie: de houtgasvergasser. Voor dochteronderneming Valmet do Brasil werkt Valtra samen met het Finse staatsbedrijf; Onderzoeksinstituut Vakola over motoren voor brandstoffen die in Brazilië verkrijgbaar zijn. Om dit te doen combineerde Valtra een houtgasgenerator met een huidige Valmet 702-tractor. Dit betekent dat de zescilindermotor met ongeveer een derde wordt teruggeschoefd; hij zou nu nog 70 pk moeten produceren. De bouw wordt nu ter plaatse op de proef gesteld.



Euro-macht

Massey-Ferguson heeft de grote tractoren uit de 2000-serie herzien en toegewezen aan een Europese locatie, de Franse Beauvais-fabriek. Dit betekent dat deze serie betere kansen moet krijgen dan zijn voorgangers, die behoorlijk Amerikaans zijn. De nieuwe draaien allemaal op dezelfde Perkins zescilindermotor, ontworpen voor 96 tot ruim 140 pk. Verder is er een versnellingsbak met 16 versnellingen, een 30-assige en zeer goed uitgeruste cabines.



Biggelaar
installatiebedrijf

Samen voor duurzaam

sanitair
verwarming
ventilatie
loodgieterswerk
duurzame installaties

www.vandenbiggelaarinstallatie.nl

SIEMEI
Stroom Installaties, Dienst, Onderhoud
Museum voor Industrie en Architectuur uit de Middeleeuwen

Verlengde 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

Adfiz

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



A. van Leuken
06-54650884
LOON & GRONDVERZET

Steegeindstraat 10
 5396 NN Lithoijen
 info@avanleuken.nl
 www.avanleuken.nl

VISSER

www.visserautoelectra.nl

autoelectra-dieselservice

BOSCH

Diesel Service



DIESELPOINT

- Dynamo's
- Startmotoren
- Voertuig elektronica,
- Auto elektronica diagnose
- Diesel techniek
- Common-rail systems
- Benzine injectie
- Magneetontstekingen
- 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

Kort succes



Zettelmeyer tractoren: goed, maar niet lang op de markt

Zettelmeyer - als je dit trefwoord hoort, denk je meteen aan walsen en misschien zelfs aan modernere wielladers. Maar tussen 1935 en 1952 werden aan de Moezel ook tractoren gebouwd, die met hun veelzijdigheid en kwaliteit, indruk maakte bij de mensen in die tijd.

Het bedrijf in het kleine Moezelstadje Konz bij Trier werd opgericht in 1897. Oprichter van het bedrijf Hubert Zettelmeyer werkte destijds aanvankelijk als "aannemer" in de wegenbouw met een Britse Fowler-stoomwals en leidde een werkplaats voor wegenwalsen. Vanaf 1903 was het opkomende bedrijf tevens de Duitse vertegenwoordiger van de Britse Clayton & Shuttleworth-stoommachines. In 1914 had Zettelmeyer zijn vloot al uitgebreid met 13 walsen; van illustere merken als Burrell, Clayton & Shuttleworth en Fowler, en al snel kwamen er nog vier Duitse Ruthemeyer-walsen bij. Op dat moment had Zettelmeyer 45 mensen in dienst. Als drukke zakenman zag Zettelmeyer al vroeg in dat Britse stoomwalsen een tekortkoming hadden; Waarvan de eigenaars van Britse auto's vandaag de dag nog steeds over mee kunnen praten: De aanvoer van reserveonderdelen was slecht georganiseerd, de wachttijden waren navenant lang, en de onderdelen waren duur. Zettelmeyer ging dus zelf de reserveonderdelen namaken: De stap naar de eerste zelfgebouwde stoomwals ging daarna vrijwel automatisch. De eerste zelfgemaakte wals rolde in 1910 de fabriekspoort uit en in 1913 omvatte het assortiment al vier verschillende typen. De ontwikkeling van de walsen-industrie laat zien: Zettelmeyer was een ondernemende man met oog voor kansen en markten, en

ook zijn intrede in de tractorbouw volgde een soortgelijk patroon. Toen in de jaren dertig de mechanisering van de landbouw begon, kon het bedrijf Zettelmeyer, dat in 1922 werd omgevormd tot een naamloze vennootschap, niet alleen terugkijken op meer dan 30 jaar ervaring in de machinebouw, maar beschikte met een eigen gieterij, ook over de beste omstandigheden om hiervan te profiteren. Het is geen verrassing dat de ontwikkeling van een Zettelmeyer-tractor precies in deze tijd plaatsvond: de blokbouw tractor met een in eigen huis gemaakte versnellingsbak - vier versnellingen vooruit en drie achteruit - kwam in 1935 op de markt als de Z 1. Circulatie koeling zorgde voor de juiste bedrijfstemperatuur van de motor, waarvan de oorsprong in de folders als elegant werd omschreven als 'merkmotor'. Destijds hadden de fabrikanten van middenklasse trekkers niet veel keuze als het om inbouwmotoren ging: Zettelmeyer reikte ook naar het Deutz-onderdelenrek en installeerde de watergekoelde tweecilinder viertaktmotor F2M 313 met 20 pk. Het bedrijf zelf beschreef het klantenbestand voor de Z 1 als de belangrijkste klanten voor onze nieuwe, zeer betaalbare tractor waren het de agrarische bedrijven, vooral middelgrote en kleinere, omdat ze nu meer werk kon-



Krachtige bouwmachines zoals deze wals, vormden het merk Zettelmeyer.

den doen met minder mensen en paarden", staat in een recensie in het bedrijfsblad, dat verscheen onder de slimme naam "Die Dampfwalze". Het 'landbouw'-aspect onthult echter slechts de halve waarheid, want Zettelmeyer bouwde zijn tractoren onder de afkorting Z 2 ook in een straatversie – met een andere overbrengingsverhouding en een opmerkelijke topsnelheid van 20 km/h onderscheidt Zettelmeyer zich van andere tractorfabrikanten, die op vergelijkbare schaal werkten, maar zich volledig op de landbouw concentreerden. De handel in wegtrekkers was daarentegen voorheen voorbehouden aan industriegiganten als Hanomag, Lanz en Deutz. Qua prestaties waren de



Tractorlevering: Twee Z 2 tractoren staan klaar om afgeleverd te worden aan een Nederrijns transportbedrijf.



Straat-Zettelmeyer met zijn trotse chauffeur ernaast.



Er worden goede zaken gedaan. Al in het eerste verkoopjaar bloeide de tractorhandel van Zettelmeyer; er werd onder meer reclame voor de tractoren gemaakt op de Autosalon van Berlijn in 1937.



trekkers uit de Moezel uiteraard van een kleinere klasse dan de snelle Mannheimers, een SR 38/45 uit Hannover of de Deutz-staaltractor verplaatste zich met meer als 30 pk. Niettemin werd de helft van de geïmporteerde Zettelmeyer-tractoren aanvankelijk op de weg ingezet. Overigens konden de Zettelmeyer-tractoren ook in het bos hun sterke punten laten zien. Als extra uitrusting was een kabellier van 100 meter af fabriek leverbaar. Uit de fabrieksarchieven blijkt dat de Zettelmeyers graag gezien werden op de weg. Met zijn korte wielbasis van 1,70 meter was de uiterst wendbare tractor ideaal voor smalle fabrieksterreinen bij industriële bedrijven als rangeertrekker, of als trekvoertuig in de vrachtovervoersector of bij brandstofhandelaars. De wegtractor werd met verschillende daken gebruikt, ook die van externe fabrikanten - soms met een gesloten cabine, soms in de "alleen dak" versie, die aan de zijkant open was. De wegtrekkers verschilden echter niet alleen visueel van de veldmodellen vanwege hun verschillende daken. Ze hadden ook spatborden boven de voor- en achterwielen, beschikte over een verlichtingssysteem en konden ook worden geleverd met dubbele achterwielen en een driezitbank. Het aanbod van Zettelmeyer voor velden en wegen kreeg veel positieve reacties. Enkele bronnen geven aan, dat in 1936 al 500 dieseltrekkers de fabriek verlieten. In hetzelfde jaar maakte het bedrijf bekend dat de trekkerbouw 52 procent had bijgedragen aan het jaarresultaat. Dit zou echter een piekwaarde moeten blijven, want in de jaren daarna daalde dit aandeel voortdurend. De oorlogsjaren bracht de tractorbouw in allerlei



▲ Bedrijfshulpje. Deze Z 2 was druk aan het manoeuvreren bij het vismeelfabriek aan de Weser.



Gastractor Kriegz- Z1 met houtgasgenerator ▲.

Z 1 bij het oogsten van hooi, met wel een bijzonder volle aanhanger. ▼





Laatste versie van de folder: Reclame voor de Z 1 met nieuw aangepast frontgedeelte.

turbulentie, dit omvatte onder meer de verplaatsing van de productie naar Sinzig am Rhein. Twee jaar later, in 1941, ging de reis weer terug - en werd een tractor gepresenteerd die al lang geleden was gebouwd: de gewichtsverdeling was verbeterd door de motor naar voren te verplaatsen, de radiator had een vlakker profiel en de tractor zag er over het algemeen gedrongener uit. Onder de motorkap was de solide Deutz-techniek nog steeds aan het werk: de watergekoelde F2M 414 ontwikkelde een gezonde 22 pk. Vanaf 1942 bouwde Zetelmeyer ook houtgasvarianten van de landbouw- en wegtrekker; Volgens de fabriek bleven dieseltrekkers echter in het assortiment: tijdens de oorlog werden grote aantallen zowel houtgas- als dieseltrekkers gebouwd. De kopers waren o.a. afdelingen van het leger, de luchtmacht en de Todt-organisatie (bouwers van verdedigingswerken), maar ook de industrie en de landbouw", toont een kroniek van het bedrijf. In 1944 brachten toenemende bombardementen de productie tot stilstand. Tot de munthervorming (wisseling van Reichsmark naar D-mark) in 1948 verlieten er slechts 15 walsen en zes tractoren de overblijfselen van de productiefaciliteiten. Maar de tractorproductie kwam weer tot leven: in het boekjaar 1948/49 werden opnieuw 352 tractoren gebouwd. Vanaf 1949 vervaardigde Zetelmeyer een herziene versie van de Z 1. Een ronde motorkap en een tweedelig radiatorfront gaven de wegversie een boost: met een nieuwe Met een nieuwe aanhangerkoppeling en verbeterde ophanging was de Z 2 bedoeld om aan de toegenomen eisen van de tijd te voldoen De Deutz



Onder het herkenningsteken van de aanhangerdriehoek: een trekker met zware lading.



Transportprofessionals. Dumpers en laders werden de kernactiviteiten na het einde van de tractor- en walsproductie.

F2M 414-motor was nog steeds in gebruik, waarvan het vermogen in-middels verhoogd was tot 25 pk. Aan het begin van de jaren vijftig kon de bedrijfsleiding opnieuw zijn vooruit-zienende blik tonen - een deugd die, zo-als bekend, destijds niet voor elke Duitse tractorfabrikant beschikbaar was. Toen de Zettelmeyer-tractoren steeds slechter gingen verkopen en de marktaandeelen kelderden, trok de bedrijfsleiding aan de bel: Alles of he-lemaal niets; Dat was destijds het motto voor de tractorbouw. Met an-dere woorden: moet de productie in nieuwe dimensies en met nieuwe mo-dellen op grote schaal en met hoge investeringen doorgaan - of toch niet beter meer aandacht besteden aan de kernactiviteit van bouwmaschinen? De bedrijfsleiding gaf hier een duidel-ijk antwoord op: Geen geld meer voor de tractorbouw. In de kroniek staat het zo. In de tractorbouw trad sinds 1951 enige stagnatie op. De di-rectie hield de ontwikkelingen nauw-lettend in de gaten en besloot al in 1952 de tractorproductie te stoppen "De productie, waarmee ons bedrijf ooit baanbrekend was, had het punt bereikt waarop er alleen nog in zeer grote series tegen concurrerende prijzen geproduceerd kon worden. Deze massaproductie overtrof echter de reikwijdte van ons bedrijf."

Alexander Bank



100 meter kabel; De lier was vanaf fabriek leverbaar als een extra uitrusting.



Glamour en glorie; De Zettelmeyer Z2 van Gerd Schulten is een echt pronkstuk



Houten stuurwiel; De werkplek van de wegvervoer-der was voor die tijd behoorlijk comfortabel.

Natuurlijk zijn er meerdere eigenaren van Zettelmeyer-tractoren en daarom willen we hier twee zeer contrasterende voertuigen introduceren. Gerd Schulten uit Grevenbroich-Muhlra-th bezit een Z 2 wegtractor uit de voor-oorlogse generatie, gebouwd in 1936 en met een 22 pk Deutz-motor uit de eerste generatie. Dit betekent dat de groene Zettelmeyer van Schulten een van de eerste voertuigen is die ooit zijn geproduceerd. Dit blijkt ook uit het chassisnummer 1437. Volgens het interne nummeringssysteem van Zet-telmeyer is dit de 438^{ste} Zettelmeyer tractor, de eerste tractor zou het nummer 1000 hebben. De lier, die als optie wordt aangeboden, is ook geïn-stalleerd. Schulten heeft de tractor een paar jaar geleden in gerestaureerde staat aangeschaft en is daarom een regelmatig gast op tractorbij-eenkomsten. De Z 2 is bijvoorbeeld te zien op de klassieker in Krov aan de Moezel en op andere oldtimerevenementen Met genoemde kabellier, de aanhangerdriehoek op het dak - die sinds 1935 verplicht is bij het trekken van meer dan één aanhanger in het goederenvervoer over de weg - spat-borden voor- en achterwielen, dubbele banden op de achteras en een gesloten cabine. Deze trekker is een klassieke vertegenwoordiger van de pre-oorlogsgeneratie van wegtracto-ren



Kantelbaar: Het hoge zwaartepunt van de kraan boven op de delicate Zettelmeyer, kan voor lastige situaties zorgen als de grijper beladen is.

Peter Schiffer uit Titz-Ralshoven in het Rijnland heeft ook een Zettelmeyer-tractor, maar met een heel uniek karakter. Het landbouwmodel van Konz heeft een heel ander uiterlijk dan de Z 2, en dat komt niet alleen door het ontbreken van de weguitrusting. De in 1949 gebouwde Z 1 met een 25 pk sterke Deutz-motor is voorzien van een kraan van Maschinenfabrik Wehrhahn uit Delmenhorst bij Bremen, wat hem een uiterst uniek uiterlijk geeft "De lader werd in 1959 op de tractor gemonteerd", vertelt Schiffer. Hij kocht de tractor van een boer die deze ongebruikelijke combinatie wilde gebruiken om sloten te graven, maar dat mislukte vanwege technische details: de "diepgang" van de lader was daarvoor verre van voldoende. Een andere tekort-koming van het slecht geconstrueerde ontwerp is; Dat het boven op het dak van de tractor wordt geplaatst.



Goed getraint team; De Zettelmeyer kreeg in 1959 de kraan op het dak geplaatst.



Zeldzaam voorwerp: vanwege ruimtegebrek moet de grijper van de Wehrhahn-lader vóór de Zettelmeyer-kap worden vergrendeld.

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 opzittendes 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

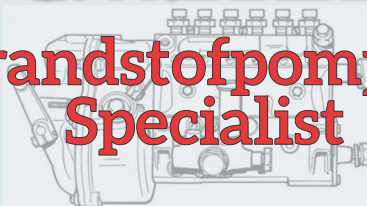
PIJNENBURG

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

Zeldzaam zeldzaam

In Simbach am Inn werd

Zelfs als de gegevens niet juist zouden zijn, is één ding zeker: qua zeldzaamheid behoort deze tractor tot de top van alle zeldzaamheden uit de landbouwtechnologie. Of is er een tractorexpert die, als hij de naam 'Grosswieser' hoort, er alles over kan vertellen?

Bernhard Daxlberger uit Riedering bij Rosenheim in Beieren heeft een Grosswieser-tractor en heeft ook onderzoek gedaan naar de fabrikant. De feiten: De tractoren werden gebouwd door de gelijknamige handelaar en smid in landbouwmachines, Karl Grosswieser, in Simbach am Inn (bij Passau); ze zijn waarschijnlijk tussen 1949 en 1951 ontstaan. Grosswieser werd daarna dealer van Porsche tractoren en mogelijk handelde het bedrijf ook in Hela-tractoren. Er zouden in deze twee jaar maar heel weinig tractoren zijn gebouwd; De verklaringen van hedendaagse getuigen variëren tussen een overzichtelijke twintig en dertig tractoren. De Grosswieser-tractoren werden gebouwd volgens het gebruikelijke modulaire tractorprincipe: De bouwer reikte diep in de componentenkist en maakte er een tractor van. In dit geval was er echter nog steeds een selectie van componenten. De tractorkoper kon een Grosswieser-tractor krijgen met de MWM TD 15-motor met 28 pk - of met één Deutz-unit van 22 pk, namelijk de watergekoelde tweecilinder voorkamerdiesel F2M 414. De transmissie was wederom een standaardbouwset van Renk. Er zijn geen andere opties bekend, en deze zouden waarschijnlijk ook de capaciteit van de kleine werkplaats hebben overweldigd. De motor van de Grosswieser van Bernhard Daxlberger is gemaakt in de fabriek in München "Südbremse Werk": De tractor met de aanduiding "G 28" heeft een MWM TD 15-motor met 28 pk, gebouwd in 1949, d.w.z. de krachtigere Grosswieser-variant. Deze tractor is al lange tijd in de familie, maar voordat hij in handen kwam



me, Grosswieser

en ruim 30 tractoren van dit merk gebouwd.



Onbekendheid uit Beieren: Grosswieser-tractoren werden slechts korte tijd en in kleine series gebouwd - dit is waarschijnlijk de laatste overlevende.



Navertellen: de huidige eigenaar heeft de letters opnieuw laten maken; Er zijn geen modelfoto's of brochures van de tractor.



van de huidige eigenaar, waren er nog twee andere plaatsen: "Mijn grootvader kocht de tractor in 1965." Het serienummer 22 van de tractor laat ruimte voor speculatie: met in totaal maximaal 30 gebouwde tractoren moet er in het eerste jaar van de tractorbouw een enorme drukte zijn geweest (in de daaropvolgende twee jaar konden er met moeite nog acht tractoren in elkaar geschroefd worden), ook de boekhouding klopte destijds niet 100%, en kan de tractor pas later gebouwd zijn; misschien zijn er nog meer tractoren gebouwd, maar dat weten we niet. Het verdere pad

Familiestuk: De originele brief van de tractor werd doorgegeven van zijn grootvader aan zijn oom aan Bernhard Daxlberger. ▶



Geluk: De Grosswieser overleefde waarschijnlijk alleen omdat hij aan het einde van zijn actieve leven op het land, er een Atlas-lader liet opbouwen. ▲



De laatste sporen: In deze gebouwen werden de Grosswieser tractoren gebouwd en later werden er tractoren van andere merken verkocht.

Verbinding: Tussen de Renk versnellingsbak en de MWM motor moest een pasring gemaakt worden, bij een Deutz motor was dit niet nodig.

Netjes verdeeld: de spaarzaam toegewezen instrumenten bevonden zich links van het stuur,- en de versnellingspook rechts.

van de Grosswieser van Bernhard Daxlberger is echter een feit: zijn grootvader liet er een Atlas-graafmachine op bouwen: Deze functieverandering van een tractor van trek- en werkvoertuig, naar 'basis' van een graafmachine is een bekend motief in de geschiedenis van de landbouwtechniek, en heeft vaak het leven van een tractor gered: Een "graafmachine" voor werk op de boerderij - die meestal maar af en toe wordt gebruikt. Er zijn zo veel tractoren behouden waarvan de carrière al lang voorbij was en die in het schroot terecht zouden zijn gekomen. Zo was het waarschijnlijk ook bij de Grosswieser; één vorstschuur werd nog gerepareerd, en toen de tweede vorstschuur optrad, werd de tractor in 1993 aan een vriend van de familie weggegeven. Hij besloot de tractor te restaureren en te demonteren - en daarmee eindigde het project door tijdgebrek voortijdig. "Ik bleef vragen naar de tractor, en na 22 jaar wachten kon ik twee jaar geleden delen ervan overnemen", vertelt de boer. Het restaureren van de tractor was een klus met veel onbekendheden: Er waren geen documenten of originele foto's van de tractor; Het is ook niet bekend



Enthousiasme in de familie: zoon Baptist (11 jaar) is van de zeldzame tractor net zo enthousiast, als zijn vader Bernhard.

Overgenomen en vertaald uit het Duitse Oldtimertijdschrift:

*Schlepper
Post*

Het ziet er goed uit: de Grosswieser is door Bernhard Daxlberger zo origineel mogelijk gebouwd.

of Grosswieser ooit brochures of bedrijfsfoto's heeft laten maken, en of er nog andere overlevende tractoren uit Simbach zijn. De nieuwe eigenaar moest dus zelf speurwerk doen. "Ik ging naar Simbach en vroeg naar Grosswieser. Mensen wisten meteen waar het over ging en lieten mij het huis zien waar de trekkers werden gebouwd." Daxlberger ontmoette ook een voormalig werknemer die hem informatie kon geven over de geschiedenis van het bedrijf. Daxlberger heeft de tractor zorgvuldig opgebouwd; Hij moest enkele ontbrekende onderdelen vervangen, zoals de originele letters. Sinds zijn twaalfde jaar was hij al bekend in de wereld van oude tractoren - de aankoop van een 11er Deutz mislukte, door het verbod van zijn vader - hij is zeer vertrouwd met het onderwerp, en kan je er gemakkelijk van overtuigen: hij bezat ooit soms 25 tractoren, reed door de dorpen op zijn brommer, en zocht naar allerlei andere oudheden. Zijn huidige collectie omvat Fendt, Deutz, Fahr, Schlüter en Eicher - maar geen enkele is zo bijzonder als z'n Grosswieser.....

Alexander Bank





Vrijloper

De Fairbanks-Morse 3 HP van Thomas Gerber staat voor absolute openheid zonder geheimen

Hout en ijzer hebben in het Erzgebirge altijd een nauwe band gehad. Dat blijkt ook bij Thomas Gerber. De 54-jarige runt een houtproductenbedrijf met een zagerij en heeft ook een passie voor motoren.

In het Erzgebirge bestaat maar een belangrijke zin: Alles komt uit de mijn! Dit verwijst naar de industrieën en ambachten die zich daar ontwikkelden als gevolg van de mijnbouw. Het gewonnen erts werd ter plaatse

rechtstreeks in de smelt-, hamer- en walsen verwerkt. Uit deze bedrijven ontstond een aantal metaal- en machinebouwbedrijven, deels internationaal actief, die werk verschafte aan tienduizenden mensen. Ook de bosbouw en houtverwerking in het Erzgebirge werden rechtstreeks beïnvloed door de mijnbouw. Enerzijds verbruikten de ertsverwerkende bedrijven enorme hoeveelheden hout en houtskool, anderzijds moesten veel tunnels en lagen met hout worden bekleed om instortingen te voor-



Dankzij de twee vliegwheels wordt de belasting gelijkmatig verdeeld, waardoor de lagers niet zo te groot hoeven te zijn.

Het krukmechanisme laat de interne werking zien, inclusief de ongebruikelijke opstelling van de smeerpot op de schijnbaar geboorde drijfstang.



De aparte hendel onderaan het carter is de verstelbare centrifugaalregelaar



Veel functionaliteit in een kleine ruimte. Interessant is de opstelling van de kleppen in relatie tot de posities van de carburateur en het uitlaatkanaal

komen. Het resultaat was een gigantische bosbouw die meerdere eeuwen duurde, waarbij het natuurlijke gemengde bergbos volledig werd gekapt of vervangen door snelgroeiende sparren. Bij Thomas Gerber is deze symbiose van hout en ijzer in kleinere vorm nog steeds terug te vinden. Aan de ene kant; hout, is het materiaal waarvan de geoefende houten speelgoedmaker zijn goederen maakt. De andere, ijzeren kant, zijn de daarvoor benodigde bewerkingsmachines, van boomzagen tot lintzagen. Werk en passie voor verzamelen vloeien naad-

loos in elkaar over. Want zijn machines, die oud zijn maar nog volledig functioneel, zijn verzamelobjecten die hij ook vanuit historisch perspectief weet te beschermen. Bijvoorbeeld zijn Hercules-framezaag van de firma Carl Hoffmann uit Aue, waar hij nog dagelijks gebruik van maakt. Of zijn plankenzaag van de firma Linus Seifert uit Niederneuschoenberg bij Olbernhau. Van de machines naar de aandrijfbronnen is het dan nog maar een kleine stap. Dat brengt ons bij zijn hobbygerelateerde betrekking met schroot. Om preciezer te zijn: er

zijn twee hobby's: klassieke Franse motor-fietsen en oude stationaire motoren. Ook hier blijkt zijn Fairbanks-Morse een directe link te zijn met de houtbewerkingsfunctie in een kleine ruimte. Interessant is de opstelling van de kleppen ten opzichte van de posities van de carburateur en het uitlaatsysteem. We gingen naar trefpens en dachten daar na over hoe zo'n machine iets zou kunnen doen. Het idee was om een boomzaag te plaatsen. Aanvankelijk werd hij aangedreven door een tractor. Peter Uhlig van de Bulldog Friends Erzgebirge zag dit

en zei dat het ook goed te combineren was met hun stoomlocomotieven. Vanaf dat moment was het slechts een korte reis naar het idee om een geschikte, zij het veel kleinere, krachtbron aan te schaffen. "Peter Uhlig kwam in contact met een verzamelaar en zo kwa-men we terecht bij de Fairbanks-Morse."

Het is niet de eerste Stationaire motor waar Thomas Gerber bij betrokken is. Tijdens het DDR-tijdperk bezat de familie een stationaire Linke-Hofmann-motor, maar deze ging verloren tijdens de onrust van de herenigingsperiode. De Fairbanks-Morse is een meer dan respectabele vervanger. "Ik vind het absoluut cool. Je kunt zien hoe de kruk as vrij loopt, want niet alles is ingekapseld. Wat liefhebbers van oude technologie vandaag de dag verrukt, was ooit heel normaal. De Fabrikanten beperkten zich tot deze essentie. Een unit was in de eerste plaats een werkmachine waarbij functionaliteit voorop stond. Dat betekent echter niet dat ze geen gevoel voor schoonheid hadden. Vooral de vroege motoren zijn vaak versierde, kleurrijke kunstwerken. In het geval van deze Fairbanks-Morse heeft de kleurstelling echter waarschijnlijk meer te maken met arbeidsveiligheid: de zichtbare bewegende delen zijn opvallend signaalrood geschilderd en vormen zo een contrast met de donkergroene carrosserie. In feite vertrouwden de Amerikanen op de gebruikelijke openheid in technische termen. De cilinder, watertank en krukasteun zijn uit één stuk gemaakt, de kruk, de stoterstang voor de uitlaatklep (de inlaatklep werkt zelfregulerend als snuffelklep) en de tandwielen voor het aandrijven van de ontstekingsmagneet en de minimalistische centrifugaal gouverneur worden blootgelegd. Een kleine beschermplaat over het krukmechanisme was voldoende; de machinist moest alleen voorzichtig zijn. Het openhartige ontwerp was puur praktisch, omdat het op elk moment toegang gaf tot de relevante componenten, voor het geval er ergens iets mis zou gaan. Dit was echter zelden een punt van zorg. Fairbanks-Morse was een al zeer lang bestaand bedrijf met uitgebreide ervaring in het bouwen van motoren. De geschiedenis gaat

terug tot de broers Thaddeus en Erastus Fairbanks, die in 1823 hun eigen gieterij in Vermont begonnen, waar ze ploegen, ovens en vooral zeer nauwkeurige weegschalen produceerden.

Na het vormen van een partnerschap met Charles H. Morse in 1885, die zich toelegde op de windturbinesector, begon het nu bloeiende bedrijf verbrandingsmotoren te bouwen. De kleine 3-PS-Stamo (3PK) van Thomas Gerber behoort tot de zogenaamde Z-serie. In hetzelfde ontwerp bevatte het ook een motor van 1 pk en een motor van 6 pk. Geproduceerd vanaf 1916. De serie bereikte een totaal van bijna een half miljoen exemplaren. Met andere woorden: het was een echte favoriet. Ook het matige brandstofverbruik zorgt hiervoor. Veel cilinderinhoud, in dit geval ruim an-

derhalve liter, en weinig pk's garanderen altijd een lange levensduur. De boeren die het gebruikten om hun dorsmachines, eggen en generatoren van stroom te voorzien, moeten meer dan tevreden zijn geweest. Thomas Gerber is zich bewust van de grote reikwijdte die een hobby kan hebben. De Fairbanks-Morse is daarop geen uitzondering: 'De aankoop betekende dat mijn zoon Max en ik op zoek gingen naar geschikte machines die de motor kon aandrijven. Er zijn er een paar die je zou kunnen overwegen: bijvoorbeeld een kleine vormmachine, een compactpers, zaagpoorten, waterpompen...' We raadden het al: iemand staat op het punt een derde hobby op te pakken.

Tekst: Jens Kraus

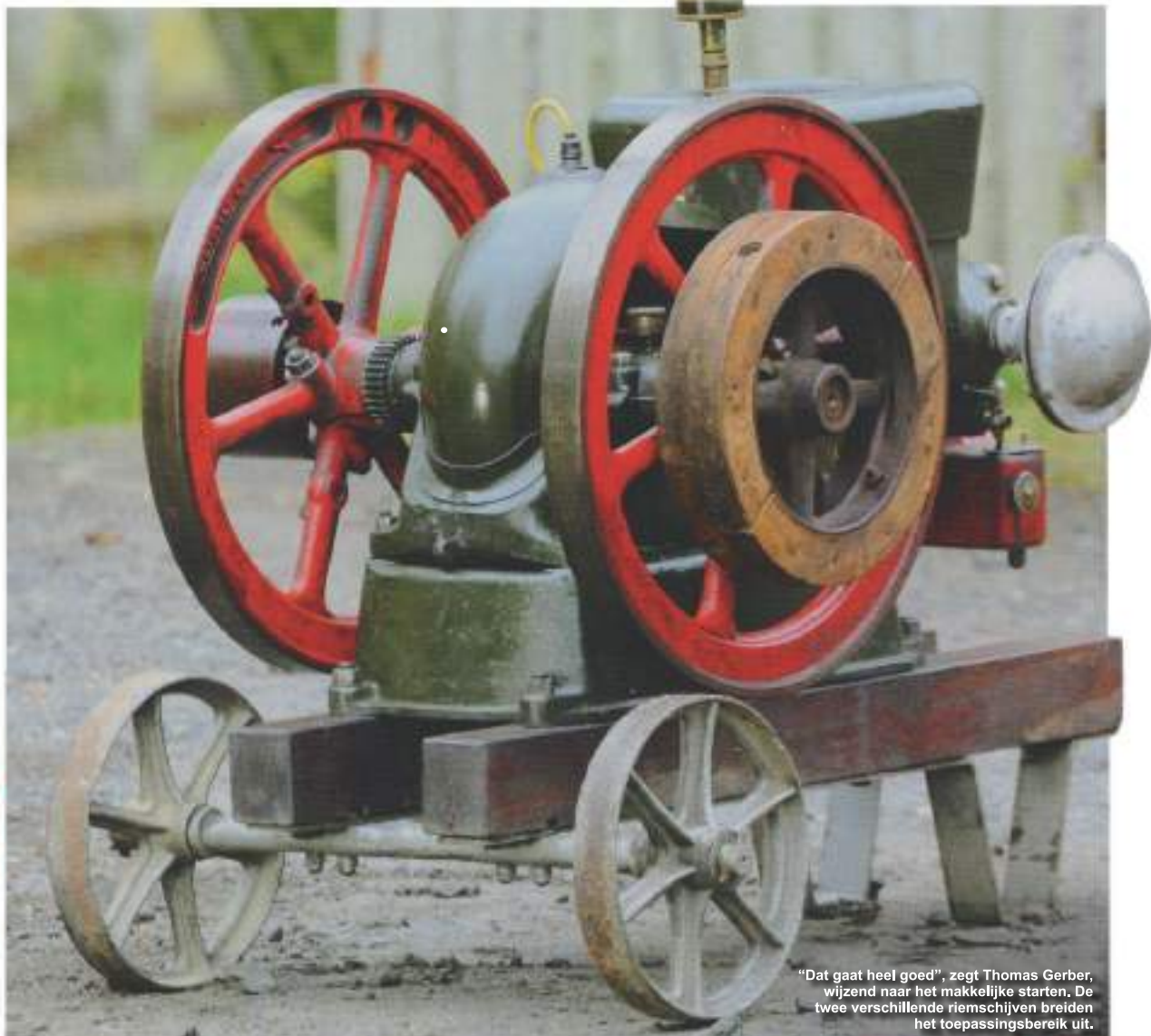
Overgenomen en vertaald uit het prachtige Duitse Oldtimertijdschrift:



Succesreeks: van de twee, drie en zes pk, geregleerde Fairbanks-Morse verkocht van deze Z-serie in totaal bijna een half miljoen stuks.

Het tussenliggende grote tandwiel is zo ingesteld dat het anker van de ontstekingsmagneet met dezelfde snelheid draait als de kruk.





“Dat gaat heel goed”, zegt Thomas Gerber, wijzend naar het makkelijke starten. De twee verschillende riemschijven breiden het toepassingsbereik uit.



Zoals uit het Nederlandse dealerplaatje blijkt waren de motoren niet alleen in Amerika populair.



De inlaat gaat via de automatisch werkende snuffelklep (boven), alleen de uitlaat wordt aangestuurd.



Verdampenkoeling is altijd de meest ongecompliceerde manier geweest om de warmtebalans te regelen voor de “warmtehuishouding”.



Via individuele smering worden alle bewegende delen voorzien van de benodigde olie.



Met deze eencilinder benzinemotor van 3 pk kregen de boeren een betrouwbaar krachtpakketje.

Tuintractoren

Door Twan Jonker

Deel **27**

De vorige keer heb ik mijn verhaal gehouden over het Amerikaanse merk Ingersoll. We gaan nu de oceaan oversteken naar Japan, het land van de technologie en innovaties. In dit land zijn echter ook veel merken tractoren vandaan gekomen zoals Iseki, Kubota, Hinomoto Mitsubishi etc. We gaan het hier nu hebben over het eerste merk, Iseki. Voor velen van ons wel een bekende machine die veel op het gebied van minitractoren en zitmaaiers heeft betekend. We beperken ons wel tot de zitmaaiers van Iseki. Anders gaan we te veel afwijken richting de Landbouwtak. De fabriek van Iseki bestaat echter al heel lang, en vind zijn oorsprong in het Japan van 1926. De firma heeft dus over iets meer dan een jaar wat te vieren. In het begin maakte Iseki voornamelijk landbouwmachines. Toch is hier niet heel veel over te

kenden het merk niet, en net als met Japanse auto's van die tijd waren de producten uit hun land niet zo geliefd. Niet omdat ze niet degelijk zouden zijn of te duur of iets in die trend, maar simpelweg doordat de 2^e Wereldoorlog nog niet zo ver achter ons lag. Men had nog een lichte hekel aan Japanners. Dat was ook zo in de Verenigde Staten, en Amerikaanse producten werden hier immers meer aangeboden en gepresenteerd, om ons maar weg te houden van de producten uit het communistische gebied, maar ook Japan. Dus Amerikaanse producten bleven veel beter verkopen tot



Je zult misschien denken: Wat doet een Porsche tractor in een verhaal over Iseki? Maar dit bewijst dat Iseki toch een historie heeft met oude tractoren. Dit is een Iseki TB serie tractor.



Vooral in Azië is Iseki meer bekend om dit soort 2 wiel tractoren met een stationaire 1 cilinder verdampmotor erop gebouwd. Ze worden daar voor van alles en nog wat gebruikt.

vinden, alleen dat de naam toen Iseki Farm Implement Trading Co was. Pas in de jaren 30 van de vorige eeuw werd dit veranderd in Iseki & Co. En pas in de jaren 60 begon de firma met het produceren van tractoren en machines voor de rijstteelt in Azië. In de jaren 70 kwam Iseki pas naar de Benelux en vestigde het bedrijf een dependance in Brussel België. Heel groot was het toen nog allemaal niet want mensen

begin jaren 80. Daarna kreeg Iseki net als alle andere producenten uit Japan meer voet op aarde in Europa en de Verenigde Staten. Het was echter pas in de jaren 90 dat ze bij Iseki de zitmaaiers gingen produceren die hierheen kwamen. (minitrekkers en tuinfrezen etc waren er al). Begin jaren 90 kwam de eerste tuin-trekker/zitmaaier naar Europa. Het was het type SG13 het eerste instapmodel dat Iseki leverde alhier. Een mooie compacte machine met een 2 cilinder Iseki dieselmotor van 13pk. Het was een zuinige en vooral degelijke machine die uit Japan kwam. Veel mensen hadden al gezien bij de automobielen zoals Toyota, Honda en Mitsubishi etc. dat die heel goed waren en nauwelijks kapot gingen. De verwachtingen bij een Iseki waren dus niet anders en ze werden dan ook vrij goed



De Iseki SG serie heeft vrij lang bestaan, en er zijn er dan ook vrij veel van verkocht in Europa.

verkocht in Europa. Het gewicht loog er niet om, deze was met een leeggewicht 345kg vrij zwaar te noemen voor een zitmaaier. Dan kwam er nog de diesel en olie voor motor en versnellingsbak bij. Dan kwam het gewicht van deze tuintrekker al gauw op 400kg. De gemiddelde machine van die tijd woog rond de 225kg. Het gewicht duidt er op dat hij dus van degelijke mate-



Je kunt zien aan deze achteras met hydrostaat dat hij degelijk gebouwd is. Ik heb nog nooit over echte problemen gehoord met deze hydrostaatsbakken.

riaal gemaakt moest zijn. Hij had dan ook een echte versnellingsbak met 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit, en olie ipv vet gevuld. Ook de naven achter met wielbouten waren degelijk te noemen, omdat vele andere merken een bak met assen en spiebanen had-



De motoren die in een SG serie lagen waren ook nagenoeg onverwoestbaar en ook zuinig met de brandstof.

den. Niks mis mee. Maar het was wel wat lichter uitgevoerd allemaal. In 1994 kwam er een zwaarder model uit met een 2 cilinder 15pk dieselmotor en hydrostatische aandrijving. De kleuren waren nu veranderd in zowat helemaal blauw met donker grijs. De SG13 was daarentegen meer wit. Bij dit model was er ook een opvangbak met graszuiger/blower te verkrijgen als optie. Anders was het een model met zij-uitworp. De maaidekken werden aangedreven met een cardanas naar voor, waar een dubbele poelie met pto en riemen



De SG173 was een facelift model, maar dan vooral in de kleuren die men toen gebruikte aldaar. Van veel wit, naar veel blauw.

was gekoppeld aan de motor met elektromagneetkoppeling. Een grote opvangbak ving dan het gras op, en kon vanaf de bestuurderstoel geleegd worden. Veel hoveniers en gemeentewerken kochten deze machine om te kunnen maaien. Het gewicht bleef standaard hetzelfde. Met vangbak en zuiger kwam die veel hoger uit op ongeveer 450kg leeggewicht. De SG17 kwam in 1996 als zwaarste model in die reeks. Met een 3 cilinder Ieki dieselmotor van 17pk was het een behoor-



De SGR serie waren veelal uitgerust met een vangbak en gras opzuigsysteem. Deze is uitgevoerd met een hoogglansende vangbak, wat het weer gemakkelijk maakt om het gemaaid gras of opgezogen blad te lossen op een aanhanger.



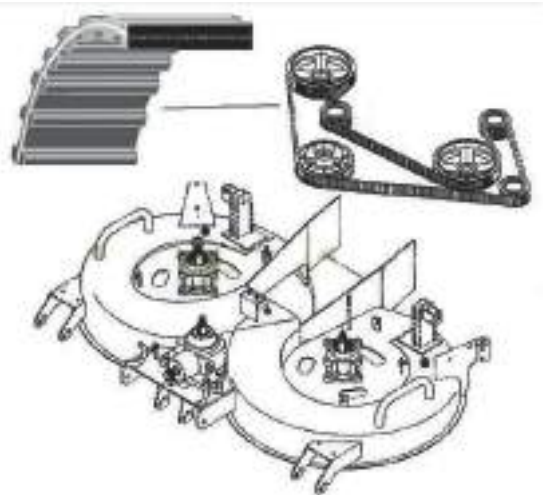
De vernieuwde motor in de SGR serie was een 3 cilinder diesel die nog zuiniger was en grotere prestaties kon leveren.



Een soortgelijke machine die ik ook 2 in onderhoud heb van klanten. De ene is een SXG19 en de andere een SXG22.

lijke krachtige machine, te weten dat bij een diesel het koppel eigenlijk belangrijker is dan het aantal pk. Het koppel van een diesel is hoger als die van een gelijkwaardige benzine motor. De kleur was nu weer wit met blauw en grijs, en het leek erop dat ze bij Iseki nog niet echt goed wisten welke kant ze uit wilde met het uiterlijk van de machine. Uiteraard woog deze machine zwaarder. Exclusief opvangbak en zuiger, toch 395kg zonder vloeistoffen etc. ook niet zo verwonderlijk. De motor was immers groter. Het was echter wel een behoorlijk investering voor die tijd, want met een bedrag van rond de 7500 gulden was hij niet goedkoop. Echt goedkopere alternatieven kwamen er niet. Men richtte zich bij Iseki toch meer op de kopers met meer geld. Ze wilde ook niet toegeven op kwaliteit. Iets wat Kubota wel deed in de jaren 90. Zij maakte met een 1 cilinder benzine versie een goedkoper kwalitatief concurrerend model. Begin 2000 kwam de SGR17 uit met een 17pk 3 cilinder diesel. De machine was geheel gemoderniseerd en had een facelift gehad. De machine zag er dan ook anders uit. Klaar voor het begin van de 21^e eeuw. De opvangbak was ook wat anders qua model maar bleef groot en was nog steeds duidelijk bedoeld voor de grotere stukken

men tevens 2 zwaardere modellen op markt in de vorm van de SGR19 en de 22. Ze hadden beide een 3 cilinder dieselmotor uit eigen stal van 950cc en 1125cc. Een grote vangbak bleef echter wel met een grote uitwerptunnel. Ook zat er een zuigstelsysteem op



Een nadeel van dit soort maaidek aandrijfsystemen vind ik de tandriem. Komt er een dikkere tak tussen je messen, dan verspringt de timing van je messen waardoor deze tegen elkaar aan kunnen komen en schade veroorzaken en of de hele riem gaat kapot wat een dure grap kan zijn. Een groot voordeel is wel het maaibeeld omdat de messen elkaar kunnen overlappen wat anders niet kan.



De SGR serie van de achterkant gezien met het zuigstelsysteem. Let ook op de hoogte van de vangbak.

grasveld te maaien. Deze versie had ook nog stuurbevestiging wat het sturen beduidend lichter maakte bij het keren vanuit stilstand of bijna stilstand. Er kwa-

wat voorkwam dat het snel verstopt raken van de uitwerptunnel uitbleef. De grote vangbak was dan uiteraard weer handig om grote stukken mee te maaien en op te vangen. Het is me niet helemaal duidelijk of er ook mulchkits te krijgen waren voor deze type machines. Ook is me niet duidelijk of het zuigstelsysteem een optie was. Laterop kwamen de SXG uitvoeringen die van 2002 tot 2012 gebouwd werden. Dit waren 3 cilinders met 19pk en 22pk. Ook weer van alle luxe voorzien. Ook bleven ze nu weer degelijk gebouwd. Het mooie is dat je voor een goede en nette Iseki maaier met weinig uren nog steeds tussen de 4000 en 5500 euro blijft betalen. Ze zijn dus erg gewild bij liefhebbers van Iseki maar ook bij hoveniers en landgoed bezitters. In de periode tussen 1996 en 2006 was er ook nog een 18pk model dat gebouwd werd. De TMG18 was een 3 cilinder diesel, met hydrostaat aan-

drijving, maar deze had naast de mogelijkheid tot opvang, wel een mogelijkheid tot zij-uitworp en Mulch. Ik heb er een in onderhoud gehad, en die was mulch uitgevoerd in elk geval.



De TMG 18 heeft meer weg van een minitractor dan een zitmaaier.



Een vrij hedendaagse machine van Iseki. Iseki blijft goed doorontwikkelen.

De volgende keer ga ik verder met het alom bekende merk Case. Deze fabrikant van tractoren heeft ook een verleden in de tuintrekker en zitmaaier branche gehad. Een eerder artikel van Ingersoll heeft dat al verraden.

Twan Jonker



OPLOSSING PUZZELHOEK

De oplossing van de woordzoeker uit Den uitlaat Nr. 5 uit Oktober 2024 moest zijn:

Quattro Pezzi Sacri



Er kwamen deze keer veel minder goede oplossingen dan andere keren! Misschien een te zware titel?

Degene die de goede oplossing gaven waren:

Toon Bekkers
 Dilia van den Berg
 Sjaak van den Bosch
 John Brands
 Harrie van den Broek
 Leo Coppelmans
 Frans van der Doelen
 Theo van Eert
 Sjef van Goch
 Frans van Haaren
 Neanne de Haas
 Jan van Herk
 Maikel v den Heuvel
 Chris Jansen
 Leo Koolen
 Willie Koolen

Boskant
 Nijnsel
 Maarheeze
 Boskant
 Poppel
 Son
 Vinkel
 St.Oedenrode
 Empel
 Haaren
 Best
 Riethoven
 Escharen
 Valkenswaard
 Erp
 Keldonk

Jan-Willem de Kort
 Mario van Laarhoven
 Rohald van de Linden
 Hans van der Made
 Martien Meulendijk
 Nico Nendels
 Alexander Reloe
 Marianne van Schie
 Ellie Smulders
 Rieky Termeer
 Wilma Termeer
 Leo van Uden
 Ton van Uden
 Annie Verbakel
 Maarten Wouters

Sint Michielsgestel
 Deurne
 Mariahout
 Sint Michielsgestel
 Esch
 Alem
 Lieshout
 Amsterdam
 Boskant
 Spoordonk
 Bostel
 Mariahout
 Zijtaart
 Nijnsel
 Stiphout

De Puzzelhoek

December

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.

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

De overgebleven letters vormen samen een bekend versje van haar:



Annie M.G. Schmidt

ANNA
ANNIE M.G. SCHMIDT
AUTOBIOGRAFISCH
BIBI
BIBLIOTHECARESSE
CABERETTEKSTEN
CARRE
CURSIEFJES
EN IK DAN
FIEP WESTENDORP
H.C. ANDERSENPRIJS
HERMAN
HOND

HOORSPELSERIE
JAKKEPOES
JANNEKE
JOHANNES
JONATHAN
KLEUTERTJE
LEUK
MARIA GEERTRUIDA
ONSchULDIG
PENSION HOMMELES
PERSOONLIJK
PUBLIEKSPRIJS
RADIO

RUSTHUIS
SPOOKVERSCHIJNING
TAALGEVOEL
TAKKIE
TELEVISIEPRIJS
TELEVISIESERIE
TORTELTUIN
VLISSINGEN
WAARDERING
WATER BIJ DE WIJN
WIM KAN

Attentie: Oplossing insturen, bellen
of mailen vóór 29 januari 2025

Met dank aan:





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

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



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

BJC TOOLS
Erp • Made • Tholen • Eindhoven

Service is
onze kwaliteit
kwaliteit is
onze service.

Merks

Toilet - en
Koelwagenverhuur



contact@toiletwagenmerks.nl
GSM: 06-51009415
TEL: 0499-474977



www.defriturist.nl

De advertenties van Merks en defriturist worden deze maand extra geplaatst als opvulling

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, onderdelen- boeken en werkplaats- handboeken ter reparatie van uw trekker. Vraag uw merk aan. Nieuw! zijn de Bolinder-Munktell Werkplaatshandboeken in de Nederlandse taal voor types 55/350/470/471/473. Marianne van Schie, tel avond: 020 - 6164375 appen: 06 45153261 of Email: landbouw@hetnet.nl

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 2 cilinder watergekoeld KD12Z, 22pk, met dorspoelie met kenteken en kentekenplaat. Kettingtakel 1000 Kg. Alles voor een redelijk serieus bod. Frans van de Kerkhof Eindhoven. Email: franskerkhof@live.nl Tel.: 0630954287

Deutz D4005 met kenteken. **Lister** L water gekoeld 7 Pk. Maalmolen voor stationaire motor. **Lister** lucht gekoeld. 2-wielige wagen met kenteken 4 x 1.90 mtr. Zwaar onderstel voor stationaire motor 2 x 1.3 mtr. Beugelzaag voor ijzer 400V. 3x **Wolseley** motor op benzine. Eventueel **Lister** A of B inruilen. Christ Jansen Valkenswaard. Tel. 06-23197777

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

Compressorpompe voor **Lister** CS. Christ Jansen Valkenswaard. Tel. 040-2012343 of 06 23197777.

Restauratieverhalen, reisverslagen, bloopers en artikelen voor in Den uitlaat te plaatsen. Contact opnemen met de redactie.

Foto: KLV najaarsruilbeurs bij firma Kuijpers





**VAN DER ZANDEN
VERHUUR**

BOEKEL 06-15387790

*Ook zijn 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

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

WISPA
OLDTIMER BOEKEN

Wispa Oldtimers
Langeboomlaan 12 7046 AA Velhuizen
M: 06 - 3319 4582 (Ward) | 06 - 2036 3039 (Fons)
T: 0314 - 651 721 | E: info@wispaoldtimers.nl
Kijk voor ons volledige assortiment op:

www.wispaoldtimers.nl

MEGENS

landbouw-mechanisatiebedrijf
ST.MICHIELSGESTEL

06 214 318 94
 INFO@LMBMEGENS.NL
 WWW.LMBMEGENS.NL

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

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 