

De Klep



43^e JAARGANG
AUGUSTUS 2023
NR. 256

**Panningen was
weer een feest
om bij te zijn**

Zie pagina

26





Case 9-18 oudere restauratie – 1918



Case 75 hp – volledig gerestaureerd – keuring - 1909



Lanz D8506 – eerste eigenaar - 1951



Pampa T01-1924 – volledig gereviseerd - 55 pk –snelgang



Lanz verkeersbulldog – volledig gerestaureerd - 1950



Landini L55B – lange wielbasis – 6-bak



Minneapolis Moline Z – volledig gerestaureerd



SFV 202 Super met maaibord – goed lopend



Lanz D4016 – motor gereviseerd - snelgang



John Deere D6006



Balilla – 1938 – oudere restauratie



Lanz D2416 – 1956 – motor gereviseerd



Hanomag R75 – goed lopend

Piet Verschelde - Flanders Surplus NV

Mannebeekstraat 1 - 8790 Waregem -België

Tel: 0032/56 61 62 60

GSM: 0032/475 96 73 80

Email: info@pietverschelde.com

Web: www.pietverschelde.com



OVERWATER

VERZEKERINGEN - PENSIOENEN - HYPOTHEKEN

- Dé oldtimer specialist door onze jarenlange ervaring en betrokken medewerkers.
- Ons unieke verzekeringsproduct: een verzamel polis voor al uw (on)gekeken tractoren en stationaire motoren van 20 jaar of ouder. Standaard inclusief een schadeverzekering voor opzittenden en verhaalsrechtsbijstand.
- 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



Colofon

De Klep

Officieel orgaan van Historische Motoren en Tractoren vereniging

Doel van de vereniging

Een vereniging met mannen en vrouwen met een passie voor oldtimer tractoren en stationaire motoren. Uitgegroeid vanuit een groep hobbyisten in 1979 tot een vereniging met meer dan 4000 leden in 2023, teneinde een waarborg te zijn voor het behoud van werktuigen die, met name in de landbouw, uit het oogpunt van techniek en vormgeving van historische waarde zijn. Publiekelijk tentoonstellen van het materiaal vanwege de historische waarde, zoveel mogelijk in de oorspronkelijke staat en/of gerestaureerd en geconserveerd.

Contributiegelden per jaar:

Gemachtigde leden: € 45,00 (afschrijving eind januari)
 Niet-gemachtigde leden: € 48,00 (incl. € 3,00 administratiekosten)
 Lidmaatschap voor jeugd tot 30 jaar: € 25,00 (excl. clubblad)

Contributie Buitenlandse leden / Subscription Foreign Members / Mitgliedsbeiträge
 Ausländische Mitglieder / Cotisation Membres étranger: € 51,00 (c.q. € 54,00).

Contributie-inning 2024 vindt plaats eind januari 2024.

Voorzitter

Mark van Lankveld
 Stevensstraat 66
 5843 AC Westerbeek
 M 06 40414163
voorzitter@hmtklep.nl

Secretaris

Vragen t.b.v. De Klep en verzending De Klep
Jacques Werts
 Rijksweg Zuid 6
 6037 RD Kelpen-Oler
 T 0495 651977
 M 06 83551209
secretaris@hmtklep.nl

Penningmeester

Angelina van der Waarden
 Ermelindishof 2
 5057 EH Berkel-Enschot
 M 06 37405618
penningmeester@hmtklep.nl

Bestuurslid / Coordinator Markt en Oude Ambachten/Ruilbeurzen
Jos van Bommel
 M 06 50434815 (na 18.00 uur)
markt@hmtklep.nl

Bestuurslid / PR / Marketing & Communicatie
Lieve van Samang
 T 0032 492 45 39 58
pr@hmtklep.nl

Bestuurslid
Anouk Sanderse
 M 06 27906987

Webmaster / Social Media
Lieve van Samang
Joost Kant
Margot Rutten

Commissie HMT jeugd
Frank van der Heijden
Joost Kant
Ilse Koppens
Joan Dorst
Marijn Sanderse
 Mail: Jeugd@hmtklep.nl

HMT
www.hmtklep.nl
www.ihf-festival.nl

Eindredacteur De Klep

Karin Reijnders
 M 06 53438518 (na 18.00 uur)
eindredactie@hmtklep.nl

Redactieleden De Klep

Jan van Zuilen
Kees Fitters
Gerard Bijvank
redactie@hmtklep.nl

Correspondenten De Klep

Johan Zweerink
Bauke Bos
Meindert Koning
Marianne Werts-Crijns

HMT Reizen

Anne-Marie Koetsruiter
 T 0571 270415 / M 06 11955999 (noz)
 E-mail: info@hmtreizen.nl
 IBAN: NL50 RABO 0138 0873 85

Bankrelatie

Rabobank Venray, Meerlo-Wanssum
 IBAN: NL67 RABO 0114 6251 07
 BIC: RABONL2U
 KvK nr. 40237326
 BTW nr. NL 8061.79.648.B.01

Opmaak & druk

Rutten's Drukkerij
www.ruttensdrukkerij.nl
info@ruttensdrukkerij.nl

ISSN: 2210-8874

Alle rechten voorbehouden, gehele of gedeeltelijke overname zonder toestemming is niet toegestaan.
 © Copyright H.M.T.

Vragen over inschrijvingen IHF

Ron Mertens
 M 06 23637476
deelnemers@hmtklep.nl

Ledenadministratie

Correspondentie over Ledenadministratie (afmelden, adreswijziging of IBAN aanpassing) per e-mail aan ledenadministratie@hmtklep.nl
Nieuw lidmaatschap via:
www.hmtklep.nl/lid-worden

Bezoek HMT ook op Social Media: www.facebook.com/hmtklep.hmt
www.instagram.com/hmtklepnl

De Klep komt uit in de laatste week van de even maanden.
 Kopij insturen vóór de 20e van de oneven maanden: redactie@hmtklep.nl

Voorwoord



De laatste

Tegen de tijd dat deze De Klep in de brievenbus belandt, is het 42ste IHF alweer een maand verleden tijd, terwijl ik dit voorwoord begin juli schrijf, zo'n maand vóór het IHF.

In dit voorwoord ga ik het niet hebben over allerlei ontwikkelingen rondom stikstof en andere milieuproblematieken, maar blik ik terug daar dit mijn laatste voorwoord is. Ik stop na deze De Klep als redacteur en ga verder als fotograaf/correspondent van De Klep. Een functie waar ik bij het IHF in 2008 voor De Klep mee begon. Het was nog in de tijd dat Gerard en Ria Willems de redactie vormden van De Klep. Vanaf 2008 ben ik aanwezig geweest op elk IHF om er te fotograferen en zo nu en dan een artikeltje te schrijven, iets wat me goed beviel. Eind 2016 ging ik met pensioen waarbij ik me had voorgenomen om vrijwilligerswerk te gaan doen maar dan iets totaal anders dan wat ruim 40 jaar mijn werk was, werken in de jeugdhulpverlening. Wat ik wilde gaan doen was me nog niet duidelijk maar eind 2017 werd ik benaderd door Karin Reijnders, de toenmalige vicevoorzitter en PR-functionaris van HMT. Ze kwam met de vraag of ik meer wilde gaan doen voor De Klep dan ik tot op dat moment deed, daar de redacteur van dat moment, Theo de Brouwer, stopte als redacteur en er een nieuw team werd gevormd voor De Klep. Ik hoefde hier nauwelijks over na te denken daar het me erg aantrok om als vrijwilliger deel uit te maken van een vereniging tot behoud van historisch erfgoed. Fotograferen was mijn hobby en om op deze manier vrijwilligerswerk te kunnen doen zag ik wel zitten. Ons eerste editie, De Klep nr. 223, kwam in februari 2018 uit en was gelijk de vuurdoop voor het nieuwe redactie- en correspondententeam. Al snel ontdekte ik hoeveel werk er door een grote groep vrijwilligers werd verzet voor HMT en De Klep en hoe belangrijk vrijwilligers voor een vereniging zijn. Gedurende mijn periode als redacteur voor De Klep heb ik steeds met veel plezier de leuke en soms minder leuke facetten van dit werk gedaan. Vooral mijn bezoeken aan de hobbyist blijven me bij als bijzonder evenals de vele evenementen die ik heb bezocht en beschreven. Bij mijn bezoeken aan het IHF nam ik altijd mijn fiets met bak aan het stuur mee en aan die bak de tekst 'Fotograaf De Klep'. Dit hielp me meestal om makkelijk met een festivaldeelnemer in contact te komen. Maar ik was ook mobiel en kon me steeds snel op het uitgestrekte evenemententerrein verplaatsen en had altijd mijn materiaal zoals een klein schoolbordje en krijt bij me naast mijn fototoestel. Ik bezocht stevast de twee dagen van het festival waardoor ik vele stands zag en fotografeerde en het nummer of naam opschreef van wat ik fotografeerde. Ik vond het namelijk altijd van belang dat de informatie die ik bij mijn foto's en teksten plaatste correct was. Waar ik niet rouwig om ben nu ik stop als redacteur is het schrijven van een column, dat kostte me steeds de nodige hoofdbrekens daar ik altijd op de actualiteiten in wilde gaan. De teksten moesten zinnig worden zonder dat ik zwaar op de hand zou zijn. Ik neem mijn petje af voor al diegenen die frequent zo'n column schrijven. Voorbeeld hiervan is Kees Fitters die dit al jaren met veel humor voor De Klep doet. Nadat ik gestopt ben met het redactiewerk blijf ik wel betrokken bij het HMT en De Klep, daar ik verder ga als correspondent. Dus graag tot ziens op het een of andere evenement.

Groet, Gerard Bijvank

De drukkerij met speciale aandacht voor al uw zakelijk drukwerk.

BRIEFPAPIER
ENVELOPPEN
VISITEKAARTJES
BROCHURES
POSTERS
SPECIALS

rutten's drukkerij

Nijverheidsweg 3 • 5071 NL Udenhout • 013 511 14 81 • www.ruttensdrukkerij.nl



Al meer dan 30 jaar uw specialist in boeken en miniatures



www.tractorconnection.nl

Plantweg 9-11 8256 SC Biddinghuizen
Telefoon: +31(0)321 - 315 992
E-mail: info@tractorconnection.nl

De **tractor**verzekering

- Voor hobby / oldtimertractoren en Unimogs
- Oldtimer auto / motor / bromfiets



vanaf
€ 62,-
per jaar

Veenstra & de Jong Assurantiën

K.R. Poststraat 9, 8441 EL Heerenveen, (0513) 64 64 94

www.detractorverzekering.nl

Voorwoord	3
Van de bestuurstafel	6
Evenementenaankondigingen	7
Column van Kees	7
In memoriam	9
Agenda	9
Evenementenverslagen	10



Holdertreffen in Mookhoek

In 2020 kon de Nederlandse editie van het Internationaal Holdertreffen wegens Corona niet doorgaan. In mei dit jaar kregen de organisatoren, te weten de broers Niels en Maurits den Boer en hun helpers een herkansing.

18

22

Clerk tweetaktmotor, de oudste tweetakt van de wereld

Sir Dugald Clerk ontwikkelde een eigen motor waarin gelijke druk een grote rol speelde. Deze motor werkte meteen in tweetakt. Hij nam er een patent op en liet de wereld kennis maken met zijn nieuwe motor.



IHF festival 2023	26
Voorlichting over e-fuel op het IHF	40



Op bezoek bij een Hobbyist

Dat is dit keer Wil Fuchs, de eigenaar van de Porsche Master op het podium van het IHF.

42

48

Uit de oude doos

Ditmaal foto's van landbouwtentoonstellingen die vroeger veel vaker werden gehouden dan tegenwoordig. We praten dan ook over de tijd dat iedereen het erover eens was dat de boeren vooruit geholpen dienden te worden.



Zo kamperen Duitse hobbyisten

Johan Zweerink bezoekt regelmatig oldtimerevenementen bij onze Oosterburen. Daarbij viel hem op dat Duitse hobbyisten, vanwege de grotere afstanden, vaak blijven overnachten en dat doen ze in de meest uiteenlopende mobiele onderkomens.

54

Kleppertjes	56
Lezers schrijven	56
'Wie het weet, mag het zeggen'	57

Foto op de voorpagina:

De Limburgse Gouverneur Emile Roemer opende het IHF met het starten van de Porsche Master van Wil Fuchs.
Foto: Jan van Zuilen.



We mogen weer terug kijken op een zeer geslaagd IHF, met zoals we het kennen: écht IHF weer!

Het IHF ligt alweer achter ons. Het is en blijft altijd ontzetten veel werk, de aanloop ernaartoe, het opbouwen, het weekend zelf. Maar als het dan zondagavond is en alle deelnemers rijden weer huiswaarts met een brede glimlach op het gezicht, dan weten we allemaal weer: daar doen we het voor!

Er wordt altijd veel over geschreven en gesproken, het IHF. In het weekend van 29 en 30 juli jl. was het eindelijk zover.

Het Internationaal Historisch Festival 2023. Deze 42ste editie was iets anders dan de voorgaande edities. Het bezoek van de FIVA heeft achter de schermen de nodige tijd en energie gekost. We tillen het IHF hiermee naar een nóg hoger niveau. De toekenning van het World Event aan het IHF door de FIVA biedt perspectieven voor het HMT, met de daarbij behorende wereldwijde bekendheid. Wat dat ons uiteindelijk brengt zal de tijd leren. Niettemin een erkenning om bijzonder trots op te zijn voor HMT als vereniging.

We werken mee aan een ander imago betreffende de alternatieve brandstoffen (verderop in dit prachtige clubblad tref je een mooi artikel aan hierover). Daarnaast draagt het een steentje bij aan het bestaan van het IHF. Zoals de heer Emile Roemer, Commissaris van de Koning in Limburg, het aanhaalde tijdens de opening, "zolang iemand de geschiedenis niet kent, wat kan hij dan tegen de toekomst aankijken. Ken je verleden". Er is nog genoeg te doen, maar het begin is gemaakt. In deze editie een prachtige weergave van het IHF, samengesteld door ons redactieteam.

Dit jaar hebben de talloze bezoekers, deelnemers en vrijwilligers mogen genieten van een prachtige themaring: de Porsche-Allgaier, met als absoluut pronkstuk de Porsche Master van de heer Wil Fuchs op het erepodium (verderop in deze De Klep een uitgebreid interview van Jan van Zuilen met Wil Fuchs).

Ook mochten wij ons als organisatie deze editie gelukkig prijzen met het feit dat de Fardier (een replica weliswaar), van het eerste voertuig dat uit zichzelf kon voortbewegen tijdens het IHF rijdend te zien was. Deze op een stoommachine gebaseerde auto werd in 1769 ontwikkeld door de Franse uitvinder Nicolas-Joseph Cugnot. Ook de Fardier heeft absoluut bijgedragen tot een zeer geslaagd IHF. Dit jaar zijn de liefhebbers van zeer unieke historische voertuigen uitgebreid aan hun trekken gekomen.

Dank aan de deelnemers/eigenaren die een 'bierkar' bezitten en deze thuis gelaten hebben tijdens het IHF. Er is nogal wat over te doen geweest, maar uiteindelijk gaat het om elkaars veiligheid. We waarderen het enorm dat hier volop gehoor aan is gegeven door onze leden.

We zijn altijd zeer benieuwd naar bezoekersaantallen en het financiële plaatje van het IHF. Echter op het moment van schrijven van dit voorwoord is het dinsdag, 2 dagen na het IHF. Op het terrein wordt nog volop gewerkt om alles netjes achter te laten, de penningmeester is druk doende om alles op een rijtje te zetten. Omdat we de juiste getallen willen geven laat de uitslag wat langer op zich wachten, maar we vinden het als organisatie uitermate belangrijk om alles correct te communiceren met onze achterban.

Vanuit de organisatie een dankwoord aan alle vrijwilligers en deelnemers. Zonder hen is het IHF niet mogelijk! Dit jaar met een grote groep nieuwe jonge aanwas. Samen met de heren én

dames die al een aantal jaren meedraaien hebben zij het samen voor elkaar gekregen dat we ook dit jaar weer op tijd klaar waren om het IHF op de vrijdag te kunnen laten starten met de inschrijving van de deelnemers.

Wat we de laatste tijd veel horen: waarom komt ons clubblad zo laat?. Daar kunnen wij als bestuur én redactie helaas niets aan doen. We leveren aan bij PostNL volgens planning, deze is gelijk aan voorgaande jaren. PostNL heeft echter de bezorging aangepast wat het nadeel tot gevolg heeft dat ons clubblad later wordt bezorgd binnen Nederland. We kunnen gaan schuiven in aanleverdata naar de drukker, maar dit heeft als gevolg dat de redactie minder tijd heeft om alles aan te leveren. Vooralsnog blijft het schema ongewijzigd.

De komende 2 maanden staan in het teken van afronden van het IHF. De facturen verzamelen, betalen en inboeken. Evalueren met diverse commissies/groepen die meegeholpen hebben aan het IHF, om alles het volgend jaar nóg beter te kunnen doen. Maar buiten dat, we zijn ook toe aan even vakantie, even geen HMT / IHF. Bijtanken om ergens rond oktober te kunnen starten aan de volgende editie van het IHF, de 43ste. En wel op 27 en 28 juli 2024! Noteer deze data alvast in je agenda.

Rest ons een oprecht woord van dank uit te spreken aan het redactieteam! Deze editie van De Klep vergt altijd behoorlijk wat van ons redactieteam. Het IHF is jaarlijks ruimschoots ná de inleverdatum van de copy, maar we vinden het wenselijk om een verslag van het IHF in deze De Klep te plaatsen. En dat is weer gelukt! Geniet van de foto's, teksten en artikelen. Dank aan redactie en correspondenten voor het geleverde eindresultaat! Complimenten!

Namens het bestuur,

Mark van Lankveld
Voorzitter



In verband met ruimtegebrek in de vorige editie van De Klep is onderstaand interview met Pieter nog niet geplaatst. Helaas is Pieter echter zeer plotseling overleden. In goed overleg met de nabestaanden van Pieter wordt het interview in deze De Klep geplaatst. De nabestaanden van Pieter stellen dit eerbetoon ten zeerste op prijs.

Huidige HMT-voorzitter bezoekt "oud" HMT-voorzitter

Op 19 april jl. is onze voorzitter Mark van Lankveld samen met Erwin Lucker op bezoek geweest bij Pieter Rooijackers, oud-voorzitter en erelid van HMT. Pieter is 11 jaar lang voorzitter van HMT geweest. Organisator en reisleidder van meer dan 25 nationale en internationale reizen van HMT. Veel leden zullen Pieter Rooijackers daar wellicht nog van kennen.

Samen is er een leuk onderhoud geweest en zijn er leuke herinneringen opgehaald. Het enthousiasme waarmee Pieter nog steeds boeiende verhalen kan vertellen uit het verleden van de verenigingshistorie geeft aan dat hij nog altijd een zeer gepassioneerd en gewaardeerd verenigingslid is. Met natuurlijk een terechte benoeming tot erelid van de vereniging.

Als hoogtepunten uit de HMT-tijd benoemt Pieter de internationale uitnodiging om, met leden vanuit de vereniging, een dors-tentoonstelling op de Champs-Élysées in Parijs bij te wonen. Samen met Erik van Lankveld, Ad van den Elzen, Willie Laarakkers en enkele leden van de vereniging zijn ze met eigen

materiaal naar Frankrijk afgereisd om aan het evenement deel te nemen, waar uiteindelijk gedurende verschillende dagen 200.000 bezoekers op af kwamen.

Bij het 5e HMT-festival is het Pieter Rooijackers als voorzitter gelukt om een prominent politicus zover te krijgen om het lustriumfestival te openen. Niemand minder dan toenmalig minister Braks opende indertijd het festival. Een voor die tijd zeer bijzondere gebeurtenis. Pieter vertelde dat het begon met een grap en dat hij daarna op de fiets naar het gemeentehuis in Beek en Donk is gefietst om het adres van de minister te achterhalen. Uiteindelijk is het middels een briefwisseling gelukt om de minister te strikken om de officiële opening te verrichten. De minister heeft daar destijds nog zijn vakantie voor verzet. Een memorabel moment waar Pieter met trots op terugkijkt.

Pieter Rooijackers is inmiddels 90 jaar en ruim 40 jaar lid van HMT. Ook nadat hij als voorzitter is afgetreden heeft Pieter zich zeer verdienstelijk voor HMT ingezet. Na zijn voorzitterschap



heeft Pieter geen enkel HMT-festival gemist en is hij nog altijd zeer betrokken bij de vereniging.

Uiteindelijk komt Pieter met zijn eigen HMT-"bijbel" op de propen. Een bijzonder archiefdocument waar de huidige voorzitter Mark van Lankveld met bijzondere interesse in heeft mogen kijken. Leuke foto's, anekdotes en andere bijzondere verhalen zijn voorbij gekomen. Uiteindelijk hebben we nog stil gestaan bij enkele bijzondere oud-leden en bestuursleden die zich verdienstelijk voor onze vereniging hebben ingezet.

Een geslaagde, interessante en zeer boeiende avond!
Erwin Lucker



Het is weer hommeles met de Groene Draeck, het plezierjachtje van onze oud koningin in is opspraak geraakt omdat er misschien (!!!) hout is gebruikt uit Myanmar en dat mag van verschillende azijnzeikers weer niet want; natuur, mensenrechten, enzovoort. Hebben deze lui niks beters te doen dan overal zout op slakken leggen. De benepenheid van veel van onze landgenoten wordt hierdoor weer eens bevestigd, ze vergeten even dat er een kleine tweeduizend kilometer hiervandaan een oorlog aan de gang is waarvan iedereen in 1918 en 1945 zei; dat nooit meer. Of de mondiale problemen met klimaatrampen en de daaraan ten gevolge te verwachten hongersnoden en meer ellende. Wellicht gaat het inderdaad om wat discutabel hout maar als het niet in de prinses haar bootje werd verwerkt had het in een mega-jacht van een Russische oligarch gezeten en dan niet een kuub hout maar een scheepslading. Het brengt me trouwens op de gedachte aan onze spullen, zijn die allemaal wel van onberispelijke afkomst? Het meest verdacht zijn misschien wel machines van onze Oosterburen gebouwd in of nét na de oorlogen. De struikrovers van toen hebben heel veel materiaal gewoonweg gestolen, geconfisqueerd zonder ervoor te betalen. Dat materiaal is indertijd omgesmolten, of voor zover de machines niet meer bruikbaar waren, tot andere machines. Misschien wel een stationaire motor of tractor en dan wordt ons eigendom ineens roofkunst! Daar heeft wellicht nog niemand aan gedacht, vlug de schuur in om een deken eroverheen te trekken en alle foto's ervan op de sociale media verwijderen..... Een extra slot op de deur en niemand meer binnenlaten. En voordat je het weet staat er een hele commissie voor de deur want wat kun je tegenwoordig nog geheim houden? Rechtszaken en een heleboel getouwtrek, er zal een monster van het ijzer gemaakt moeten worden en het DNA daarvan vergeleken met het ijzer waarvan vermoed wordt dat het vandaan komt, oef..... Een slechte droom want dit gaat voor ons oude materiaal natuurlijk niet op. Maar om aan te geven met wat voor een bezigheden veel mensen hun tijd verdoen, niks opbouwends maar alleen maar anderen de poten onder hun stoel vandaan zagen, wat een kostbaar tijd- en energieverlies. In de tussentijd hadden ze heel wat positievers kunnen uitspoken. Op het moment dat ik dit neerschrijf had ik in Panningen moeten zijn maar door een ongevalletje zit ik thuis. Helaas, helaas, maar zoals altijd zit een ongeluk in een klein hoekje. Ik heb het gevoel dat ik veel mis en hoop dat video's en foto's dat nog een klein beetje goed kunnen maken. Vooral het stoomvoertuig van Nicolas-Joseph Cugnot, zijn Fardier had ik graag willen zien, althans zeker zijn bemanning. Die had ik vorig jaar op de beurs in Caussade gezien en gesproken en benevens beloofd dat ik ze in Panningen weer zou zien. Helaas dus en zo zie je maar weer, je kan niet alles hebben; een onberispelijke boot, motor of trekker.....

Kees

14 juli



In Memoriam Pieter Rooijackers

22 december 1932 - † 10 juli 2023

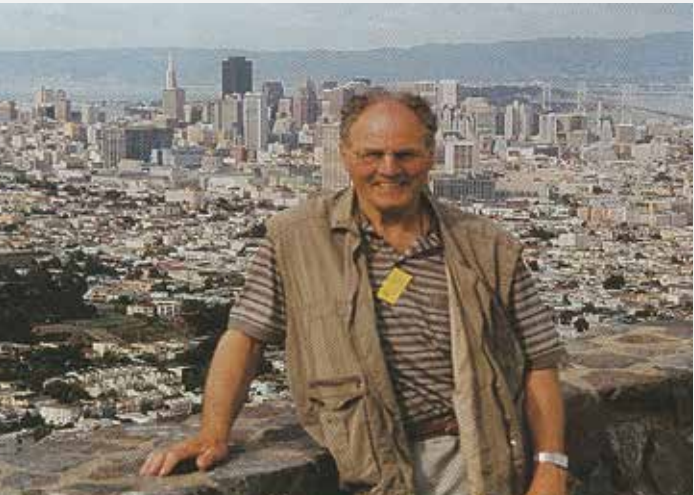
Afgelopen maandagmiddag bereikte ons het droevige bericht dat Pieter Rooijackers was overleden. Dit bericht kwam vrij plotseling. Pieter was binnen onze vereniging een zeer ge-waardeerd man. Pieter was in 1983 1984 tot het bestuur van HMT toetgetreden. Iedereen die Pieter kende zal beamen dat hij een echter bestuurder was, in hart en nieren. Met 'oud ijzer' had Pieter minder, maar toen ze kennis maakten met hem als bestuurder werd hem dat snel vergeven.

Wat ik tot voor kort nog niet wist, was dat Pieter en ik gedeelde vrienden hebben. Op 19 april jl. ben ik samen met Erwin Lucker op bezoek geweest bij Pieter. Een tijd daarvoor kwam dat al eens ter sprake. Erwin wilde heel graag nog eens op bezoek bij Pieter en ik vroeg hem of ik dan mee mocht. Pieter kon zo smakelijk vertellen. Zo ook die avond. Bij een kop koffie doken we het verleden in van HMT. Nu, achteraf mag ik dankbaar terug kijken op een machtig mooi en interessant gesprek dat ik als huidige voorzitter HMT met Pieter als "oud" voorzitter HMT heb mogen hebben.

Pieter was een rasechte bestuurder. Pieter had niets met tractoren of motoren, en had er dus zelf geen. Pieter ambieerde o.a. het organiseren van HMT-reizen.

2 Punten zijn me bijgebleven van de vele hoogtepunten tijdens het bezoek aan Pieter.

Tijdens het 5e HMT-festival is het Pieter gelukt om een prominent politicus zover te krijgen om het lustrumfestival te openen. Niemand minder dan toenmalig minister van landbouw, Gerrit Braks opende indertijd het festival. Een voor die tijd zeer bijzondere gebeurtenis. Pieter vertelde dat het begonnen was als een grap en dat hij daarna op de fiets naar het gemeentehuis in Beek en Donk was gefietst om het adres van de minister te achterhalen. Uiteindelijk is het middels een briefwisseling gelukt om de minister te strikken om de officiële opening te verrichten. De minister heeft daar destijds nog zijn vakantie voor verzet.



Pieter op de brug bij San Francisco met uitzicht over de stad. Achteraan zie je granieten rotsen, waarop de zon schijnt. De rotsen weerkaatsen de warmte en door de wind wordt de warmte over de stad verdeeld.

Pieter vertelde dit verhaal met een stralend gezicht, hij was er nog steeds enorm trots op!

Het tweede punt dat mij is bijgebleven, dat was de internationale uitnodiging om met leden vanuit de vereniging, een dors-ten-toonstelling op de Champs-Élysées in Parijs bij te wonen. Samen met zijn goede vriend Willie Laarakkers en enkele andere fanatieke hobbyisten van de vereniging is Pieter met materiaal naar Frankrijk afgereisd om aan het evenement deel te nemen, waar uiteindelijk gedurende verschillende dagen 200.000 bezoekers op af kwamen. Dat was een zeer bijzondere ervaring voor Pieter waar hij heel graag over vertelde.

Nadat Pieter in 1995 het voorzitterschap HMT beëindigde en overdroeg aan Geert Peters, is hij doorgegaan met zijn andere passie binnen de vereniging: het organiseren van reizen. Op de avond dat we bij Pieter waren, kwam het grote boek tevoorschijn. De bijbel zoals hij dit zelf noemde. Deze ordner staat vol reisverslagen: bijna allemaal knipsels uit ons clubblad De Klep. Toen we over de reizen begonnen, raakte Pieter niet uitgepraat over waar hij overal geweest was. Wat hij allemaal met de groep beleefd had en, in sommige gevallen, hoeveel hij er voor had moeten doen. Nu gaat alles per mail/app/telefoon. In die tijd ook wel per telefoon (denk hierbij bij verre reizen aan het tijdsverschil) maar het meeste liep via briefwisselingen. Adressen deed hij op in zijn netwerk, van collega-hobbyisten die informatie konden verschaffen. Wat een verschil de vroegere tijd ten opzichte van de huidige tijd.

Pieters overlijden is voor de meesten van ons toch zeer onverwacht gekomen. Voor HMT heeft Pieter absoluut zijn steentje bijgedragen. Door Pieters onbaatzuchtige inzet en doorzettingsvermogen is HMT als vereniging geworden zoals iedereen het heden ten dage kent: een prachtige vereniging met meer dan 4000 leden.

Helaas moeten we vandaag afscheid nemen van Pieter temidden van zijn familie, vrienden en bekenden.

Wij als bestuur van HMT zijn Pieter enorm veel dank verschuldigd voor de tomeloze inzet die hij al die jaren aan HMT heeft gegeven.

Pieter, oprecht hartelijk bedankt voor al hetgeen jij voor onze vereniging HMT hebt betekend.

RUST ZACHT PIETER.

Namens bestuur, leden en vrijwilligers HMT
Mark van Lankveld,
voorzitter

Aanmelden evenementen voor Agenda kan via de HMT-website: www.hmtklep.nl Ga naar: Homepage, Evenementen en vervolgens klik je op Aanmelden evenementen. Kijk voor de complete agenda op de website van HMT.

2023 Evenementen

1 september	Trekkertrek Oldtimerclub De Grebbetrekters. Van 17.00 tot 00.00 uur. Locatie Cunerauweg 24 Achterberg.
3 september	Oogstdag SMT-Sambeek. Van 11.00 tot 17.00 uur. Locatie Educatief Park, Grotestraat 97, Sambeek.
3 september	23ste Vaartse Oldtimerdag. Van 10.00uur tot 17.00uur. Locatie Vaartuig 112 Dongen. De toegang is gratis, als je wilt komen wel graag inschrijven. Voor meer info: www.oldtimervriendenclub.nl .
8-9 september	Nederlandse ploegwedstrijd . Hier is voor eenasser ploegers een open inschrijving. Heb je interesse om mee te doen of wil je informatie hierover. Stuur een mail naar hmtploegen@hotmail.com . Noud van Gompel, noudvangompel1@hotmail.com . 0628655700.
10 september	20 jarig bestaan Trekker Oldtimer Club Liesbosch. Van 10.30 tot 17.00 uur. Locatie Gebr. Coremans Sprundelsebaan 183 Breda.
11 september	HMT leden contactavond Elsendorp Van 20.00 tot 22.30 uur. Restaurant Keizersberg, Zeelandsedijk in Elsendorp.
23 September	OldtimerHappening Werktuigendagen Oudenaarde. Een tentoonstelling van om en rond de 400 oldtimertractoren van vóór 1980. De "Belgian Oldtimer Tractoren Award" met als thema Steyr tractoren. Van 10.00uur tot 17.00uur. LocatieAxelwalle 14 B-9700 Oudenaarde.
1 oktober	Ruilbeurs Panningen. Van 07.00 uur tot 14.00 uur. Locatie Manege de Vosberg, Ninnesweg 176 5981 PD Panningen.
12 oktober	HMT leden contactavond Dussen Van 20.00 tot 22.30 uur. Restaurant De Koppelpaarden , Oude Kerkstraat 1 Dussen.
15 oktober	HMCK Ploegdag. Van 08.00uur tot 17.00 uur. Locatie Mierdsedijk te Poppel. Info: Harry v/d Broek 0032493/166482 hanomagparts@gmail.com .
19 oktober	Oldtimershow Oener Koefeest. Van 09.00 uur tot 16.00 uur. Aanmelden 0578 – 641537 of oldtimerskoefeest@kpnmail.nl . Einddatum aanmelden 14-10-2023. Locatie: Donselaarsweg, 8167 NJ, Oene.
28 en 29 oktober	Stoomdagen 2023. Van 12.00 tot 16.30 uur. Museum Hoeve Strobol. Strobolse Heidesteeg 10, 5491 RT Sint-Oedenrode.
29 oktober	De jaarlijkse najaarsruilbeurs gehouden bij de firma H. Kuipers BV te Nijnsel gemeente Sint Oedenrode. Van 08.00 tot 13.00 uur. Hei-eind 1, 5491 PM, Sint Oedenrode (Nijnsel), dat is naast de Vresselse Hut.
4 november	Ruilbeurs Oldtimerclub De Grebbetrekters Achterberg. Van 08.00 tot 13.00 uur. Locatie Cunerauweg 24 Achterberg.
12 november	HMCK Ruilbeurs. Van 07.00 tot 13.00 uur. Locatie Beukendreef 2f 2323 Wortel, info Harry v/d Broek 0032493/166482 hanomagparts@gmail.com .
13 november	HMT leden contactavond Elsendorp Van 20.00 tot 22.30 uur. Restaurant Keizersberg, Zeelandsedijk in Elsendorp.
14 december	HMT leden contactavond Dussen Van 20.00 tot 22.30 uur. Restaurant De Koppelpaarden , Oude Kerkstraat 1 Dussen.
28 en 29 dec.	Stoomdagen 2023. Van 12.00 tot 16.30 uur. Museum Hoeve Strobol. Strobolse Heidesteeg 10, 5491 RT Sint-Oedenrode.



'Het is een kunst om positief oud te worden'

Wim

In Memoriam Wim van der Kamp
Zwollerkerspel, 27 december 1933 † Zwolle, 12 juni 2023

Sinds 10 oktober 2005 weduwnaar van Kick van der Kamp-van der Scheer.

Bedroefd omdat we hem moeten missen, maar dankbaar dat een verder lijden hem bespaard is gebleven.

Wij wensen zijn dierbaren heel veel sterkte met dit verlies.



Zondag 25 juni, Saasveld

Bloedhete oldtimerdag in Saasveld

Op zondag 25 juni 2023 houdt de Stichting Oldtimerclub Saasveld haar oldtimerdag op het weiland van melkveebedrijf Franken Volmerink. De weerdienst verwacht een bloedhete dag met temperaturen van ver boven de 30 graden Celsius.

De voorgaande edities moest ik verstek laten gaan wegens verplichtingen elders. Dit jaar heb ik mogelijkheden om dit evenement te verslaan. Wanneer ik ruim voor 10:00 uur arriveer aan de Loohavenweg 1, kom ik in een file terecht. De oorzaak zijn deelnemers die het terrein willen oprijden. Na inschrijving moeten ze zich aanmelden bij de oprit naar het terrein.

Het terrein is gelegen in een mooie omgeving met in het midden een kamp, een natuurlijke verhoging in het landschap. Nadat ik de kassa ben gepasseerd, meld ik mij bij de tent om een kopje koffie en een krentenweggetje te bemachtigen. Na deze verfrissing, ga ik het terrein over.

Op het terrein staat een schitterend gerestaureerde stoomtractor. De machine stamt uit 1924. Naar verluidt is de stoomtractor in Glasgow (Schotland) ingezet om wagons van spoor naar spoor te trekken. Dankzij stoomtractie beschikt de machine over een koppel dat direct beschikbaar is. Het trekken van zware lasten op een harde ondergrond is geen probleem. De Sentinel toont kenteken T-38-BJD. Merk: Super Sentinel, Handelsbenaming: The Elephant. Mij valt op dat als brandstof bij de RDW waterstof is aangegeven en de maximumconstructiesnelheid 45 km/h (Waterstof) bedraagt. Zijn ze in 1924 hun tijd ver vooruit of Bij de registratie van tractoren in 2021 staan hout en kolen niet als brandstof vermeld. Hoe registreer je een tractor met een houtvergassingsinrichting? Wie het weet mag het zeggen. Voor de Sentinel heeft de aanmelder er maar waterstof van gemaakt. Piet en Eline Hondema uit Wormerveer zijn de trotse bezitters.

Om uit te rusten neem ik even plaats op een krukje dat voor een Scania vrachtauto is geplaatst. Piet komt met de Sentinel voorbij rijden. Op een gegeven moment nemen een dame en heer plaats op twee tuinstoeltjes voor de vrachtauto. De dame blijkt Eline Hondema te zijn. De familie Hondema is op zaterdag aan gekomen. De Sentinel is reeds 34 jaar in hun bezit en is in



Dit merk heb ik nog niet eerder gezien: De Cast 435L Export. Kijk op <https://www.dieselworldmag.com/diesel-tractors/vintage-cast-435l-tractor/>

Tekst en foto's: Johan Zweerink

'lopende staat' verworven. Er is in acht jaren het nodige aan het voertuig gebeurd. Het houten dak met bitumen is vervangen, diverse balken zijn vernieuwd. Piet geeft aan dat de machine topfit is en dat hij haar nauwlettend in de gaten houdt.

Toon Nijhuis (80) ken ik al jaren want hij is een trouwe deelnemers aan het Oldtimerfestival Meddo. Hij woont op geen vier kilometer afstand van het showterrein. Toon heeft twaalf Güldner tractoren meegenomen. Thuis heeft hij er nog meer staan. Zijn vader koopt in 1962 de eerste Güldner tractor, een G50 Gotland met 48 pk voor 12.600 gulden. In 1968 koopt hij de grootste Güldner, een G75. De tractor vergde een investering van 24.500 gulden, destijds een kapitaal. Naast een melkveebedrijf drijft de familie een loonwerkbedrijf. In de loop van jaren is geen Güldner afgestoten, sterker nog, Toon heeft alleen maar bijgekocht. Hij heeft de hele G-serie compleet, slechts vijf exemplaren moeten nog onderhanden worden genomen. Zijn maat Armando Kleise uit Vriezeveen heeft ook zes Güldners op het terrein staan. Beide heren poseren gewillig voor uw reporter.

Inmiddels is de temperatuur flink opgelopen en wijst de klok 13.00 uur aan. Tijd voor mij om de terugreis te aanvaarden.



Demonstratie schapen scheren door Mieke Boode van Schaapskudde Twente. Kijk op www.schaapskudde-twente.nl voor meer informatie.



Er is een tijdelijke smalspoorweg in Saasveld aangelegd. De eigenaar van de trein met stationaire motoren is Andre Vennegoor. De locomotief is voorzien van een Deutz OME117 diesellocc met een 2-takt dieselmotor uit 1932. Deze motoren worden in de scheepvaart de 'blauwe' Deutz genoemd. Dat slaat op de blauwe walm, afkomstig van smeerolie in de uitlaatgassen. De Deutz stationaire motoren op de wagons zijn in goedlopende staat. De combinatie staat in Weerselo op een vaste opstelling en is voor één dag naar Saasveld gekomen.



Ontzagwekkend: De Priestman Wolf IV dragline van Saul Ouwerkerk is van 1957, weegt 12 ton en is in 2018 gerestaureerd. Chris Bosma uit Drachtster Compagnie vervoert de dragline met een Scania 141 V8 (375PK) uit 1980.



Toon Nijhuis en Armando Kleise poseren bij hun Güldners.

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Zondag 4 juni, Sinderen

Dansende trekkers in Sinderen

De eerste zondag van juni is het weiland voor de boerderij aan de Kasteelweg 1 in Sinderen gereserveerd voor het Oldtimer Treffen Sinderen (OTS). De ochtend start altijd met een toertocht. Deelname is gratis en ook bezoekers hebben gratis toegang tot het evenement.

De toertocht start in twee categorieën: langzaam rijdende tractoren tot vijftien kilometer per uur, en snel rijdende tractoren. Na de rit stellen de deelnemers de tractoren op het showterrein op. Om één uur maken zes chauffeurs zich op voor de trekkerdans. Enkele dagen ervoor hebben de heren de choreografie ingestudeerd. Vanmiddag moet het gebeuren. Na tien minuten ingespannen rijden zit deze uitvoering er op. Er zijn geen tractoren uit de pas gelopen.... eh... gereden. Later op de dag wordt de oefening herhaald.

Wanneer ik over het terrein loop, zie ik een bijzondere machine. Paul van Lent uit Silvolde heeft een KIVA maaibalk meegebracht. De maaibalk is zelfrijdend en wordt aangedreven door een 1-cilinder Bernard Moteurs B112bis benzinemotor. De motor levert 12 pk. Het bouwjaar is eind vijftiger jaren. De machines zijn er ook met een VM dieselmotor en een Chaise motor. Het merk KIVA onder leiding van Henri Daloz stamt uit Lons-le-Saunier, een plaats in de Jura in Frankrijk. De KIVA machines zijn tussen 1933 en 1974 geproduceerd. Ze werden veel in de Jura gebruikt omdat ze relatief goedkoop zijn. Daarnaast is de maaibalk minder breed, wat het maaien in de bergen vergemakkelijkt.



Stoomtractor 'De Majoor'. De Vereniging tot Behoud van Stoomwerktuigen bezit twee mobiele stoommachines waaronder 'De Majoor'. De Majoor is een in 1916 gebouwde stoomtractor van het merk Kemna. Deze is ten tijde van de eerste wereldoorlog gebouwd in Chemnitz, Duitsland. Met een eigen gewicht van 10 ton en een vermogen van 65pk is het een imposante machine. Deze Kemna stoomtractor heeft dienst gedaan in het leger voor transport van artilleriemateriaal. In zijn leven heeft de tractor de nodige omzwervingen door Europa gemaakt, de huidige eigenaar heeft de tractor gevonden in Letland. Na een uitvoerige restauratie van negen jaar mag de stoomtractor nu zeker gezien worden. Kijk op <https://stoomwerktuigen.nl/de-stoomtractor-van-de-vereniging/> voor meer informatie.

Marcel van der Waal uit Hellevoetsluis is door Kevin van Raaij uitgenodigd om met een Amanco stationaire motor te verschijnen. De motor heeft een vermogen van 2,5 pk en loopt op benzine. Hij bezit tevens een Porsche Junior tractor uit het bouwjaar 1959 en diverse andere motoren. Niet alleen tractoren en stationaire motoren zijn naar Sinderen gekomen. Zoals elke editie van het OTS komen er bromfietsen, motorfietsen, vrachtauto's en personenauto's. Dit jaar staat het evenement in het teken van tractoren van voor 1950 en grondbewerking. Midden op het terrein is een bescheiden demonstratieveld. Volgend jaar is op 2 juni 2024 het OTS gepland met als thema: hout.

Bezoekers zijn van harte welkom en betalen een kleine bijdrage ter dekking van de organisatiekosten. Ik sluit af met een dankwoord aan het nieuwe organisatiecomité. Dit jaar is het evenement door een nieuwe groep vrijwilligers georganiseerd. Er is een mooi en geslaagd evenement neergezet.



De deelnemers aan de trekkerdans zijn er klaar voor.



De trekkerdans is in volle gang.



7 Fortschritt ZT 503 met IFA V8 motor, een imposante youngtimer uit de DDR.



Vervoer per stoomtrekker, op deze foto Ronny Gerwers uit Tilligte.



Marcel van der Waal uit Hellevoetsluis.



Paul van Lent toont zijn Kiva aan enkele bezoekers.



Tekst en foto's: Johan Zweerink

27 t/m 29 juni, Goch

Oldtimertreffen in Duits klooster

Tijdens de vorige uitvoering van het oldtimertreffen in Goch was ik aan de late kant. Op de vroege ochtend van Tweede Pinksterdag 2019 bleken veel deelnemers al vertrokken. Een gewaarschuwd man telt voor twee. In 2023 ben ik daarom al op de zaterdagochtend voor Pinksteren naar Kloster Graefenthal in Goch getogen.

Voor de dertiende maal houden de Treckerfreunde Hommersum Kessel e.V. hier hun Oldtimer Treckertreffen. De locatie is een eeuwenoud voormalig klooster vlak bij de Nederlands-Duitse grens. Daarom zie ik veel tractoren met een Nederlands kenteken. De locatie is voor een groot gedeelte ommuurd waardoor de ruimte beperkt is. De inschrijving is begin maart 2023 geopend en tot 750 tractoren gelimiteerd. Binnen enkele dagen is het evenement volgeboekt.

De tractoren worden per merk op het terrein gestald. Dit jaar staat het evenement in het teken van het merk IHC uit Neuss. Bij de drankenstand kom ik Henk van de Hatert uit de Betuwe tegen. Henk is samen met zeven andere trekkerliefhebbers naar Goch gereden. Ze bezitten tractoren van de merken Ursus, Vierzon, Bolinder, David Brown, Ford en Lanz. Op Tweede Pinksterdag rijden ze weer naar huis. In de tussentijd vermaken de heren zich opperbest.

Op het terrein is een hoekje gereserveerd voor het betere trek- en sleepwerk. Maximaal vijf tractoren mogen hier met boomstammen spelen. Een IHC 1455XL sleurt zonder enige moeite een dikke stam over het terrein. Wat nu? Stammetje erbij en weer gaan. Een Lanz Bulldog D8506 uit Nederland heeft moeite met zijn sleepklus. De tractor stamt uit 1936 en telt 35pk. De Bulldog krijgt hulp uit Poolse hoek. Een Ursus C-45 (45pk bij 630 owm) uit 1952 assisteert de zwoegende tractor en beide tractoren vervolgen 'blaffend' hun weg.



Samen trekken gaat beter dan alleen doormodderen. Voorop de Lanz Bulldog D8506 uit 1936, daarachter de Ursus C-45 uit 1952.

Naast de 'sleephoek' is de entree voor de deelnemers. Zelfs om 15:00 uur komen er nog deelnemers binnen. Ik kom aan de praat met Monte Daniels uit Rhede. Hij is met zijn Lanz uit 1951 naar Goch gekomen. Van hem hoor ik dat er altijd op Eerste Pinksterdag bij Hochwald Spargel in Uedem een 'Hoffest' is waar ook oldtimertractoren welkom zijn. „Ik blijf in Goch,” zegt Monte. De volgende dag ben ik toch even in Uedem gaan kijken bij de aspergeboerderij. Wie kom ik daar tegen? Monte en Herbert Jacobs. Herbert is sinds kort voorzitter van de Treckerfreunde Niederrhein in Sonsbeck. Het is een half uurtje rijden vanuit Goch, dus ze wippen even aan. Op de weide staan een 25-tal tractoren.

Terug naar Goch: op plakaten staat voor beide dagen het programma. Op zaterdagmiddag is een vermogenstest aan het programma toegevoegd. De deelnemers vormen een bescheiden rijtje. Een Unimog met een dubbele cabine gaat zich meten met de 'Motorbremse'. Het vermogen van de zes-cilinder Mercedes Benz motor gaat ruim over de 100 pk. De eigenaar kijkt zuinig, ik denk dat hij meer power verwacht had. Na een uurtje sluit de vermogenstest. Wanneer ik tegen 17:00 uur richting parkeerplaats loop, zie ik dat er nog steeds deelnemers binnen komen die kennelijk de feestavond in de kapschuur niet willen missen. Ook zondag is er livemuziek. Tweede Pinksterdag staat in het teken van de afmars met geen programma.



Alleen maar Deutzen op één rij.



Het is een drukte van belang, daar bij het sleepveldje. Meerdere tractoren komen voorbij rijden.



Bij aankomst laat de 'Feuerwehr' de sirene loeien. Gelukkig is aan de overzijde van de weg een 'Bierstube' gevestigd. De brandweer hoeft onze vrienden uit de Betuwe niet meer van blusmiddelen te voorzien. Hierin is reeds al in voldoende mate voorzien.



Geen trekker maar een A-Tudor Ford uit 1930 komt zomaar voorbij tuffen. De auto is sinds 06-03-1979 in Nederland. De laatste tenaamstelling is van 18-03-2009.



Kleur zoekt kleur: Blauw meets grijs. Alleen het hondje voldoet niet aan de dresscode.



Zondag 25 juni, Moergestel

Tekst en foto's: Gerard Bijvank

De 23ste Historische Motoren- en Tractoren show

Na 22 evenementen bij de Spoordonkse Watermolen, die vanaf 1 oktober 2022 permanent gesloten is, is het HMT-evenement 'de Historische Motoren- en Tractoren show' verplaatst naar 'Erfgoed en Logies Den Heijkant', Heikant 8, 5066 CR Moergestel.

Net als eerdere edities werd ook de 23ste show op de laatste zondag van juni gehouden. Vooraf vroeg Theo Roosen, die de show organiseerde en hulp kreeg van de gebroeders Scheepens en Hans van Iersel, zich af of er wel voldoende belangstelling zou zijn nu de locatie veranderd was. Bij Spoordonk lag er een doorgaande weg én een fietspad naast en door het evenemententerrein. Het bleken zorgen te zijn die nergens voor nodig waren daar het evenement goed werd bezocht. Den Heijkant ligt langs de Guus Moonen fietsroute, de Moergestelse ultracyclist die onder andere in het Guinness Books of Records staat als de man die als snelste 10.000 kilometer fietste. Zo waren er volop fietsers die langsgleden en even aanlegden bij Den Heijkant en ook het evenement kwamen bekijken wat een gezellige drukte opleverde op deze erg zonnige dag. Er waren

meer dan genoeg fraaie tractoren, motoren en oldtimers te zien, naast stands met handgereedschap zoals die van de gebroeders Scheepens. Ad van de Kerkhof was aanwezig met zijn attributen om melk en kaas te bereiden. Kinderen bijvoorbeeld konden er melken, zo ook Tim.

Even voor 11 uur kwam er met loeiende sirene een brandweerwagen het terrein opgereden. Het was loos alarm daar het een A Ford brandweerwagen uit 1928 was van de brandweer uit Oisterwijk die als deelnemer naar het evenement kwam.

Zo werd ik al in het begin getipt om eens naar de Ford Quadricycle 1896 te gaan kijken. Daar gaf de eigenaar en bouwder Jermain Fishwick uitleg over zijn voertuig. Hij heeft er zo'n 2 ½ jaar aan gewerkt en is begonnen vanaf een tekening

die hij omgezet heeft naar een 3d tekening. Nadien heeft hij de maten omgezet naar millimeters en het gehele vehicle in eigen beheer volledig zelf gemaakt, gebouwd. Hij was er met zijn ouders en samen hadden ze ook een paar oldtimer auto's bij zich zoals de Ford model A en een Ford Model T. Daar vader en zoon verslingerd zijn aan Fords hadden ze ook hun Fordson meegenomen om het geheel compleet te maken. Op een van mijn rondes over het terrein kwam ik de heer Frans Snelders tegen die met een hoepel rondliep en demonstreerde hoe deze gebruikt werd. In een gesprek met hem werd ik bij de term hoepel direct gecorrigeerd daar het een 'Reep' was. Eigenwijs als ik ben wilde ik er het mijne van weten en Wikipedia gaf duidelijkheid. Hoepel is de standaardtaalbenaming en komt van hoep (dat nu een verouderde vorm is). Een nog oudere benaming, voorkomend in de Brabantse en Limburgse dialecten, is reep en het werkwoord is repen. Aan de andere kant van het terrein stond de boomzaag uit 1931 van Piet Hultermans in alle rust, planken te zagen van

een uit de kluiten gewassen boom. Aan de kopse kant van het terrein stond Frank Vlamings uit Reusel met een aantal motoren met toebehoren. Zo had hij een, voor mij heel opvallende opstelling van een heteluchtmotor van het merk Heinrici die een koffiebrander aandrijft. Een ensemble dat inderdaad zo bestaan heeft. Dit liet hij ook zien aan de posters die erbij lagen. Uiteraard waren er ook diverse tractoren te zien zoals een rijtje Holders van J. v.d. Broek.

Gedurende de dag moest Theo Roosen zich met diverse zaken bezig houden. Zo was hij, samen met Hans van Iersel het aanspreekpunt van de show, maar moest hij ook zijn stationaire motoren draaiende houden en werd hij tevens geïnterviewd door MTV (lokale Radio- en TV omroep Moergestel) en uiteraard ook nog wat netwerken. Op het einde van de middag keek ik terug op een naar mijn idee geslaagde evenementendag in Moergestel die voor herhaling vatbaar is in 2024.



Het 'Erfgoed en Logies Den Heijkant' met een deel van het evenemententerrein.



Theo geïnterviewd door het MTV.



De Heinrici heteluchtmotor van Frank Vlamings die een koffiebrander aandrijft.



Een rijtje Ford oldtimers met op de achtergrond de A Ford Brandweerwagen.



Jong geleerd is oud gedaan? Of dit ook opgaat voor Tim die aan het melken is mag de toekomst uitwijzen.



Frans Snelders aan het repen.



Ook de trekker die de boomzaag aandrijft heeft zo nu en dan wat zorg nodig.



De Ford Quadricycle 1896 met Jermain Fishwick achter het stuur.



Een overzicht van tractoren, die bekijks hadden, onder de schutsboom.



19 t/m 21 mei, Mookhoek

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Holdertreffen bij familie Den Boer

In 2020 kon de Nederlandse editie van het Internationaal Holdertreffen in Mookhoek wegens Corona niet doorgaan. Dit jaar kregen de organisatoren, te weten de broers Niels en Maurits den Boer en hun zes helpers een herkansing en wel op 19, 20 en 21 mei jl.

Het streven van de familie Den Boer is om 250 tractoren en spuiten van het merk Holder naar de Mookhoekpolder te krijgen. Dat is redelijk gelukt. Er zijn 150 deelnemers uit Nederland, Duitsland en België naar het ouderlijk huis van de broers Den Boer aan de Schaweg gekomen.

De familie Jansen uit Monchengladbach is er met een Holder P60. De familie maakt zich op zaterdagmiddag op voor de terugreis. Ze hebben een rit van 220 kilometer voor de boeg. De tractor heeft als 'Erstzulassung' 21 maart 1980 en levert 24 pk. Naast deze tractor heeft de familie drie P60 tractoren, een E6, een E7, een E9 en een C50 turbo van 59 pk. De C50 stamt uit 1987.

Piet Kats heeft naast een Holder, nog acht andere tractoren van de merken Hanomag, Nuffield, Eicher, Farmall en McCormick.

Hij heeft een Holder B12 uit 1958 met daarachter een platte kar meegenomen. De tractor is voorzien van een schuif die door de schoonvader van Piet is gebruikt om de ijsbaan te vegen. Piet heeft de tractor zelf gerestaureerd nadat hij al die jaren in de schuur heeft gestaan. De kar is destijds gebruikt om veilingkisten te vervoeren en biedt plaats aan veertig veilingkisten. Het bouwen van karren was voor het plaatselijk mechanisatiebedrijf een winterklus. In de winter hadden landbouwmechanisatiebedrijven minder klantenwerk. Daarom zijn er in de winterperiode landbouwwagens op voorraad gemaakt voor de verkoop in de zomer. Voor deze wagen heeft een Ford auto de wielen gedoneerd. Ze zijn van hout. Op de kar staat een Holder boomgaardspuit.

De Holder EF9 met een Holder aftakas aangedreven zijmaaibalk uit 1951 staat letterlijk en figuurlijk in het zonnetje. De

combinatie is van Lucas Sijsma uit Borger en ziet er prachtig uit. In 2020 heeft Lucas de combinatie gekocht. Het Holdervirus heeft echter al 42 jaar geleden bij Lucas toegeslagen. Toen heeft hij voor het eerst een Holder B10 tractor gekocht. Inmiddels is Lucas groot Holderbezitter geworden. Hij is eigenaar van een B12, een B10, een ED2, een E11, een E12 en een E14 met een Hatz Diesel. Lucas is drie dagen in Mookhoek te vinden en overnacht in het kleinste huisje van het dorp. Zijn kleinzoon Luuk van dertien maanden oud komt met zijn ouders opa opzoeken. Opa geniet en vertelt uw reporter dat zijn kleinzoon later de B10 van opa krijgt. Deze B10 is niet de B10 die hij 42 jaren geleden heeft gekocht, maar een vervanger.

Gert de Baat is op het ploegveldje aan het werk met een Holder A30 met daarachter een Imants spitmachine. De spitmachine komt uit België. Op 2ehands.be ziet Gert een advertentie staan en gaat er op af. De vorige eigenaar gebruikt hem ook achter een Holder. De Holderhobby is gedurende dertig jaren een beetje uit de hand gelopen. Inmiddels bezit hij achttien Holders. Waar heb ik dat eerder gehoord?

Ik kom in gesprek met tien personen die uit Mittelstadt bij Stuttgart komen. Ze zijn met vier personenauto's op donderdag al aangekomen. Zondag wordt de terugreis weer aanvaard. Ze hebben dan een rit van 630 km voor de boeg. Mittelstadt ligt

bij Reutlingen in Baden-Württemberg. Wanneer ik met de heren in gesprek kom, blijkt dat een kennis van hen minder goede herinneringen aan uw reporter heeft. In 2008 is de Holder A60 van mijn werkgever gestolen. In 2010 is de tractor in Duitsland teruggevonden in de buurt van ... Reutlingen. Uw reporter heeft de tractor in 2011 teruggehaald naar Nederland. In een eerdere uitgave van De Klep heb ik hierover uitgebreid bericht. Degene die de tractor in 2011 heeft moeten afstaan om te worden gerepatriëerd naar Nederland is een bekende van de dames en heren uit Mittelstadt. De Holderwereld is klein, dat is bekend. Vrijwel alle verzamelaars van Holder kennen elkaar.

Tegen 17:30 uur loop ik richting het parkeerterrein. Eerder op de middag zie ik meerdere voertuigen uit Duitsland op de parkeerplaats staan. Aan het kenteken kun je zien in welke regio het voertuig geregistreerd staat. Ik zie kentekens uit de regio Rheinland-Pfalz, Ingolstadt, Heinsberg, Neubrandenburg in Mecklenburg-Voor-Pommeren, Siegburg, Düren, Bergisch Gladbach. We spreken dus echt over een internationaal treffen want ik zie ook Belgische kentekens. De rit van Neubrandenburg vanuit het noordoosten van Duitsland naar Mookhoek is volgens de routeplanner 809 kilometer. Ingolstadt ligt in Beieren op 800 kilometer afstand van Mookhoek. Mijn terugreis valt daarbij in het niet. Ik heb nog een rit van 200 kilometer voor de boeg wanneer ik de auto in stap.



'Holderman' en medeorganisator Niels den Boer in gesprek met liefhebbers.



Dit is niet Zuid-Duitsland, maar de schuur van de familie den Boer in Mookhoek.



Lucas Sijsma uit Borger verplaatst zijn Holder EF9 met maaibalk om de fotograaf in staat te stellen mooie plaatjes te maken.



Internationaal Holdertreffen: Holders uit Heinsberg, (Nordrhein-Westfalen), Rheinland-Pfalz, Heidelberg (Baden-Württemberg), Sint Wendel (Saarland) en Paderborn (Nordrhein-Westfalen).



Een bezoeker bewondert de combinatie van Piet Kats. Let ook op de lederhosen.



De zware jongens onder de Holders. Van links naar rechts: Holder A60, Holder C860, Holder A40 en Holder A660.



De familie Jansen uit Monchengladbach sjort de Holder P60 stevig vast.



Een Holder E12 met 12PK en freesbak wordt met slinger gestart om aan de slag te gaan op het demoveld.



Piet Kats bij zijn combinatie Holder B12 met sneeuwschuif en aanhanger.



Ruben de Jongh (18 jaar) op een door hem gerestaureerde Holder A55 met originele Holder tweeschaar ploeg.



Gert de Baat demonstreert grondbewerking met zijn Holder A30 en Imants smalspoor spitmachine.



Holder in soorten en maten, B12 met maibalk, A18, E9 en AG35.



Het Holderplein waar ook een recente Holder tentoongesteld wordt, beschikbaar gesteld door Kärcher Benelux.



Liefhebbers bekijken de techniek van een Holder zelfrijdende spuit Auto Rekord uit 1938. JLO 360CC benzine motor met 8 PK.



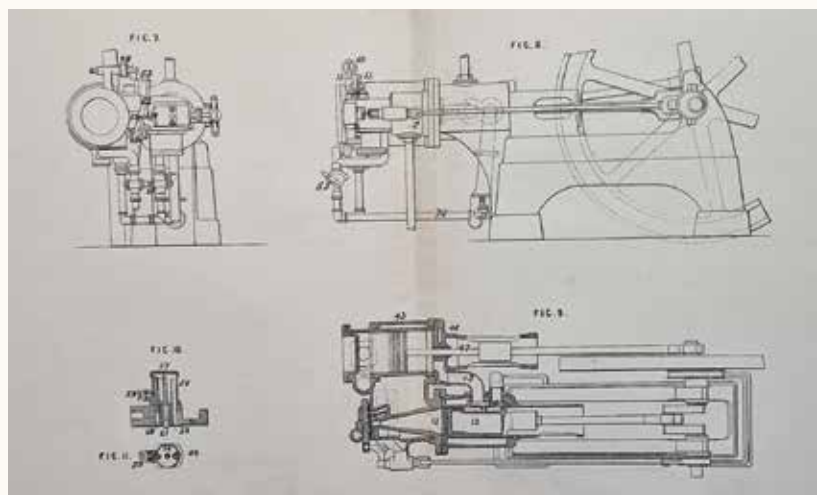
Zo is het. Het reclamezeil voor de aankondiging van het evenement.

Clerk tweetaktmotor, de oudste tweetakt van de wereld

Tekst en foto's:
Kees Fitters

Niet zomaar, bovenstaande titel, nee de Clerk tweetaktmotor wordt algemeen beschouwd als de oudste tweetaktmotor ter wereld. Zijn uitvinder, Sir Dugald Clerk, was al actief in de verbrandingsmotoren alvorens hij zijn tweetakt uitvond. Hij vond op 23-jarige leeftijd emplooi bij Thompson, Sterne & Company in Glasgow, dat was in 1877. De firma Thompson, Sterne & Company maakte de Amerikaanse Brayton motor in licentie en Dugald Clerk deed ervaring op met deze bijzondere motor. Al snel ontwikkelde Clerk een eigen ontwerp waarin gelijke druk (zoals in de Brayton motor) een grote rol speelde. Deze motor werkte meteen in tweetakt. Hij nam er een patent op en liet de wereld kennis maken met zijn nieuwe motor. Het werken in tweetakt had als grootste voordeel dat het viertaktpatent van Otto zo omzeild kon worden. Zijn eerste motor werd op de Kilburn Royal Agricultural Show getoond in juni 1879. Hierna werd een motor ontwikkeld die, na wat kleine aanpassingen, gereed was voor de markt. Van deze motoren zijn er nog twee bewaard gebleven en hoe bijzonder: allebei in Duitsland. Een in de verzameling van Deutz A.G. en de ander in Das Deutsches Museum in München. De laatste echter is geheel open gezaagd en zal nooit meer kunnen functioneren. De motor van Das Technikum van Deutz draagt een machineplaat met daarop motornummer 4 echter, alle onderdelen zijn voorzien van het cijfer 3. De motor in München draagt motornummer 12. Dit zijn de enigste bekende exemplaren tot op heden bekend. Algemeen wordt de motor van Sir Dugald Clerk erkend als de eerste tweetaktmotor van de wereld. Kort hierna komen andere constructeurs met een tweetaktprincipe op de markt, meestal om het patent van Otto te omzeilen. Wittig & Hees deden ook al vroeg een poging, net als constructeurs als Sombart in Maagdenburg, Andrews in Stockport en enkele anderen. De tweetaktmotor zou pas echt succesvol worden door onder meer; Hugo Güldner, Carl Benz, Oechselhauser en Joseph Day (deze vond de nu zo bekende tweetaktspoeling uit in 1879). De Amerikaanse firma Mietz & Weiss (1894) maakte van de tweetakt een gloeikop en die kan worden beschouwd als een van de allereerste tweetakt gloeikopmotoren. De tweetakt was niet de meest efficiënte motor maar door de krukastspoeling wel een heel simpele en daardoor goedkope constructie. De eerste tweetakt was verre van eenvoudig in zijn constructie, Sir Dugald Clerk was een gedegen ingenieur en zijn motor was erg degelijk maar gecompliceerd gebouwd. Dit kwam mede door het gebruik van een schuif met vlamontsteking. Een zeer bijzondere motor die lopend te zien was voor het publiek dat afgelopen Pinksteren in Nuenen was. Hopelijk kunnen we dat volgend jaar nog eens herhalen en, geloof me, dat is een unieke kans; de oudste tweetakt van de wereld te zien draaien. Met dank aan; Bas Jamar, Rik Lemmens en Leo Theunissen voor hun vakmanschap om deze oudste tweetakt van de wereld weer draaiend te maken.

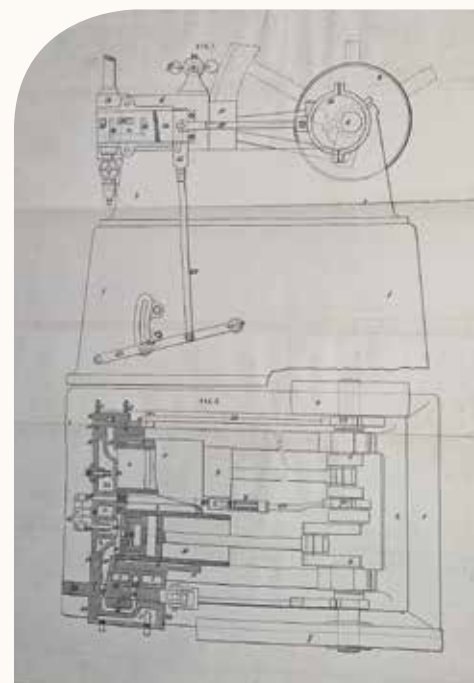
▲ Sir Dugald Clerk was er al als de kippen bij om over zijn motor en die van anderen te schrijven, dit is een van de eerste uitgaves van een hele reeks boeken waarin Sir Dugald Clerk de laatste ontwikkelingen op het gebied van verbrandingsmotoren zou gaan beschrijven. Zijn werk, alsmede zijn motor werd ook in Amerika uitgegeven, respectievelijk gebouwd.



▲ Een patent van 18 oktober 1882 laat ons de bekende vorm zien van deze nog bestaande motoren. Pompzuiger en verbrandingszuiger zijn duidelijk te onderscheiden. Beiden zijn voorzien van een kruishoofd. Als we deze motor vergelijken met bijvoorbeeld een Kromhout gloeikop dan is de Kromhout (of Lanz Bulldog als U dat liever hoort) een bijzonder eenvoudige motor. Er schijnen toch nog een paar honderd van deze fraaie Clerk motoren gebouwd te zijn.



▲ De machineplaat geeft duidelijk aan dat dit motornummer vier betreft echter, alle onderdelen zijn voorzien van het cijfer drie.



► Gezien het feit dat zo een oude motor met schuif- en vlamontsteking het nodige experimenteren behoeft was de motor voorzien van een elektromotor om moeizaam slingeren te voorkomen. De aan- en uitknop wordt bediend door Rik Lemmens, Bas Jamar bekommert zich om gas, lucht en overige aandachtspunten.



► Alles aan de Clerk motor is tot in de perfectie afgewerkt, de moeren op hoofd- en drijfstaagelagers zijn veiligheidsmoeren, lock-nuts volgens het patent van ene Wiles.

► De verbinding van het excentriek dat de schuif bedient is uniek, een soort knietje dat een horizontale beweging haaks omzet. Geheel links de schoorsteen waarin de waakvlam brandt om de ontsteking te bewerkstelligen. Bovenop de reguleerder die de gastoevoer afsnijdt als de motor te snel loopt.



► Het had wat voeten in aarde maar na proberen en nog eens proberen begon de Clerk te hoesten zoals tweetaktmotoren dat zo fraai kunnen doen. Hier loopt de motor zelfstandig maar er waren nog wat dingen te verbeteren.

▼ De schuif die voor de ontsteking zorgt, een gecompliceerd deel van de motor die ongetwijfeld bij veel eigenaren destijds voor problemen heeft gezorgd na wat slijtage.





▲ Na, god weet hoeveel jaren, zeer waarschijnlijk ruim een eeuw, had de Clerk motor weer eens gelopen. Dat mocht gerust gevierd worden met een glas champagne.



▲ De spiegelplaat waartegen de schuif loopt, links de gaskraan waar de hoeveelheid gas mee geregeld wordt.

▼ Sir Dugald Clerk, geboren in Glasgow op 31 maart 1854 en overleden op 12 november 1932. Hij liet een groot aantal patenten na op het gebied van verbrandingsmotoren en was een van de eerste Engelsen (Schot dus) die boeken schreef over motoren waarmee hij zijn kennis deelde met iedereen die meer wilde weten over motoren.



▼ Rik Lemmens en Leo Theunissen bij de motor na nog enkele verbeteringen te hebben aangebracht. Ook optisch is de Clerk danig verbeterd. Om het leven wat te vergemakkelijken heeft Leo er een elektromotor opgebouwd die middels een rubber wiel eenvoudig tegen het vliegwiel gedrukt kan worden. Na wat verdere proefnemingen en startpogingen bleek de motor ook met de hand te starten.



▼ Een zeer vroege reclamefolder van de Clerk motor waarop vermeld wordt dat de motor werkend te zien is geweest op de Internationale Elektriciteits-tentoonstelling in Parijs in 1881. Verder wordt de motor aanbevolen voor het aandrijven van een dynamo omdat de motor bij elke omwenteling een verbranding maakt wat een reguliere gang ten goede kwam. Hiermee werd ook bereikt dat het vermogen per kg materiaal verminderd werd. Dank aan Wayne Timms, Australië.



CLERK'S PATENT GAS ENGINE

EXHIBITED WORKING AT THE

International Exhibition of Electricity,

1881. PARIS. 1881.

IN CLERK'S PATENT GAS ENGINE an ignition is made at every revolution instead of one ignition in every two or more revolutions, as is usual in Gas Engines—THE POWER IS THEREFORE MUCH GREATER FOR THE SIZE OF THE ENGINE. By a special and simple arrangement, all tendency to back ignition is avoided, and the Engine may be worked up to its full available power without irregularity. It is much steadier than ordinary Gas Engines, and therefore better suited for **DYNAMO-ELECTRIC PURPOSES.**

It is extremely simple, has no gearing wheels of any kind, and is noiseless in action. The pressure necessary on the ignition slide is very low, as the ignition port is small—there is thus no liability of the valve to cut up, or possibility of absorbing power.

SOLE MAKERS—

THOMSON, STERNE & CO., Limited, The Crown Iron Works, GLASGOW.

10 Victoria Chambers, Westminster, LONDON, S.W. | 10 Rue Laffitte, PARIS.



1.



4.

Hartverwarmende woorden bij opening IHF

Wat was het weer een feest

Wat was het weer een feest in Panningen. Even geen kopzorgen over problemen als stikstof en CO2-uitstoot, maar gewoon genieten van al het mobiele erfgoed dat daar twee dagen lang geëxposeerd werd.

Alle ingrediënten voor een geslaagd festival waren tevoren al ruimschoots aanwezig maar de toon werd toch vooral gezet door Emile Roemer. Jawel, die van de SP, waarvoor hij jarenlang fractievoorzitter in de Tweede Kamer was. Tegenwoordig is Roemer Commissaris van de Koning in Limburg, althans, zo noemen we die functie in de rest van Nederland. In Limburg zelf noemen ze Roemer Gouverneur. In die hoedanigheid had het bestuur van de HMT hem gevraagd het IHF officieel te openen. Dat deed hij met zichtbaar plezier en met het optimisme dat hij ook in zijn tijd als Kamerlid nooit heeft verloren. Roemer begon

zijn openingswoord met de constatering „dat alles hier op het terrein rijdt en beweegt en dat dat vooral zo moet blijven.“ Hij vertelde ook dat het wereldje van de oldtimertrekkers hem niet onbekend is. „Als wethouder van Boxmeer heb ik acht jaar op rij het startsein mogen geven aan de ploegen evenementen van de Trekkervrienden van Sambeek.“ Roemer prees de HMT en ook de vertegenwoordigers van de FIVA, de FEMAC en de FEHAMAC voor hun initiatief om tijdens het IHF aandacht te vragen voor het gebruik van e-fuels als alternatief voor fossiele brandstoffen. „Dat laat zien dat jullie je verantwoordelijkheid nemen en daardoor weet ik zeker dat dit mooie festival nog tot in lengte der jaren zal voortbestaan,“ zo beëindigde Roemer zijn toespraak. Daarna werd hij uitgenodigd om naar het podium te komen om de prachtig gerestaureerde Porsche Master van Wil Fuchs te starten. Die Master stond daar als het visitekaartje van het thema van dit

Tekst: Jan van Zuilen

Foto's: Bauke Bos, Gerard Bijvank, Bas Jamar, Gerard Willemse, Jan van Zuilen en Johan Zweerink

jaar: Porsche-Allgaier. Even voorgloeien en de Master liep waarna de gebruikelijk confettiregen op het podium neerdaalde.

Tijdens de opening werd nog even aangestipt dat het thema Porsche-Allgaier een beladen aanloop heeft gekend. Het zou eerst het thema zijn van het IHF in 2020, maar dat ging niet door vanwege Corona. Vervolgens wekte de HMT de wrevel van de Porsche-Allgaierclub door het thema niet door te schuiven naar 2021, maar naar 2023. Begin dit jaar werd gelukkig weer vrede gesloten en beloofde de Porscheclub zich met hart en ziel te zullen inzetten om van het thema een succes te maken. En dat werd het. Niet alleen vanwege het grote aantal (120) Porsches, Allgaiers en Kaebles dat bijeen was gebracht, maar vooral ook door de aanwezigheid van enkele unieke modellen. Die stonden in een halve cirkel rond het podium en vrijwel iedereen, ook de

kenners van Porsche, keken er hun ogen op uit. Want wie had er nu ooit gehoord van het bestaan van een Porsche Diesel Senior met een 6-cilinder motor van 75 pk? Niemand natuurlijk, want zo'n type trekker heeft Porsche nooit gebouwd. Het exemplaar dat op het IHF stond heeft als bouwjaar 2022 en is gebouwd door ene Wouter de Graaf uit Spijk bij Gorinchem. Hij gebruikte hiervoor als basis een 6-cilinder Deutz D7506, maar veel onderdelen, waaronder de motorkap heeft De Graaf helemaal zelf nagemaakt aan de hand van tekeningen en foto's van echte Porsches. Het idee om zo'n trekker is echter lang niet zo absurd als je in eerste instantie geneigd bent te denken. Porsche heeft namelijk zelf ook ooit plannen gehad om in samenwerking met Deutz een 6-cilinder trekker te bouwen. Dat had de Porsche Brutus moeten worden. Het plan is wat Porsche betreft echter niet verder gekomen dan een prototype van een Brutus 609 en



2.



3.



5.

1. Alle HMT bestuursleden samen op het podium na de officiële opening van het festival.
2. De Brutus is een trekker die nooit in productie is gekomen.
3. De Porsche Senior van Wouter de Graaf is zelfbouw op basis van een Deutz D7506.
4. De Porsches uit het privémuseum van de Duitser Manfred Klaver werden veel gefotografeerd.
5. Deze oranje Allgaier P312 dateert uit 1954 en werd gebruikt op koffieplantages in Brazilië.



6.



7.

ook die was erbij in Panningen. De Brutus staat normaal in het privémuseum van de Duitser Manfred Kramer samen met nog prototypes van Porsches zoals de Gigant met 4-wielaandrijving en de Porsche Evolution. Ook deze trekkers waren in Panningen te zien. Deutz heeft trouwens wel een eigen variant van de Brutus op de markt gebracht: de D80.

Het andere thema van het IHF was e-fuel en ook dat kreeg veel aandacht van de bezoekers. Dat was overigens vooral te danken aan de aanwezigheid van een replica van de allereerste stoomwagen ter wereld. Dat was de Fardier, waarvan het origineel uit 1769 dateert. De Fardier was speciaal voor het IHF vanuit een museum in Frankrijk naar Panningen vervoerd en hij werd daar ook rijdend getoond. De stoomwagen werd in Panningen gestookt op kachelhout en als dat nat wordt kan het flink roken. En dat deed het ook; vooral op de zaterdagmiddag toen het festival twee keer door een korte maar hevige bui werd overvallen. Bij de tweede bui viel ook nog wat hagel maar dat waren gelukkig geen al te grote stenen.

De buien deerden de zonnige stemming op het festival nauwelijks, vooral niet omdat meteen na de twee hoosbuien de zon weer ging schijnen. Als we al een minpuntje moeten noemen dan is dat heel iets anders. Iets waarvan het gros van de bezoekers

gelukkig geen last heeft gehad, de vrijwilligers echter wel en dan hebben we het vooral over klagende mensen en over mensen die er niet goed tegen kunnen als ze worden gewezen op verkeerd gedrag. Bijvoorbeeld op het meedelen op een trekker anders dan in een veilig wielstoeltje of op een speciale rijdersstoel. Daar werd dit jaar extra op gecontroleerd, niet omdat het bestuur nu ineens roomser dan de paus wil zijn, wel omdat het een harde eis is in het kader van de vergunningsvoorwaarden. Geklaagd werd er onder meer over het feit dat er dit jaar geen ploegveld was. „Zeker vanwege het milieu,” hoorde je schamperen. Nee mensen, niet vanwege het milieu, wel omdat er geen ruimte voor was en dat kwam dan weer door de aanwezigheid van oldtimer vrachtwagens en autobussen en oud rollend materiaal van het leger. Dit in het kader van de aanwijzing van het IHF tot 'Fiva World Event'. Ter attentie van die ene deelnemer die dreigde zijn lidmaatschap op te zeggen: volgend jaar is er weer wel een ploegveld.

Qua bezoekers deed het IHF de I van internationaal in zijn naam ook weer alle eer aan. Onder de meer dan 1200 deelnemers (nooit eerder waren het er zoveel) waren dit jaar behalve Nederlanders, Duitsers en Belgen ook liefhebbers uit Denemarken, Frankrijk, Luxemburg en Slowakije. Buitenlandse bezoekers waren er eveneens volop, onder andere uit Spanje, Italië, Engeland en Ierland.



8.



10.



9.

6. Emile Roemer wordt geïnterviewd door het lokale tv-station.
7. Sientje Verstappen had even tijd om haar kleinkinderen op te zoeken, daar waar de familie met hun materiaal present was.
8. In vliegende vaart wordt het trekkertrek terrein na iedere pull weer gereedgemaakt voor de volgende pull.
9. De Fardier stoomwagen met bemanning tijdens hun tour over een doorweekt terrein waarbij ze menskracht nodig hadden om vooruit te komen.
10. Onze hobby is ook voor dames. Waarschijnlijk gebouwd door een plaatselijke smid, aangedreven door een CL Conord W3.





11. Brouhot motor, ca. 1900 van Leo Theunissen.
 12. De Dion-Bouton motor uit 1908 van Gerard Willems.
 13. Jack Klaessen had zijn replica van een Crossley Pianobase schuivenmotor meegebracht. Het is een meesterwerk wat Jack gebouwd heeft. Het enige onderdeel wat hij niet zelf gemaakt heeft is het vliegwiel, de rest van de motor heeft hij helemaal zelf gebouwd naar voorbeeld van een motor uit 1877, en behalve de afmeting (hij is schaal 1:2 gebouwd) is de motor niet van een originele te onderscheiden.
 14. Schuilen voor de regen hoeft niet altijd vervelend te zijn. Rond 16.30uur viel de regen met bakken uit de lucht maar

- gelukkig was er een tent in de buurt en werd het nog even best gezellig.
 15. Uit veiligheidsoverwegingen had Anton Rombouts de aandrijfriem van zijn koelmachine van een extra hekje voorzien. Het is een Petter, 4 pk uit 1968, type AC1Z5, die er voor zorgt dat de koelmachine de drankjes op de juiste temperatuur aflevert.
 16. Goed beschermd tegen de elementen tufte deze Dürkopp, schaal 1:6, er lustig op los.
 17. Even spelen in de zandbak.



18.



20.



19.



21.



22.

- 18. Volop bedrijvigheid in de dorsstraat gezien tijdens een rondrit op een verrijker.
- 19. Zo heb je geen kind aan je ouders.
- 20. De Ruston en Hornsby van Mark van Lankveld moeten flink aan de bak om de prachtige raamzaag uit 1900, eveneens van Mark, aan te drijven.
- 21. Gerton Jansen uit Venhorst rijdt de Fordson Major van zijn vader Toon Jansen van de oprijwagen. Toon is er, na een periode van ziekte, dit jaar weer bij.
- 22. Het wasvrouwke, al jaren aanwezig op het IHF.



23.



26.



24.



27.

- 23. Siësta bij de woonwagens.
- 24. Zittend in een wielstoeltje meerijden mag wel.
- 25. Staande achterop een trekker mag niet.
- 26. Bij de tweede bui op de zaterdagmiddag van het IHF viel er ook hagel.
- 27. Het was gezellig druk op de onderdelenmarkt.
- 28. In deze uitvoering is het VW-busje rechts op de foto minstens net zo duur als een gerestaureerde Porsche Master.
- 29. Ook voor de kinderen was er op het festival voor voldoende vertier gezorgd.



25.



28.



29.



30.



31.



32.



34.



35.



33.

30. Jacky Lemmens probeert z'n Stihl KS43 van 8pk uit 1943 aan de praat te krijgen. Zoals u ziet, het werk wacht.....
31. Een Lister D wordt door zijn eigenaar gestart.
32. Klompenmaker Henk Krajenbrink had deze keer zijn klompenkopiërmachine thuisgelaten. Op de foto is hij bezig met het maken van een smokkelarsklompje.
33. Margo Rutten werd in het zonnetje gezet omdat de 42ste editie van het IHF, haar 25ste editie is waar ze zich voor heeft ingezet.
34. In het kader van het FIVA World Event waren op het IHF ook enkele oldtimer lijnbussen te zien.
35. John Bakker en zijn zoon uit Schagen maken hun Parker Plant puinbreker bedrijfsklaar voor hun demonstratie op het IHF.

Voorlichting over e-fuel op het IHF

Tekst en foto's: Johan Zweerink

De Fédération Internationale des Véhicules Ancien (FIVA) heeft het IHF van 2023 uitgekozen als locatie voor haar World Event. De FIVA behartigt wereldwijd de belangen van het (historisch) mobiel erfgoed. Daartoe behoren ook onze tractoren en stationaire motoren.

De verbrandingsmotor is de laatste tijd in toenemende mate in een kwade reuk komen te staan. Niet alleen in letterlijke zin vanwege de uitlaatgassen, ook het gebruik van brandstoffen die uit minerale olie worden gewonnen, wordt bekritiseerd. Tijdens het IHF wordt in het World Event paviljoen van de FIVA uitgebreid aandacht aan 'e-fuel' besteed.

Producenten claimen dat HVO100 een schoon en ecologisch verantwoord alternatief voor diesel is. Het is volledig fossielvrij en gebruikers kunnen zonder aanpassingen aan de motor de overstap naar HVO100 brandstof maken. Het verbruik en de

actieradius van een voertuig op HVO100 is hetzelfde als diesel. HVO100 wordt uit plantaardige reststromen geproduceerd.

Tijdens de contactavond van de HMT op 10 juli in Elsendorp heeft Peter Koger, voorzitter van de Commissie Duurzaamheid (CDZ) van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs in Nederland (FEHAC), uitleg gegeven over 'e-fuel'. De FIVA ondersteunt onderzoek naar alternatieve brandstoffen die zonder nadelige gevolgen voor de techniek in onze oude verbrandingsmotoren te gebruiken zijn. Voorwaarde is tevens dat de alternatieven veel minder tot geen schadelijke stoffen uit-

stoten. De brandstoffen moeten volledig hernieuwbaar zijn. De laatste voorwaarde heeft tot gevolg dat alle aardolieproducten van minerale oorsprong uitgesloten worden.

Motorbrandstoffen bestaan uit moleculen die opgebouwd zijn uit koolstof en waterstof. Tijdens de lessen plantkunde op Lage-re Agrarische School eind zeventiger jaren, vertelt de leraar dat planten dankzij chlorofyl met behulp van zonlicht koolstof en water in organisch materiaal omzetten. Chlorofyl of bladgroen is een biologisch pigment dat fotosynthese mogelijk maakt. Helaas is dit proces niet energie-efficiënt. Slechts een klein gedeelte (2 a 3%) van het zonlicht wordt omgezet in een koolstofverbinding. Er is een procedé ontwikkeld waarbij koolwaterstoffen ontstaan die bij verbranding alleen koolstof en waterdamp uitstoten. Wanneer de brandstof in het milieu komt, wordt deze afgebroken zonder gevolgen voor de omgeving. De brandstof kan met hernieuwbare energie uit zon en wind gewonnen worden. Het streven is om binnen enkele jaren de installatie waarin de brandstof wordt gemaakt te 'miniaturiseren' tot het de omvang van een kleine container heeft bereikt. Ook moet het procedé nog energie-efficiënter worden. De verwachting is dat dit slechts een kwestie van tijd is.

De FEHAC en FEHAMEC dragen bij in het testen van deze synthetische brandstof, 'e-fuel' genaamd in mobiel erfgoed. FEHAC zal de coördinatie van deze testen door zusterorganisatie in Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk verzorgen en koppelt de resultaten aan reeds eerder opgedane ervaringen op dit gebied. Zeker is dat 'e-fuel' geproduceerd met zon- en windenergie de nadelige gevolgen van brandstoffen van 'minerale oorsprong' voor de omgeving en het klimaat, niet kent. Wanneer deze brandstof zich in onze oude verbrandingsmotoren bewezen hebben, zijn er geen argumenten meer om onze oldtimers naar een museumzaal te verbannen waar ze stof mogen gaan verzamelen. Sterker, het enige nadelige effect op de omgeving van een Lanz die op deze brandstof rijdt, zal dan de geluidsproductie, het 'blaffen' van de gloei-kopmotor zijn.

Duitsland heeft onlangs bereikt dat het verbod op nieuwe auto's met verbrandingsmotoren binnen de Europese Unie per 2035 niet van toepassing is op voertuigen die uitsluitend op 'e-fuel' rijden. Dit zal de markt voor 'e-fuel' en daarmee de ontwikkeling eerder flink stimuleren dan vertragen. We hopen dat voor 2030 er een goed en betaalbaar alternatief voor brandstof minerale oorsprong is.



De Deutz motor heeft de hele ochtend gelopen op gas-to-liquid (GLT) brandstof. Deze heeft dezelfde samenstelling als 'e-fuel'. De plunjer van de brandstofpomp komt niet goed weer terug. Nadat de GLT brandstof is vervangen door 'gewone diesel' wordt de brandstofpomp plunjer gedemonteerd. Peter Koger (2e van links) kijkt toe.



In het paviljoen van de FIVA werd voorlichting gegeven voor e-fuels.



Ook HMT-voorzitter Mark van Lankveld en Gouverneur van de Koning Emile Roemer toonden belangstelling.



De man van de Master op het podium in Panningen

Op bezoek bij Wil Fuchs

Tekst en foto's: Jan van Zuilen

Zijn Porsche Master kennen we al. Die stond dit jaar in Panningen op het podium, maar nu willen we ook wel nader kennis maken met eigenaar Wil Fuchs en kijken of hij soms nog meer van die mooie Porsches in zijn schuur heeft staan.

Daarvoor reizen we af naar Maaseik in Belgisch Limburg, waar Wil woont sinds hij de leiding van zijn loonbedrijf in Born in Nederlands Limburg (net aan de andere kant van de Maas) heeft overgedragen aan zijn zoon Jean-Paul. En om maar meteen met de deur in huis te vallen: Ja, Wil heeft nog veel meer Porsches, wel een stuk of zestien waaronder drie 4-cilinders. Behalve de Master 419 die in Panningen op het podium stond zijn dat een Master 429 en een Allgaier A144.

Wat Wil betreft had die laatste net zo goed op het podium van het IHF kunnen staan. Hij is net zo mooi gerestaureerd als de 419, hij oogt zelfs nog een stukje robuuster én hij is zeldzamer. De Allgaier van Wil is volgens het motortypeplaatje nummer 114 van de circa 150 A144's die ooit gebouwd zijn. „Het liefst,” zegt Wil, „had ik ze alle twee op het podium gehad, maar dat wil-

de het HMT-bestuur niet en dat ze de voorkeur gegeven hebben aan de Master begrijp ik ook wel. De naam Porsche spreekt nu eenmaal veel meer tot de verbeelding dan Allgaier.”

De A144 is van 1955. Dat was het tweede jaar dat in de oude Allgaierfabriek in Uhingen trekkers werden gebouwd volgens het ontwerp van dr. Ferdinand Porsche. Ze hadden echter nog wel de oude merknaam Allgaier, zij het met in kleine lettertjes de vermelding: 'Porsche system'. De Allgaier van Wil Fuchs is oranje van kleur met donkere rode velgen; een ander opvallend iets zijn de schelpspatborden. Daaraan herken je volgens Wil dat de A144 ooit nieuw geleverd is in België. „De System Porsches van Allgaier waren in Duitsland groen met rode velgen, de Allgaiers die naar België en Frankrijk werden geëxporteerd waren oranje met rode velgen en de die Nederland kreeg waren

rood met rode velgen en die hadden net als de Duitse Allgaiers overhangende spatborden. In Duitsland was dat zelfs verplicht.” De A144 is in 1955 nieuw gekocht door twee broers die een loonbedrijf hadden in Belgisch Limburg. De Nederlandse hobbyist van wie Wil de Allgaier kocht, heeft hem in contact gebracht met een dochter van een van die twee broers. „Die wist me te vertellen dat haar vader en zijn broer de trekker vooral gebruikt hebben om mee te dorsen. Ze hadden zoveel dorsklanten dat ze zelfs twee van die A144 hebben gehad om iedereen van dienst te kunnen zijn.” De dochter had ook nog de originele papieren bij de trekker en daar was Wil erg mee in zijn sas. „Dat heeft me een hoop rompslomp gescheeld bij het aanvragen van een kenteken.”

Bij de restauratie van de A144 zijn alle onderdelen die ook maar enigszins versleten waren vervangen door nieuwe. Ook is de trekker opnieuw gespoten en rondom op nieuwe banden gezet. Achter zijn dat brede 14.9-30 banden, dezelfde maat als waarmee de trekker volgens het typeplaatje af fabriek is geleverd. Een hefinrichting heeft de A144 niet; die was ook niet nodig bij het dorsen, wel een forse poelie en een verstevigde achterbrug om de zware dorskast te kunnen slepen.

De Master 419 die in Panningen op het podium stond, was een van Wils eerste oldtimer Porsches. De trekker is van 1961 en Wil kocht hem begin jaren negentig van een vertegenwoordiger van de vroegere importeur van Porsche, de firma Veldkoning uit Roermond. Hij betaalde er destijds 4000 gulden voor. Omgerekend is dat nog geen 2000 euro, peanuts dus vergeleken bij de prijzen die je nu voor een Porsche neer moet tellen. Destijds was 4000 gulden echter nog best veel geld, zeker als je bedenkt dat Wil een trekker kocht waar een hoop aan moest gebeuren. „Hij is echt tot het laatste schroefje toe uit elkaar gehaald en we hebben een heleboel onderdelen moeten vervangen door nieuwe. Daar hebben we niet op bezuinigd,” zegt Wil. De Master is ook helemaal opnieuw gespoten en rondom op nieuwe banden gezet. Het spuitwerk is gedaan door een bevriend Porsche-liefhebber, te weten Martijn van der Els. Wil: „Die heeft me trouwens met de hele restauratie goed geholpen, onder andere ook bij de revisie van de motor en Martijn is, geloof ik, ook wel een keer of tien mee geweest om onderdelen te halen bij Dick de Haaij in Polsbroek.” De frontgewichten die de Master sieren heeft Wil speciaal laten maken naar het voorbeeld van een origineel frontgewicht.



Wil Fuchs verzamelt vanaf eind jaren tachtig oldtimers.



Op het typeplaatje staat als fabriek nog de oude Allgaierfabriek in Uhingen vermeld.



De motor van de A144 is een 4-cilinder luchtgekoelde Porschediesel van 44 pk. In de Masters 419 en 429 levert dezelfde motor 50 pk.



Het dashboard van de A144 en nog net zichtbaar de knop van de versnellingspook met het schakelpatroon. De K is de K van Kriechgang oftewel kruipversnelling.



De Allgaier A144 is van 1955. Hij is in België nieuw geleverd en daar waren Allgaiers oranje met donkerrood van kleur.



De eerste eigenaren van de A144 waren twee broers die een loonbedrijf hadden. Ze gebruikten de trekker hoofdzakelijk om mee te dorsen, vandaar de poelie en de verzwaarde achterbrug.





Alles bij elkaar heeft de restauratie alleen al aan onderdelen een veelvoud gekost van de 4000 gulden die Wil als aankoopbedrag voor de Master moest neertellen. „Als je dat weet, kijk je toch wat minder vreemd aan tegen de hoge prijzen die voor een gerestaureerde Porsche worden betaald, al blijf ik een prijs van meer dan twee ton zoals een paar jaar geleden in Oostenrijk voor een Master werd betaald, echt absurd vinden.”

Wil is ook best wel verbaasd over het feit dat Porsche trekkers zo'n hype zijn geworden. „Ik heb vroeger op mijn loonbedrijf ooit een tweedehands Master gehad. Daar heb ik met plezier mee gewerkt, maar om nu te zeggen dat het zo'n buitengewoon goede trekker was, nee... hij was echt niet beter dan de andere trekkers die we in die tijd op ons bedrijf hadden. Dus dat kan niet de reden zijn dat Porsches nu zo vreselijk gewild zijn. Het zal dus inderdaad wel te maken hebben met de reputatie van de sportwagens van Porsche.”

De derde Master van Wil, de 429 dus, is van 1963. In tegenstelling tot de 419 en de A144 is de 429 niet gerestaureerd. De trekker is echter technisch wel helemaal in orde gemaakt. Ook zijn de ergste roestplekken aangepakt, met name op de achterspatborden. Wil is ook niet van plan om de 429 ooit nog helemaal te restaureren. „Ik vind hem namelijk zo ook wel iets hebben,

vooral vanwege het contrast met de 419.” Het technische verschil tussen die twee zit hem in de achterbrug. De 419 heeft, ondanks dat hij twee jaar ouder is dan de 429, een moderne achterbrug met een versnellingsbak met hoge en lage gearing en 2x4 versnellingen vooruit. De 429 heeft een oudere achterbrug met enkel vijf versnellingen vooruit en een achteruit. „Dat werd,” zegt Wil, „gedaan om nog zoveel mogelijk oude voorraden weg te werken met het oog op het naderende einde van de productie van Porsche.”

Wil is eind jaren tachtig begonnen met het restaureren van oude trekkers en van meet af aan zijn dat altijd Porsches geweest. Dit ondanks dat Wil als loonwerker vooral met Fords heeft gewerkt en later met Fendts. „De keus voor Porsche is echt wel een bewuste keus geweest. Ik heb Porsche altijd al wel een bijzondere trekker gevonden. Hij is in ieder geval een stuk aparter dan een Deutz, of een Ford of een Massey-Ferguson.” Ook qua geschiedenis is Porsche een interessant merk. Het basisidee voor de trekker dateert al van voor de Tweede Wereldoorlog toen Hitler ingenieur Ferdinand Porsche vroeg of bij behalve een auto voor het volk (dat is zoals bekend uiteindelijk de Volkswagen Kever geworden) ook een volkstrekker zou kunnen ontwerpen. Een trekker dus die voor iedere Duitse boer betaalbaar moest zijn. Door de oorlog kwam er echter weinig terecht van de plannen

voor zo'n Volksschlepper. Vrijwel alle beschikbare industriële capaciteit werd immers aangewend voor de productie van tanks en ander wapentuig ten bate van Hitlers oorlog en na de oorlog duurde het nog tot 1954 voor Ferdinand Porsche zijn plannen eindelijk ten uitvoer kon brengen door samenwerking met de oude Allgaierfabriek in Ugingen. De eerste jaren ging het crescendo, zeker nadat in 1956 het Mannesman concern de productie overnam. Porsche is er echter nooit in geslaagd om zo dominant te worden als Volkswagen. Het bleef qua verkochte aantallen trekkers altijd achter bij met name Deutz. Vanaf begin jaren zestig daalden de verkopen en dat was voor Mannesman reden om eind 1963 de productie van trekkers te staken. Het betekende echter niet het einde van het merk Porsche. Dat begon een nieuw leven als bouwer van sportwagens en de roem die de nazaten van dr. Ferdinand Porsche daarmee vergaarden straalt heden ten dage ook af op de trekkers die ooit onder de naam Porsche werden gemaakt.

Terug nu naar de grote schuur waar Wil zijn Porsches heeft gestald en waar ook enkele landbouwmachines staan van het loonbedrijf, waaronder een New Holland combine en een zes rijige bietenrooier van Vervaet. De Porsches staan in een rij opgesteld van klein naar groot, te beginnen bij een Allgaier Verdampfer uit 1953. Die dateert van voor de samenwerking van Allgaier met

Porsche en is nog door Allgaier zelf ontworpen. Naast de Allgaier staan vier 1-cilinder Juniors te weten: een 108 smalspoor, een gewone 108, een Allgaier A111 en een P111.

Wil heeft ook vier 2-cilinders. Dat zijn een groene Allgaier A116, een Standard Star 219, een Standard T 217 en een gewone Standard 218. De A116 heeft een maaibalk. Elke zomer maait Wil daar nog wel een stukje hooiland mee en iedere keer herinnert hij zich weer waarom hij dat vroeger zulk vervelend werk vond. Vervelend omdat zo'n maaibalk nogal vaak stroopte. Soms lukte het om door een stukje achteruit te rijden het opgestroopte gras te verwijderen, maar vaker moest je daarvoor van de trekker af om het met de hand te verwijderen. Daarom was het ook zo'n zegen toen Piet Zweegers de cyclomaaiër uitvond.

Van de 3-cilinders Porsches heeft Wil er eveneens vier. Dat zijn een Super Export 329, een Super Export met voorlader, een Super 309 N en een oranje Super 308 B in de wegenbouwuitvoering. Vandaar ook de B in de typeaanduiding. Die B staat namelijk voor Baumaschine. De trekker is ook veel robuuster uitgevoerd dan een gewone standaard Super. Voor alle trekkers geldt dat ze technisch allemaal in orde zijn, ook de exemplaren die niet gerestaureerd zijn.



Wil start de Master 429 om hem naar buiten te kunnen rijden.



De Master 429 is niet gerestaureerd maar technisch wel helemaal in orde gemaakt.



Deze twee Supers gebruikt Wil nog weleens voor een klusje om huis. De linkse is een Super Export, de rechtse een Super N 309.



Hier zijn ze dan, alle drie de 4-cilinders op een rij.



De Standard 218 heeft nog het voor Porsches kenmerkende rechtopstaande stuur en een sober dashboard.



De achterbrug van de 419.



De Porsche links op de foto is een Standard Star 219, daarnaast staan een Standard 218 en een Super Export 329 en helemaal rechts een Super 308 B.



Dit is een Super 308 B in wegebouwuithoering, vandaar de B (van Baumaschine) achter de typeaanduiding.



De Super Export kwam in 1961 op de markt en was het laatste nieuwe model dat Porsche heeft uitgebracht.



De Standard Star heeft net als de Super Export een modern dashboard dan de andere Porsches. Ook ligt het stuur een stuk platter dan van de andere modellen.



Als de foto's gemaakt zijn zet Wil de Masters weer terug in de schuur waar ook onder meer deze New Holland combine van het loonbedrijf staat.

Landbouwtentoonstellingen uit vervlogen tijden

Tekst: : Jan van Zuilen
Foto's: Nationaal Archief

Voor deze aflevering van de rubriek **Uit de oude doos** hebben we foto's uitgezocht van landbouwtentoonstellingen door de loop der jaren heen. De oudste foto is van 1920, de jongste van 1976.

Eigenlijk hadden we 'jongste' tussen aanhalingstekens moeten zetten want 1976 is onderhand ook al weer bijna een halve eeuw geleden. Tegelijkertijd laat juist die foto uit 1976 zien dat niet alles is veranderd. Het betreft namelijk een foto van een demonstratie tegen de intensieve veehouderij voor de ingang van de Landbouw RAI in Amsterdam. De bio-industrie, die toen overigens nog niet zo werd genoemd, lag dus in 1976 ook al onder vuur. En dan te bedenken dat de intensieve veehouderij in die jaren nog beperkt was tot varkens- en kalvermesterijen met een paar honderd dieren terwijl nu bedrijven met tienduizend of meer dieren 'normaal' zijn.

Maar dat terzijde. De foto's van landbouwtentoonstellingen van vroeger laten zien dat alles erop gericht was om de productiviteit van de landbouw te vergroten. Er waren toen nog veel meer boeren dan nu en voor velen van hen waren trekkers en aftakas-aangedreven werktuigen iets geheel nieuws. Ze keken er hun

ogen op uit en dat zie je terug op de foto's. Misschien nog wel het beste op de foto uit 1920 van een demonstratie van werken met een tractor. Daar kwam zelfs de minister van Landbouw naar kijken. Ook leden van het Koninklijk Huis waren regelmatig te gast op landbouwtentoonstellingen. Op vroege foto's zagen we onder andere Koningin Wilhelmina en haar man Prins Hendrik. Koningin Juliana en Prins Bernhard en de destijds nog jonge Prinses Beatrix hebben eveneens menig landbouwevenement met hun aanwezigheid vereerd.

We hebben bij het uitzoeken van de foto's natuurlijk vooral rekening gehouden met de interesses van de lezers van De Klep. Daarom hebben we vooral foto's geselecteerd waar trekkers en werktuigen op staan. We plaatsen echter ook enkele foto's die laten zien dat een bezoek aan landbouwtentoonstellingen vroeger ook een dagje uit was voor boerengezinnen. Op de landbouwbeurzen uit de jaren vijftig in de Jaarbeurs in Utrecht werd zelfs een speciale modeshow voor vrouwen gegeven. De mannequins lieten daar niet alleen de laatste mode zien voor 's zondags naar de kerk of de kermis, maar ook hoe een vrouw zich diende te kleden als ze de koeien ging melken.



▶ Dezelfde parade maar nu met een Ford Dearborn, die overigens bijna identiek is aan de Fergusons die voor hem reden.



▶ Deze foto dateert uit 1949 en is gemaakt tijdens een landbouwtentoonstelling in de Jaarbeurshallen in Utrecht. Waar we naar kijken is een parade van tractoren. Die waren in 1949 nog steeds best zeldzaam in ons land en waarschijnlijk is dat mede de verklaring waarom er zoveel mensen naar staan te kijken. De importeur van Ferguson had extra zijn best gedaan door zijn trekkerchauffeurs in klederdracht uit te dossen.



▶ Nog steeds dezelfde parade van tractoren in Utrecht maar nu vanaf een hoger standpunt gefotografeerd. De trekkers die hier passeren zijn onmiskenbaar Allis Chalmers met voorop de Allis Chalmers type G werktuigendrager.



▶ Deze foto dateert uit 1920 en is gemaakt ter gelegenheid van een demonstratie met een Samson landbouwtrekker. Het was in ieder geval zo'n bijzondere gebeurtenis dat zelfs de toenmalige minister van Landbouw kwam kijken. Die moest natuurlijk ook op de foto. Het is de man met bolhoed voor de tractor. Te zien aan het aantal mannen met hoeden en stropdassen waren er nog wel meer 'hoge heren' aanwezig, want in 1920 droegen boeren en boerenknechten nog geen hoed, maar een pet. Bekend. Het archief waarin we de foto vonden, vermeldt niet waar de foto is gemaakt. Afgaand op het type boerderij is het waarschijnlijk ergens in Zeeland of op de Zuid-Hollandse eilanden geweest.

▶ Deze foto is gemaakt tijdens een landbouwtentoonstelling in april 1946 in Geldermalsen. De trekker op de foto is duidelijk te herkennen als een Farmall H en die heeft geen klagen over een gebrek aan belangstelling.



▶ De presentatie van een Allis Chalmers type C tijdens een landbouwtentoonstelling in Dordrecht in het jaar 1951.

Vanaf 1952 zijn in en op het terrein van het Jaarbeursgebouw in Utrecht enkele grote landbouwtentoonstellingen gehouden, die eigenlijk te beschouwen zijn als de voorloper van wat vanaf 1960 bekend geworden is als de Landbouw RAI in Amsterdam. Deze foto van enkele Hanomags is gemaakt tijdens de landbouwbeurs van 1952.



Op diezelfde landbouwbeurs van 1952 in Utrecht presenteerde Lanz deze werktuigen-drager. Importeur van Lanz was destijds de firma Louis Nagel, die nog tot ver in de 21e eeuw importeur zou blijven van John Deere.

De firma Boeke & Huidekoper presenteerde op de beurs van 1952 onder meer dit rijtje Farmalls met voorop de Cub en daarachter de A en de C. Ook de trekkers achter de Farmall C horen er nog bij, maar om wat voor typen het gaat is niet goed meer te zien.



De firma Romeijn & Van Zanten uit Gorinchem presenteerde in 1952 onder meer deze tweewielige freestrekker van het merk Hommel met een JLO-motor.



Ook te zien op de stand van Boeke & Huidekoper op de beurs van 1952 was deze maisplukker. Zo gek als dat nu misschien lijkt was dat toen niet. In de jaren vijftig werd ook in ons land mais verbouwd voor de korrel, waarvoor dus alleen de maiskolf werd geoogst en dat deed je met zo'n maisplukker.



Dit is nog steeds op dezelfde landbouwbeurs van 1952 in Utrecht en dat toen nog lang niet iedere boer een trekker had, blijkt wel uit het feit dat er ook nog een getrokken maaibalk voor paardentractie te zien was. Aan het embleem te zien is het een maaibalk van McCormick.

Op de tentoonstelling van 1955 was ook een demonstratie met een bijzondere hooilader te zien. De bedoeling was waarschijnlijk te laten zien dat met deze manier van werken één man in zijn eentje een vracht hooi kan halen. Er is echter weinig fantasie voor nodig om in te zien waarom dit apparaat geen succes is geworden.



In 1955 waren er op diezelfde landbouwtentoonstelling nog nieuwe dorskasten van Borga te zien en dat terwijl er ook al een combine werd gedemonstreerd, in dit geval een Claas.





- ▼ Voor de vrouwen was er op de landbouwtentoonstelling van 1955 gelegenheid om een modeshow te bekijken. Daarbij werd naast zondagse kleding ook een schort gedemonstreerd die vrouwen bij het melken konden dragen.



- In 1960 werd voor het eerst een landbouwtentoonstelling gehouden in de RAI in Amsterdam. Deze foto is gemaakt op de Landbouw RAI van 1962. Zichtbaar is onder meer de stand van Fiat-importeur. Op de voorgrond is nog net iets te zien van de stand van Porsche-importeur Veldkoning met links waarschijnlijk een Porsche Standard Star met een snelhooier.



- ◀ Nog een foto van de Landbouw RAI van 1962 maar nu van de stand van de importeur van Fordson trekkers. Zo te zien aan de borden boven de stand werden die Fordsons toen nog via de Ford Autofabriek in Amsterdam gedistribueerd.

- ▼ In de jaren dat er geen Landbouw RAI was, waren er grote landbouwtentoonstellingen in Liempde en Zuid-Laren. Deze foto is gemaakt op de Landbouwwerktuigendagen van 1973 in Liempde die door Prinses Margriet en Pieter van Vollenhoven werden geopend. Pieter heeft voor de gelegenheid plaats genomen op het zadel van een Fiat portaaltrekker.



- ▼ De stand van Renault-importeur Veldkoning op de Landbouw RAI van 1974



- ▲ De Landbouw RAI van 1970 werd geopend door Prins Claus. De gazonmaaier waar hij een ritje op maakt behoort inmiddels tot een nieuwe categorie van oldtimers. Ook op het IHF in Panningen zijn steeds meer van deze gazonmaaiers te zien.



- ▲ Niks nieuws onder de zon. Ook in de jaren zeventig van de vorige eeuw werd er al gedemonstreerd tegen de intensieve veehouderij, zoals hier voor de ingang van de Landbouw RAI van 1976.



'Hütten, häuser und homes in Hänigsen'

Zo kamperen Duitse trekkervrienden

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Tijdens het laatste weekend in september 2022 is het er weer: het treffen van Die Selbstzünder, Freunde alter Nutzfahrzeuge e. V. in Hänigsen bij Hannover. In Duitsland is het heel gebruikelijk dat deelnemers 'auf achse' aankomen. Dit betekent dat de oldtimers op eigen kracht naar een evenement rijden. Ingeval een meerdaags evenement is de aankomst vaak al op vrijdagavond. In de tussentijd moet men ergens overnachten. Waar doe je dat?

Ik noem het 'hütten, häuser, homes in Hänigsen'. Je kunt het niet zo gek bedenken of het dient als overnachtingsplaats in Hänigsen. Zelfs een boerenwagen dient als slaapplek. Over de wagen is een zeil gespannen. Ik zie een mooie camper staan met een Nederlands kenteken van de familie Sluiter uit Markelo, aanwezig met stationaire motoren. De laatste jaren permitteren ze zich de luxe om te overnachten in een comfortabele camper. Vier families Isernhagen zijn met een Fendt 102S van bouwjaar 1972 uit Rieste (170 km lange reis) gekomen. Met een maximale

snelheid van 30 km per uur heeft de reis zo'n zeven uur geduurd. Ze overnachten in een aantal - volgens mij - voormalige schaftketen. Het zijn niet alleen schaftketen die ik zie staan. Er staan verschillende Pipowagens, waarvan sommigen in nieuwstaat zijn. Pipowagens zijn voor mij te herkennen aan een verhoging van het dak, zeg maar een soort dakkapelletje, maar dan over de lengte van het voertuig. Dat is pas een stijlvolle overnachting.

Cord Feldtmann komt met een Deutz F2L712 uit 1964 met daarachter een aanhangertje annex woonwagentje. Hij is 81 jaar, zijn combinatie staat te koop. Cord is ernstig ziek maar zolang het hem gegeven is om trekker te rijden, doet hij dat. De trekker heeft hij in 1984 gekocht. Cord woont in Hamburg. Zijn kleine onderkomen biedt alles wat hij nodig heeft. Onder het bed heeft hij opbergladen die van buiten de wagen te openen zijn. Cord is een echte globetrotter. Van de vele reizen heeft hij -vaak zelf- een plaquette-sticker gemaakt en deze op een bord geplakt. De redactie heeft mij opgedragen om zuinig met tekst om te springen, de foto's spreken daarom voor zich.

De gebroeders Behrens komen uit de buurt, uit Peine-Röhrse. Hans en Werner hebben elk zelf een woonwagen gebouwd die op een aanhangers geschoven wordt. Samen gaan de heren al acht jaar naar oldtimer evenementen. De wagens zijn naar behoefte gebouwd. Zo heeft de wagen van Hans een licht doorlatend dak. Dit is alleen een beetje warm in de zomer, daarom

heeft Hans een zonnescherm gemaakt door een rolgordijn over het dak te spannen. Onder het bed zijn opberglades die ook weer van buiten de wagen bereikt kunnen worden. Voorop de wagen is ruimte voor een fiets en achter de wagen kan een lufel gespannen worden. Ook heeft Hans aan de achterzijde van zijn wagen een kastje voor een schoonwatertank (jerrycan) gebouwd. Daaronder een 'washok' met aan de wand een kraantje en een zeepdispenser. Een bakje vormt de gootsteen. Door piepklein venster aan de voorzijde kan hij 's nachts zien wat er buiten gebeurt. Ik kijk niet van binnen naar buiten, maar andersom. Door dit venster maak ik een paar foto's van het interieur.

Wanneer ik richting de parkeerplaats loop, word ik ingehaald door de gebroeders Behrens. Het is tegen 16:00 uur, ze zijn op weg naar huis. In Duitsland vertrekken de eerste deelnemers direct na de middag omdat ze een rit van uren voor de boeg hebben.



De oldtimerfreunde uit Rieste.



Cord Feldtmann slaat met het bord de spijker op zijn kop.



De familie Sluiter uit Markelo staat met stationaire motoren in Hänigsen.



Deelnemers aan het evenement in Hänigsen nemen hun eigen slaapplek op wielen mee. De een komt in een luxe camper, een ander slaapt op een platte wagen onder een dekzeil en alles daar tussen in.



Hans Behrens pakt in, zijn broer Werner kijkt toe.



Daar gaan ze, op weg naar Peine-Röhrse, een rit van ongeveer 20 kilometer.



Een kijkje bij de wagen van Hans Behrens.



Plaats op eenvoudige wijze zelf uw gratis advertentie.

Stuur uw Kleppertje in via de HMT-site: www.hmtklep.nl/adverteren/ Met foto aanleveren is mogelijk tegen betaling van €5,-. Een Kleppertje per brief stuurt u toe aan: HMT, t.a.v. Secretaris Jacques Werts, Rijksweg Zuid 6, 6037 RD Kelpen-Oler. Maximaal 200 karakters (ongeveer 6 regels) per rubriek, per uitgave. Kleppertjes met een commercieel karakter worden niet geplaatst. **Opgeven van Kleppertjes kan uiterlijk tot en met de 20e van de oneven maanden.** Verlate aanlevering betekent automatisch plaatsing in de eerstvolgende uitgave van De Klep. De redactie neemt een beslissing over het moment en de publicatie van de aangeleverde tekst.

AANGEBODEN

Olie geveerde schokdempers voor eilbuldog. Bosch koplampen 200mm rond vlak glas geheel messing of met messing ring. Harrie Koppens, 0493312784, Deurne.

Kalkstrooier, merk; tank, ong. 3,5 mtr breed, spaakwielen van hout/ijzer, goed werkend, compleet, foto op aanvraag. G P Smits, abes@chello.nl. 0610530956, Oirschot.

Te Koop voor Zetor 3511 motoronderdelen zoals; 2x cyl.koppen, 3x verstuiers, 6x stoterstangen, 3x tuimelaars, 3x inspuitleidingen, 1x klepdeksel en 3x uitlaatwartels. Nieuwe onderdelen Kuhn GMD-600 cyclomaier. Johan Kesteloo 06-23916369, willemshof@zeelandnet.nl.

DAVID BROWN 770 -- IHC tractor zelfbinder type 6T -- set banden 18.4X34. Ad de Bruijn, info@lmbdebruijn.nl. 31653288167.

Voor onderdelenboeken, werkplaatshandboeken en bedieningshandleidingen origineel, kopie of op CD zie: www.onderdelenboeken.nl, zuiger F1M414. Goudlandstickers. 06-57032408 (Niet Op Zondag). J.Huls, joan.huls@gmail.com.

GEVRAAGD

Brander model Lanz no. 25 of 32. Harrie Koppens, 0493312784, Deurne.

Lezers schrijven



Beste redactie,

Onlangs kwam ik in Duitsland een oud trekkertje van het merk Stock tegen. Het is van bouwjaar 1936, heeft een cilinderinhoud van 2200 cc en levert 22 pk. Ik heb er een paar foto's van gemaakt, misschien is het wel leuk voor in De Klep.

Beste groeten, Paul Peersman, Hulst.



'Wie het weet mag het zeggen'

VOORWERP
UIT KLEP 255

Als ik op bezoek ga bij een hobbyist zie ik naast tractoren, stationaire motoren en andere werktuigen, ook voorwerpen waarvan ik niet weet waar het voor heeft gediend of hoe het heeft gewerkt. Dat ik het niet weet is op zich niet zo vreemd, maar als ook de eigenaar het niet weet te vertellen, wordt het een ander verhaal.

In deze rubriek worden voorwerpen getoond waarvan niet bekend is wat het is en waar het voor diende of hoe het werd gebruikt. Heeft u een voorwerp waarvan u niet weet wat het is en waar het voor gebruikt werd, stuur een foto met de tekst 'wie het weet mag het zeggen' naar het emailadres van de redactie van De Klep: redactie@hmtklep.nl zodat het mysterie van het getoonde voorwerp wordt opgelost.

Het voorwerp van De Klep 255 is ingebracht door Ronald Puster. Hij vraagt om een oplossing van een oude ansichtkaart met Stoomwals er op die bezig is met het aanleggen van tramlijnen. Op deze vraag zijn geen reacties gekomen.



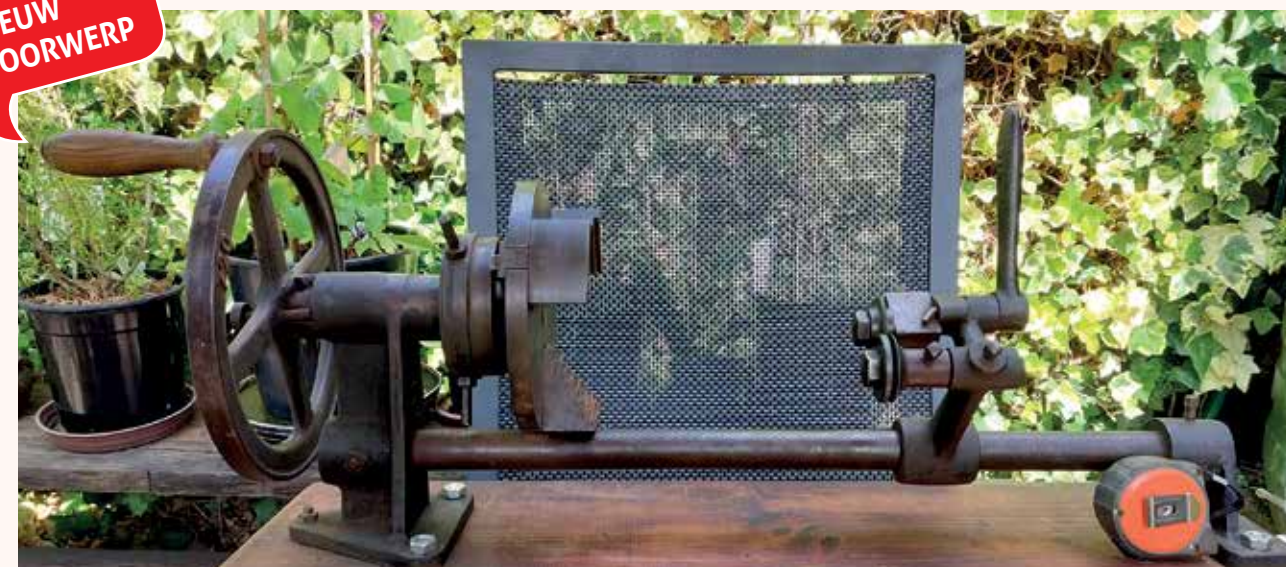
Het nieuwe voorwerp is ingebracht door Theo Roosen. Hij is erg nieuwsgierig wat het is en welke functie het apparaat heeft, misschien dat iemand het herkent.

Vraag is weer 'wie het weet mag het zeggen'. En het antwoord naar het bekende adres doorsturen. Wilt u bij uw reactie het nummer van De Klep, waar het voorwerp in staat, vermelden.

Gerard Bijvank

redactie@hmtklep.nl

NIET
VOORWERP



27 en 28 juli 2024

Internationaal Historisch Festival

Thema: Hanomag



43^e editie

INTERNATIONAAL
HISTORISCH
FESTIVAL



IHF



Delegro

Onderdelen voor Duitse oldtimer-traktoren uit voorraad, levering per post of ma t/m za af te halen in de winkel

- Verlichting - Elektro
- Motor-onderdelen voor MWM Deutz Güldner Eicher LANZ enz
- Sturen, Spoorstangen, Fuseebussen
- Voor- achterspatborden
- Uitlaten
- Kinderzitjes, Zitbeugels, Zitpannen
- Gegraveerde Schakelpookknoppen
- Dashboard Instrumenten
- Rubber vormdelen
- Rembeleg, Remveren
- Koppelingsplaten
- Emblemen / Typeplaatjes / Sierdelen....
- En veel meer vindt u op

fa. Delegro, Molenweg 6-8, 5821 EA Vierlingsbeek, Email: info@delegro.com - Tel: 0478-631782

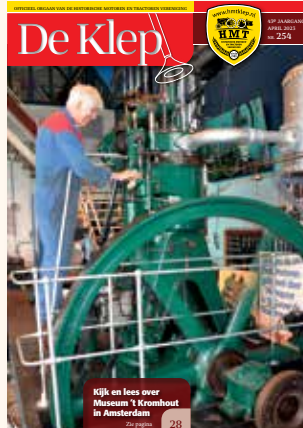
.....en veel meer op **www.delegro.nl** en in onze winkel

Geef een HMT lidmaatschap cadeau

De kosten van het HMT lidmaatschap zijn:
 Voor Nederland: € 45 per kalenderjaar.
 Voor buitenland: € 51 per kalenderjaar.
 En je ontvangt o.a. 6x per jaar het clubblad De Klep.
 Lid worden kan via: www.hmtklep.nl of stuur een briefje naar:

HMT ledenadministratie,
 Rijksweg Zuid 6, 6037 RD Kelpen-Oler
 Je ontvangt dan een opgaveformulier.

Dit is ook op te vragen via:
ledenadministratie@hmtklep.nl
 Nieuw lidmaatschap via:
www.hmtklep.nl/lid-worden.



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

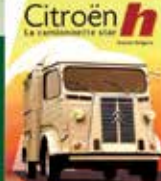


OLDTIMER BOEKEN







Wispa Oldtimers
 Langeboomsedraat 12 7046 AA Velthuisen
 M. 06 - 5319 4582 (Marc) | 06 - 2036 3059 (Fons)
 T. 0314 - 651 721 | E. info@wispaoldtimers.nl

Kijk voor ons volledige assortiment op:
www.wispaoldtimers.nl

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.








AUCTIONS

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

HistoParts

*Levering van nieuwe
onderdelen voor oudere
tractoren en oldtimers*



Motoronderdelen

6 volt materiaal

Plaatwerk

(Magneet) ontstekings onderdelen

Radiateurs

Oliedruk, ampere & temperatuurmeters

Stickersets

Uren- & toerentellerklokken

Bougie's & toebehoren

Electrisch schakelmateriaal

Katoen omweven draad

Verlichtingsmateriaal

Tractorverf & verfbenodigdheden

Uitlaatdempers, etc.



*Dagelijkse
Postorder verzending!*



Voor bestellingen op onze webshop, openingstijden en informatie, kijk op:

www.histoparts.com

HistoParts • Aldewei 1 • 8582 KX Oudega • Tel: 0514 581916