OFFICIEEL ORGAAN VAN DE HISTORISCHE MOTOREN EN TRACTOREN VERENIGING

De Klep

www.hmtklep.nl
HMT
HISTORISCHE MOTOREN EN TRACTOREN VERENIGING
sinds 1980

45e JAARGANG
DECEMBER 2025
NR. 270

Marilou en Jorian erven liefde voor Bautz van opa

Zie pagina 10

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 2025, 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:	€ 50,00 (afschrijving eind januari)
Niet-gemachtigde leden:	€ 53,00 (incl. € 3,00 administratiekosten)
Lidmaatschap voor jeugd tot 30 jaar:	€ 27,50 (excl. clubblad)

Contributie Buitenlandse leden / Subscription Foreign Members / Mitgliedsbeiträge Ausländische Mitglieder / Cotisation Membres étranger: € 56,00 (c.q. € 59,00).

Contributie-inning 2026 vindt plaats eind januari 2026

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

Secretaris
Anouk Sanderse
Struiken 7
5993 NA Maasbree
M 06 27906987
secretaris@hmtklep.nl

Penningmeester
Angelina van der Waarden
Marjolein 11
5071 GK Udenhout
M 06 37405618
penningmeester@hmtklep.nl

Bestuurslid / PR / Marketing & Communicatie
Jos van Bommel
M 06 50434815 *(na 18.00 uur)*
pr@hmtklep.nl

Bestuurslid / Coordinator Markt en Oude Ambachten/Ruilbeurzen
Leon Coenders
M 06 51698374
markt@hmtklep.nl

Webmaster / Social Media
Margot Rutten

Commissie HMT jeugd
Frank van der Heijden
Joost Kant
Marijn Sanderse
jeugd@hmtklep.nl

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

Redactie De Klep
Gerard Bijvank
Bauke Bos
Sven Fitters
Meindert Koning
Eric Wientjes (coördinatie en eindredactie)
Jan van Zuilen
Johan Zweerink
Redactie@hmtklep.nl

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

Opmaak & druk
Rutten's Drukkerij
www.ruttensdrukkerij.nl
info@ruttensdrukkerij.nl

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

ISSN: 2210-8874
Alle rechten voorbehouden, gehele of gedeeltelijke overname zonder toestemming is niet toegestaan.
© Copyright H.M.T.

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

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

Tractorbling

Toen ik half november naar de auto liep, zag ik bij een paar buren verderop een grote verlichte ster voor het keukenraam hangen. Zo, die zijn er erg vroeg bij, dacht ik. Maar ze waren niet alleen. In de eerste bocht spotte ik een dakgoot vol hangende lichtsnoertjes, en bij eindbestemming Albert Heijn bleek de hele gevel al aangekleed met een net van lichtjes. Nou denk ik op sommige punten toch wat traditioneel. De kerstboom komt op z'n vroegst 6 december in huis. Het moet niet gekker worden, bromde ik tegen mezelf.
Maar ja, wees eerlijk: ik had de eerste pepernoten ook al opgesmikkeld, terwijl de sint nog druk naar Texel op zoek was... Ze zijn toch wel lekker, en je komt alvast in de sfeer. Hetzelfde geldt voor die lichtjes. In het donkere en natte oktober en november begon zich toch al een lichte winterdepressie te ontwikkelen. Dan zijn die lichtjes tijdens een ommetje in de avond een probaat medicijn. Het verdrijft die sluimerende somberheid in een oogwenk.
Ik weet dat ik niet de enige ben. Was vijftien, twintig jaar terug een trekkertocht met opgesmukte oldtimers, youngtimers een moderne reuzen een evenement dat de mensen verwonderde, de laatste jaren heeft elke regio wel een Lichtjestocht of een Kerstrondrit. Al dan niet langs sfeerverlichte boerderijen of met een tussenstop bij het lokale zieken- of verzorgingshuis. Vaak staat flink wat volk langs de route. De bezitters van die agrarische techniek genieten ook volop van het pimpen van hun favoriete machine. Ledjes in alle kleuren in snoeren, netten of ornamenten veranderen het koele staal in een warm feestbeest. Wie is deze keer de fraaiste?! Het aankleden is een mooi tijdverdrijf in de vaak toch wat stille maanden.
Bent u ook van de partij? Ik nodig u, nee ik daag u uit: maak eens wat mooie foto's voor De Klep en stuur ze in, dan vullen we volgende editie een paar gezellige pagina's. En houd het vooral niet bij het eindproduct - vooral de wordingsgeschiedenis van het project is mooi om vast te leggen. Laat zien in welke stappen de tractor zijn metamorfose krijgt, en zet vooral ook de mensen die bezig zijn eens op de foto.
Wens ik iedereen gezellige, verlichte feestdagen, en alvast een goede jaarwisseling en een gezond 2026.

Eric Wientjes

Foto: Bastiaan Wesselink

Advertentie

De tractorverzekering

Oldtimer Tractor Voordeel Pakket

Aantal tractoren	Prijs
1 tractor	€78,65
2 tractoren	€157,30
3 tractoren	*€175,45

*Vanaf de 3e tractor elke keer €18,15 erbij.
(15,- + 21% assurantiebelasting)

Premies (WA) inclusief assurantiebelasting.
Geen poliskosten.

Scan de QR code voor meer informatie

Veenstra & de Jong Assurantiën

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

www.detractorverzekering.nl

In dit nummer

Voorwoord 3
Van de bestuurstafel 6
In memoriam 8
Agenda 9
Kleinkinderen koesteren Bautzen van opa 10

14 Overlevende Petters verzamelen in Diessen
J.A. van Dal & Zonen bouwde halverwege de vorige eeuw een honderdtal mobiele melkwagens, bekend als Petter. 23 Petters verschenen op een reünie in geboorteplaats Diessen.

De Bisschop motor 18
Veiling van een Minneapolis Moline 22
Drie oldtimerevenementen spekken de kas 24
De gründliche voorbereiding van 'Nordhorn' 27

30 Uitje naar Museum Nostalgie en Techniek
Verrassing! Klein vriendenclubje neemt HMT-veteraan Frans van Ham mee op stap naar het Langenboomse museum.

32 Met Steyr 8080 half Nederland door
Henk Berns haalde een tweedehands gekochte aardappelrooier op in de kop van Noord-Holland. Enkele reis 185 kilometer door dorpen, over N-wegen en ook nog langs de Amsterdamse trams navigeren.

36 Trecker Treffens met volop actie
Op twee trekkerbijeenkomsten in Noord-Duitsland is het niet alleen kijken naar rijtjes oldtimers, ze worden ook flink aan het werk gezet.

Uit de oude doos 40
Getekend verhaal door Jaap Beetsma 44
Gras hakselen in het Twentse Saasveld 46
HMT Reizen 49
Kleppertjes 50

Foto op de voorpagina:

Zus Marilou en broer Jorian Huijben rijden een stukje op de Bautz 170 die hun opa Henk Michielsen nog gerestaureerd heeft. Henk Michielsen was tot aan zijn overlijden in 2002 bestuurslid van de HMT. Foto: Jan van Zuilen

De gemeente spreekt vertrouwen uit in de organisatie van het IHF

Het jaar zit er bijna op wanneer dit blad op je deurmat valt. Het is het tweede nummer onder leiding van Eric Wientjes. Het is hem, samen met de correspondenten, opnieuw gelukt om dit blad mooi en divers gevuld te krijgen. Dank aan Jan van Zuilen voor zijn ondersteuning richting Eric en de correspondenten, en bewondering voor de correspondenten die er ook dit jaar weer voor hebben gezorgd dat het blad telkens mooi en gevarieerd is samengesteld.

Op donderdag 20 november vond op het gemeentehuis in Panningen de evaluatie van het IHF plaats met de direct betrokken partijen: de vergunningverlener, politie, GOHR (geneeskundige hulpverlening), hoofd veiligheid en een afgevaardigde van het bestuur. In het voortraject hebben we veel van elkaar geleerd. Het veiligheidsplan moest drastisch op de schop en we moesten plattegronden aanpassen. Tijdens de schouw op de donderdag voorafgaand aan het IHF, bleek dat we alles tot op dat moment goed onder controle hadden. Tijdens het evenement hebben zich geen grote problemen of voorvallen voorgedaan. Natuurlijk zijn er altijd verbeterpunten, zoals de nachten op de camping, maar daar hebben we de komende maanden de tijd voor om dat aan te pakken. Samen werken we aan: van goed naar beter.

We kijken echter vooral vooruit. De voorbereidingen voor het komende IHF zijn alweer in volle gang. De deadlines met de gemeente zijn doorgenomen. We weten nu wanneer alle documenten moeten worden ingediend om de vergunning te verkrijgen, wanneer de vergunning wordt verstrekt en wanneer de schouw op het terrein zal plaatsvinden. Al deze punten, plus onze eigen belangrijke data, zijn samengevoegd in een jaarplanning. Zo houden we overzicht en weet iedereen wat wanneer van hem of haar wordt verwacht.

De terreinindeling gaat op een aantal punten veranderen. We houden het voor zowel bezoekers als deelnemers graag uitdagend. Vooral voor het publiek moet het aantrekkelijk blijven om ons IHF te blijven bezoeken. We weten bovendien dat veiligheid een belangrijk aspect is; ook bij de gemeente heeft dit de volle aandacht. Als organisatie willen we dat deelnemers kunnen blijven rijden. Door aanpassingen in de indeling te maken, proberen we dit mogelijk te houden.

Voor het thema Unimog gaan we op zoek naar bijzondere modellen en uitvoeringen. Heb of ken je er één? Laat het ons weten. Samen maken we er een prachtig thema van!

Tot slot wens ik iedereen hele fijne feestdagen! De gezellige dagen komen er weer aan: samen aan tafel met familie en vrienden. Voor 2026 wens ik jou een gezond, gelukkig en liefdevol jaar toe. Een mooi hobbyjaar, met leuke shows om te bezoeken en wellicht nieuwe mensen om je hobbyisten-netwerk mee uit te breiden. Misschien zien we elkaar nog op de vertrouwde eindejaarsbeurs van de HMT in Reusel, op zaterdag 27 december. Tot dan!

Namens bestuur HMT

Mark van Lankveld
Voorzitter

HMT-jeugd bezoekt Coenders Lottum

Voor de HMT-jeugdbijeenkomst op 25 oktober waren we uitgenodigd bij mechanisatiebedrijf Coenders in Lottum. Mechanisatiebedrijf Coenders houdt zich vooral bezig met de bouw van zelf ontwikkelde machines voor de teelt van asperges, bessen en bomen, naar de wens van de klant. Coenders is ook dealer van Kubota en Claas. Zij hebben een grote werkplaats om reparaties en onderhoud te verrichten.

Tijdens de rondleiding door het bedrijf zagen we hoe machines worden opgebouwd en klaargemaakt voor de verkoop. Verder bekeken we de collectie oldtimers. Deze bestaat voornamelijk uit John Deere en David Brown, omdat Coenders vroeger dealer was van die merken en daarom een passie heeft om deze tractoren te verzamelen. Ze stonden netjes opgesteld op de zolder.

Na de rondleiding konden we met een tractor en een buggy over het terrein rijden, en graven met een minigraver. Als afsluiting is nog nagepraat op de borrel met een hapje en een drankje. Wij bedanken Coenders Lottum voor de mooie en gezellige avond!

Lijkt je dit ook leuk en ben je jonger dan dertig jaar, word dan ook HMT-jeugdlid! Aanmelden kan via de site (gele knop rechtsboven).

Vrijwilligersfeest 2025

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Na afloop van het Internationaal Historisch Festival in Panningen was er op 3 oktober voor alle vrijwilligers en partners een gezellig samenzijn ter afsluiting. Dit keer voor het eerst in Het Boerenhuis, een restaurant dat in het voorhuis van een moderne boerderij is gevestigd met daarachter de ruimte waar de dieren staan. In een gemoedelijke sfeer wordt iedereen welkom geheten met een kopje koffie. Na enige tijd neemt voorzitter Mark van Lankveld het woord. Hij vertelt kort hoe het IHF dit jaar verlopen is, met name noemt hij het feit dat zich geen incidenten hebben voorgedaan. Voor de duisternis invalt gaan alle vrijwilligers mee naar buiten voor een groepsfoto. Deze zal worden afgedrukt in het programmaboekje van het eerstvolgende IHF. Uw reporter maakt van de gelegenheid gebruik om ook een foto te maken. Daarna is het tijd voor het buffet dat in de tussentijd is klaargezet. Het buffet met warme en koude gerechten wordt afgesloten met een dessertbuffet. Tot elf uur zijn de drankjes voor rekening van HMT.

In Memoriam Wim van de Camp
† 13 november 2025

Zijn geliefde tractors blijven voortaan in de schuur. Op 13 november 2025 is Wim van de Camp (Wim van Willeme) op 78-jarige leeftijd overleden. Wim werd geboren in Megen en is daar zijn hele leven blijven wonen, op de boerderij van zijn ouders. Al op jonge leeftijd kocht hij zijn eerste oldtimer-tractor en dit was het begin van een grote verzameling. Samen met zijn vrouw Maria zocht hij (onder andere in Frankrijk) aanvulling op zijn collectie. In de loop der jaren maakte hij wijd en zijd veel vrienden onder liefhebbers van de antieke tractor. Hij was bekend en geliefd in deze kringen; op markten en beurzen knoopte hij graag vele gesprekken aan. Het meest genoot hij van de oldtimertoertochten in gezelschap van andere liefhebbers.
We kunnen wel zeggen dat Wim de spil was van de tractor-vriendenclub.
Wat zullen we hem missen!

In Memoriam Jo Kubben
† 8 augustus 2025

Heel bijzonder, heel gewoon. Gewoon een heel bijzonder persoon. Jo was het toonbeeld van de oldtimerliefhebber: een man wiens prachtige, perfect onderhouden tractoren op vele evenementen schitterden. Met zijn rustige, behulpzame karakter een glimlach en altijd een luisterend oor, was hij een graag geziene gast op toertochten, ruilbeurzen en clubbijeenkomsten.
We zullen zijn vriendschap en passie enorm missen.

In Memoriam Jan Vernooy
26 december 1943 - † 10 oktober 2025

Verdrietig delen wij u mede dat, na een periode van afnemende gezondheid, rustig is ingeslapen onze lieve partner, bijzondere broer, zwager en oom. Wij zijn dankbaar voor de fijne tijd samen.

***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.*

HMT leden contactavonden:
Elsendorp van 20.00 tot 22.30 uur. Restaurant Keizersberg, Zeelandsedijk 45, 5424 TL Elsendorp.
Dussen van 20.00 tot 22.30 uur. Restaurant Koppelpaarden, Oude Kerkstraat 1, 4271 BB Dussen.

2025	Evenementen
11 december	**HMT Leden contactavond Dussen**
27 december	**HMT EindejaarsRuilbeurs Reusel**

2026	Evenementen
3 januari	BHTC Betuwse ruilbeurs, Zandstraat 30A, 4184 EG Opijnen, 8.00-13.00 uur, www.bhtc.nl
5 januari	**HMT Leden contactavond Elsendorp**
10 en 11 januari	MotoVelo, Autotron, Graafsebaan 133, 5248 NL Rosmalen ('s-Hertogenbosch)
11 januari	**HMT Dorsdag Bladel, Bossingel 3, Bladel, 9.00-18.00 uur, dorsdagbladel@gmail.com**
17 januari	Liemersruilbeurs, Boleemweg 6, 6903 PE Zevenaar, 8.30-14.00 uur
5 februari	**HMT Leden contactavond Dussen**
8 februari	Ruilbeurs Eersel, Manege PCK, Molenveld 5 5521 NP Eersel, 7.00-13.00 uur, info Mart Snelders (040) 25 381 23
7 maart	Ruil- en onderdelenbeurs De Lange Slag, Bolex, Lakerveld 10A 4128 LJ Lexmond, www.delangeslag.nl, info/opgave henk.haag@delangeslag.nl (06) 23 24 77 31
9 maart	**Algemene ledenvergadering Elsendorp**
9 april	**HMT Leden contactavond Dussen**
15 maart	30e DAF verzamelbeurs, Nobisweg 1, 5721 VA Asten, 10.00-15.00 uur, www.dafmaf.nl en Facebook
12 april	**Ruilbeurs Panningen**
4 mei	**HMT Leden contactavond Elsendorp**
9 en 10 mei	Montforter Oldtimer Treffen (M.O.T.), Huysdijk, Montfort, www.motmontfort.nl en Facebook
23-26 mei	Internationale Stationaire Motorenshow, Isidoorstraat 16, Haler, www.haler.org en Facebook
24 mei	Boeremert, Brouwhuis (bij Helmond), 11.00-18.00 uur, aansluitend feest, www.boeremertbrouwhuis.nl
30 en 31 mei	Historisch Weekend OTC De Ewijkse Brug, Kuilsestraat Herveld, www.ewijksebrug.nl
31 mei	Classic Day, Milderspaât 1, 6034 PL Nederweert-Eind, 12.00-17.00 uur, eynderhoof.nl
4 juni	**HMT Leden contactavond Dussen**
6 juli	**HMT Leden contactavond Elsendorp**
10 juli	Informatieavond vrijwilligers opbouwweek IHF
25 en 26 juli	**IHF Panningen**
7 september	**HMT Leden contactavond Elsendorp**
2 oktober	**Vrijwilligersfeest IHF**
4 oktober	**HMT Ruilbeurs Panningen**
8 oktober	**HMT Leden contactavond Dussen**
9 november	**HMT Leden contactavond Elsendorp**
10 december	**HMT Leden contactavond Dussen**
27 december	**HMT Eindejaarsruilbeurs Reusel**

Eind mei Historisch Weekend in Herveld

Oude trekkerclub De Ewijkse Brug organiseert op zaterdag 30 en zondag 31 mei voor de 16e maal het Historisch Weekend te Herveld. Een keur aan honderden zeer oude tractoren, stationaire motoren en landbouwmachines met grote historische waarde is te bewonderen. Het thema van dit jaar is International- en McCormick-tractoren en -machines. Alles hiervan is welkom. Ook is er een uitgebreide markt van (tweedehands) onderdelen, miniaturen, boeken en nog veel meer, en een streekmark met oude ambachten.

Info: www.ewijksebrug.nl
historischweekend@ewijksebrug.nl.

De drie Bautzen van opa Henk Michielsen op de jaarlijkse Boerendag in Alphen.

Jorian heeft zelf deze Bautz 300 TD uit 1962 gekocht. Hij is momenteel bezig de trekker te restaureren.

In de praktijk rijdt Marilou meestal op de AS 120 links, en Jorian op de AS 170.

Familietraditie

Tekst en foto's: Jan van Zuilen

Kleinkinderen koesteren de Bautzen van opa Michielsen

Oldtimers een hobby voor oude mannen? Ja, maar gelukkig zien we de laatste jaren wel steeds meer kinderen en kleinkinderen de hobby van hun vader en opa voortzetten. Zoals zus en broer Marilou en Jorian Huijben in Alphen (N.Br.) die zich ontfermden over de nalatenschap van hun opa van moederskant.

Die opa is bij oudere leden van onze vereniging geen onbekende. Henk Michielsen was van 1990 tot aan zijn plotselinge overlijden in 2002 bestuurslid van de HMT. Henk was zelf ook een trouw deelnemer aan het Internationaal Historisch Festival, altijd met een of meer van zijn eigen oldtimers van het merk Bautz.
Jorian was nog niet geboren toen opa Michielsen overleed, maar hij heeft hem uit de verhalen van zijn moeder en oma wel leren kennen. Zo weet hij ook waar opa's voorkeur voor Bautz vandaan komt. „Opa zijn eerste Bautz was een AS 110. Die had hij zien staan op een van de eerste oldtimerfestivals van de HMT, toen nog in De Rips. Hij had nog nooit eerder een Bautz gezien, maar vond het meteen een heel mooie trekker. Daarom heeft hij hem toen gekocht. Zelf werkte hij op zijn bedrijf met een Massey Ferguson, een MF165." Marilou heeft opa Michielsen nog wel gekend. Als klein kind ging ze graag bij hem kijken als hij in de schuur aan het sleutelen was aan zijn oude trekkers. „Ik denk", zegt ze, „dat toen al de kiem is gelegd voor mijn interesse in techniek en trekkers."

Speciale uitvoering

Al gauw na die eerste AS 110 kocht opa Michielsen een tweede Bautz. Dat was de AS 120. Later heeft hij ook nog de AS 170 gekocht. Dat is tevens de grootste van het trio, of liever gezegd de minst kleine. Dat komt doordat de hij portaalassen heeft en hoger op zijn banden staat. „Dit was een speciale uitvoering en daarom wilde opa hem er ook graag bij hebben", zegt Jorian. De AS 170 is van 1956 en is daarmee tevens de jongste van het trio. De AS 120 is van 1955 en de AS 110 van 1951. Net als veel andere kleine Duitse trekkermerken gebruikte Bautz motoren van andere fabrieken. Zo ligt er in de AS 170 een tweecilinder watergekoelde dieselmotor van Güldner, en hebben de 110 en 120 een watergekoelde tweecilinder diesel van MWM. In de AS 120 heeft die een vermogen van 14 pk, in de AS 110 is dat 12 pk. Daarmee is de AS 110 volgens Jorian de kleinste in Duitsland geproduceerde trekker met een tweecilinder motor. Er waren wel trekkers met nog minder pk's, zoals van Deutz en Porsche, maar die hadden een eencilinder motor. Zo klein als de AS 110 is, heeft hij echter wel een poelie. Een hefinrichting ontbreekt bij alle drie, maar die hadden Duitse trekkers in de jaren vijftig toch al zelden. De kleinste twee hebben een versnellingsbak van Bautz zelf, de AS 170 heeft een bak van ZF.
Ten tijde van zijn plotselinge overlijden in 2002 had opa Michielsen zeven Bautzen. Vier zijn verkocht, de drie genoemde Bautzen bleven. Ze hebben eerst nog een tijd bij oma Michielsen

in de schuur gestaan, maar later zijn ze verhuisd naar het bedrijf van haar dochter, de moeder van Jorian en Marilou.

Oranjerood met grijs

Jorian heeft zelf nog een andere Bautz gekocht, een 300 TD. Die is hij momenteel aan het restaureren. Deze 300 TD van 1962 is een heel andere trekker dan de drie Bautzen van opa Michielsen. Het grootste verschil is de kleur: de 300 TD is oranjerood met grijs in plaats van groen met geel. Hij is een stuk langer en oogt daardoor veel ranker dan de drie andere Bautzen. Hij lijkt wel wat op de trekkers uit de G-serie van Güldner. Een andere overeenkomst met de G-serie is dat de 300 TD stuurversnelling heeft. De motor is net als bij de drie groene Bautzen een tweecilinder diesel van MWM, maar dan luchtgekoeld. Het vermogen is 20 pk. Verder is de 300 TD wel voorzien van een hefinrichting.

Jorian had een TD 300 al een tijdje op zijn verlanglijstje staan. „Vooral omdat het een heel ander model is en je daardoor kunt laten zien dat Bautz nog meer trekkers heeft gebouwd dan de drie die wij nu van opa hebben." Hij kocht de trekker van iemand in de buurt van Rotterdam. „Die stond ermee op Marktplaats met een alleszins redelijke prijs."

Bij het sleutelen aan zijn Bautz is het wel handig dat Jorian een technische opleiding heeft gevolgd. Hij is afgestudeerd als werktuigbouwkundig ingenieur aan de Avans Hogeschool in Breda. Privé is het best handig dat hij een vriendin heeft uit een familie die ook wat met trekkers heeft, alleen dan wel met trekkers van een ander merk, te weten Eicher.

Het bezoek aan zus en broer Huijben vindt plaats op een mistige, waterkoude zaterdagmorgen. Het is echter wel droog, en voor het maken van foto's is een beetje mist alleen maar goed - veel beter in ieder geval dan zonnig weer. Voor het mooie zouden Marilou en Jorian elk op een trekker naar buiten moeten komen. Wat de AS 170 betreft, waar Jorian het meest op rijdt, is dat geen probleem. Die staat startklaar in schuur. De AS 120 van Marilou staat echter in de winterstallingstand: geparkeerd op klossen om de banden te sparen. Ook zit er geen accu in. Maar dit zijn, zeggen broer en zus, geen beletsels om de trekker te starten en naar buiten te rijden.

Jammer maar helaas

Terwijl Jorian met een krik de klossen onder de assen uit haalt, sluit Marilou een accu aan. Dan is het normaal bij een Duitse trekker met een dieselmotor een kwestie van voorgloeien en starten. Dat vertrouwen wordt dit keer beschaamd. De Bautz geeft geen enkel teken van leven. Dan maar met startkabels proberen de motor aan de praat te krijgen. Daarvoor moet dan wel eerst de Bautz van Jorian, die ernaast staat, worden gestart. Die trekker slaat wel meteen aan; daarna gaat de motorkap omhoog en kunnen de accukabels worden aangesloten. Eerst de rode kabel op de pluspool, daarna de zwarte kabel op de minpool, en dan maar eens kijken of de 120 nu wel wil starten. Nee. Opnieuw geeft de trekker geen enkele sjoege, ook niet als Jorian zijn Bautz op een hoger toerental laat draaien.

Jammer maar helaas, dan moeten zus en broer maar samen op de trekker van Jorian op de foto. Achter de 170 hangt nog wel een eenscharige wentelploeg, vastgezet op de werktuigenbalk van de trekker. Vanaf het zadel kun je met een hefboom de ploegschaar omhooghalen en weer laten zakken. Opa Michielsen deed met deze combinatie mee aan ploegwedstrijden voor oldtimers. Jorian heeft afgelopen zomer voor het eerst zelf geploegd. „Mijn vader heeft het me voorgedaan, en ik moet zeggen dat het voor zo'n eerste keer al meteen best aardig ging. Dat ga ik vaker doen."

Het lukt niet om de Bautz van Marilou aan de praat te krijgen. Ook niet met hulp van de accu van de trekker van Jorian.

Het prikbord in de werkplaats laat duidelijk blijken wat het favoriete merk is.

Dan maar alleen de trekker van Jorian naar buiten.

Met deze combinatie van trekker en ploeg deed opa Michielsen mee aan ploegwedstrijden voor oldtimers.

De AS 170 heeft portaalassen, waardoor hij wat hoger op zijn wielen staat.

Het minimalistische dashboard van de AS 170.

De motor in de AS 170 is een watergekoelde tweecilinder Güldner met een vermogen van 17 pk.

Het dashboard van de AS 120 is zo mogelijk nog kaler dan dat van de AS 170.

Tekst: Ad Timmermans
Foto's: Roel Rieswijk en Jeroen Verhelst

Reünie van melkwagens

Een groep liefhebbers van de Petter kwam op 7 september bijeen in 'geboorteplaats' Diessen, bij Van Dal Mechanisatie en Constructie. Een Petter is een mobiele melkwagen, waarvan er halverwege de vorige eeuw een honderdtal is gebouwd door J.A. van Dal & Zonen. 23 van de nog overlevende exemplaren gaven acte de présence.

Eindelijk is het zover. De Petter ontmoet zijn nog resterende familie, en wel in Diessen, waar in 1956 de eerste zuigeling het levenslicht zag. Het verzamelpunt is nabij de kraamkamer, J.A. van Dal & Zonen. Destijds zat het constructiebedrijf op de hoek van de Julianastraat en Laarstraat, maar tegenwoordig is het gevestigd op het industrieterrein onder de naam Van Dal Mechanisatie en Constructie. Maar liefst 23 Petters komen op de uitnodiging af. Een verslag van een eerste en bijzondere bijeenkomst, waarvan er hopelijk nog meer zullen volgen. Want één ding is zeker: het samenkomen verbindt niet alleen, maar verrijkt ook de collectieve kennis. En voedt daarmee het enthousiasme om het te herhalen.

Wat is er dan zo bijzonder aan de Petter? Eigenlijk gebeurt hetzelfde als wanneer alle brommerrijders op een Zundapp bijeenkomen, of alle Ford-tractorrijders, of alle bezitters van een transportfiets of een koekoeksklok. Feit is dat meteen sprake is van iets gemeenschappelijks. Gelijkgezinden zogezegd. Bij de Petter-bezitters is dat niet anders. Ook deze mensen klonteren meteen samen. Bij aankomst is dat mooi waar te nemen. Bij de eerste Petter die arriveert valt het nog wel mee, maar bij de tweede Petter verplaatst de aandacht zich meteen daar naar toe. En dat herhaalt zich de hele ochtend. Uiteindelijk drommen de aanwezigen in groepjes bij elkaar. En dan gaat het nog maar om één ding: de Petter. Zo van 'hoe heddu ge dè gemaokt? Kunde ge mèn helpu? Witte ge hoe dè da moet? Witte ge daor iemand vur? Het gaat maar door, eventjes onderbroken door koffie en een eitje, waarvoor Van Dal zijn zaak beschikbaar heeft gesteld. Mooi dat op die manier het verleden en het heden bij elkaar komen.

Ongeveer 100 Petters zijn gebouwd, nog 35 staan geregistreerd bij de RDW en liefst 23 kwamen opdagen op het Petter Treffen in Diessen.

Deze setting maakt het oorspronkelijke doel duidelijk: een mobiele melkkar om in het veld de koeien te melken.

Destijds vervaardigd door J.A. van Dal & Zonen, dat tegenwoordig door het leven gaat als Van Dal Mechanisatie en Constructie.

De Petter van Jozef uit Bladel

Vanaf half 11 verzamelen de Petters zich. Ze komen vooral uit Diessen en omstreken, maar ook van verder weg. Meteen valt op dat geen enkele Petter hetzelfde is. Dit roept direct de vraag op wat nu origineel is en wat niet. Want Van Dal kon er wat van: hij stelde de Petter samen met wat er maar voorhanden was, zo direct na WOII.

Jozef Lemmens heeft daar wel een mening over. Hij is aanwezig met volgens hem de enige Petter in nagenoeg originele staat. Eén element is per definitie standaard: Van Dal kocht een nieuwe Petter-motor van 5 pk voor elke Petter. De andere onderdelen sloopte hij van afgedankte luxe wagens en vrachtauto's. Voor het exemplaar van Jozef is een versnellingsbak van een Opel Kapitän gebruikt met drie versnellingen vooruit en een achteruit. Zo ook het stuur en het stuurhuis. De vooras en wielen kwamen van een afgedankte Volkswagen Kever en de achteras van een oude legertruck (de Opel Blitz, een lichte vrachtwagen, was ook een gewilde donor). Toen Jozef zijn Petter kocht ontbraken de melkleidingen, die had de verkoper eraf gesloopt om er een kalverhok van te maken. Later kon Jozef - hij had toen een bouwmarkt - die alsnog erbij krijgen in ruil voor een nieuwe kruiwagen.

Geen enkele hetzelfde

Geen enkele Petter is gelijk. Niet in kleur - of zonder kleur - en niet in gebruikte materialen. Zo zijn er die in het verleden door Van Dal zelf zijn gemaakt, maar er zijn ook versies die door hun bezitters zo origineel mogelijk zijn nagemaakt. Bijvoorbeeld de Petters van Ron Liebregts en die van Piet Broeders uit Diessen. Zij maakten hun melkwagen tot in detail na op basis van historische gegevens. Ze bewogen werkelijk hemel en aarde om de juiste onderdelen te vinden. Het resultaat mag er zijn.

Zo is er ook het zeer herkenbare verhaal van Martin uit Soerendonk. Hij is inmiddels 77 en nog steeds in bezit van de

De Petters zijn later op de dag te gast bij Mais hakselen Oude Stijl in Westelbeers.

De melkwagens zijn nooit gemaakt onder de naam Petter. Zo werden ze in de volksmond genoemd, vanwege de Engelse 5 pk Petter-motor die het hart vormde.

Achter de kap zit een groot en zwaar vliegwiel. Er zitten kammen aan die de luchtstroom langs de cilinder sturen voor de koeling.

Petter uit bouwjaar 1969 die zijn vader kocht toen hij 21 jaar oud was. Door een groeiende veestapel (toen twintig koeien) konden ze de melkbussen niet meer fatsoenlijk thuis krijgen. Zijn vader had enkele Petters zien staan in Budel, en na een bezichtiging was de koop van een nieuwe snel beklonken. Martin heeft er tien jaar mee gemolken, en hem ook gebruikt voor allerlei werk op de boerderij. Na de ruilverkaveling in 1979 kwam er een ligboxenstal. De Petter verloor zijn oorspronkelijke doel, maar bleef wel in eigendom. Ook Jan Prinsen uit Baarle Nassau, inmiddels 80, heeft er een. Hij monteerde daar eigenhandig een elektrische starter op

Een fantastische dag

De bijeenkomst trok veel publiek en de verwachte gesprekken kwamen als vanzelf op gang. Zo met Wil uit de Haghorst, die op zoek is naar zijn in het verleden verkochte Petter AVA2-motor van 10 pk. Puur toevallig stond iemand in de buurt die hem vertelde dat Wil de motor aan hém had verkocht. Of Rinus van de Brugge uit Lage Mierde (69 jaar), die zijn Petter al 48 jaar in zijn bezit heeft. Hij is duidelijk: wie een Petter heeft, verkoopt die niet. En als hij dat wel doet, krijgt hij er later bijna zeker spijt van. Zo zie je maar, een hobby voor het leven. Voor jong en oud, dat was ook heel duidelijk zichtbaar.

In de tussentijd loopt Jan van Dal - zoon van Ad van Dal, een van de gebroeders van destijds - aldoor rondjes over zijn terrein. Zich verwonderend over wat hij ziet gebeuren. Het enthousiasme van de menigte overvalt hem. Niet alleen van de deelnemers, ook van het aanwezige publiek. Ook de organisatie is in haar nopjes. Deze is meer dan content over de bijeenkomst, en gaat zich binnenkort buigen over de vraag hoe het alom aanwezige enthousiasme is om te zetten in een herhaling.

Zo rond 12.30 uur zet de stoet zich in beweging om via de kern van Diessen te gaan kijken bij het Mais hakselen Oude Stijl, georganiseerd door T.C. De Uitlaatklep uit De Beerzen.

Jozef Lemmens, helemaal in zijn element.

Het aanwezige publiek kon heel goed zien hoe iedere Petter in de basis hetzelfde is maar toch heel verschillend.

De mooie Petter van Piet Broeders.

De naam Petter

Begin jaren 50 verschenen de eerste melkmachines, vaak één in de boerderij en één in het veld. In het veld was dit een melkwagen met een ringleiding waar je de koeien aan vastbond om ze te melken. Binnen bevond zich een vacuümtank met een stationaire motor. Bij de karren van Van Dal was dat een Petter, veelal type PAZ1, van Engelse bodem.

Toen het aantal koeien toenam, moest er een oplossing voor het transport van de melk komen. Van Dal kwam met een zelfrijdende melkwagen, een combinatie dus van een transportmiddel en een melkmachine. Naar verluid zijn er zo'n 100 van gebouwd. Van Dal maakte een chassis, gebruikte onderdelen van de Opel Kapitän (zoals stuurinrichting en versnellingsbak en wat verder maar beschikbaar was) en plaatste er een 5 pk Petter AVA1-stationaire motor op. Deze zelfrijdende melkwagen kostte in 1964 2.940 gulden (dat zou nu ongeveer € 11.500 zijn). Feitje: volgens de RDW zijn nu nog 35 Petters geregistreerd.

Het is een misvatting dat de melkmachine annex transportwagen onder de naam Petter op de markt is gebracht. Die was al vergeven aan de stationaire motoren uit Engeland. De naam Petter ontstond in de volksmond, en is een eigen leven gaan leiden. Ook soortgelijke ontwerpen, bijvoorbeeld de Güldner, werden als Petter aangeduid. De echte kenners weten wel beter: een Petter is pas een Petter als-ie door Van Dal uit Diessen is gemaakt.

Ad Timmermans rijdt voorop en loodst de stoet voorbij café Kerkzicht.

Ron Liebregts en Wessel Schepers genieten er volop van.

Carlo van Dooren is op alle weersomstandigheden ingesteld.

Volle bak...

Een mooie voorbeeld hoe dat diverse materialen gecombineerd worden om er een cabrio van te maken.

Wellicht komt er een vervolg op deze bijzondere reünie.

Gezien op de Internationale Motorenshow in Nuenen

Tekst en foto's: Sven Fitters

Bisschop patentmotoren

Een tweetaktmotor, maar dan net even anders: Bisschop-patentmotor. Op de Internationale Motorenshow in Nuenen waren er dit jaar twee te zien. Een kleine toelichting op het werkingsprincipe.

In de begintijd van de verbrandingsmotoren is veel geëxperimenteerd, dit kwam mede doordat Nicolas August Otto al snel het patent voor zijn viertaktmotor had gekregen. Andere ingenieurs moesten hier dus omheen werken. Zo ook de Fransman Alexis de Bisschop, die in de jaren 1870 een soort tweetaktmotor ontwikkelde. Dit type motor had een laag vermogen, met als doel een rustig en stil lopende motor op de markt te brengen. In 1871 vroeg De Bisschop een patent aan, dat later door diverse firma's werd overgenomen. De firma J.E.H. Andrew & Co in Stockport was hiervan de grootste en bekendste. Andere bedrijven die Bisschop-motoren hebben gebouwd zijn het Duitse Buss, Sombart & Co in Magdenburg, het Franse Mignon & Rouart te Parijs en het Amerikaanse The Sombart Gas Engines.

In Engeland begon J.E.H. Andrew in 1878 met de bouw van motoren volgens het Bisschop-patent. Eerder produceerde dit bedrijf machines voor de tabaksindustrie. Tot 1894 bouwde de fabrikant ongeveer 2.000 motoren, tot motorenbouwer Richard Hornsby het bedrijf overnam. Slechts een handvol Bisschop-motoren is bewaard gebleven. Door het hoge brandstofverbruik in verhouding tot het geleverde vermogen werden deze motoren nooit een groot succes, zeker niet vergeleken met de bekendere tweetakt- en viertaktmotoren. In 1882 werd het rendement getest op minder dan 3 procent bij 98 toeren per minuut.

Afgelopen jaar stonden op de Internationale Motorenshow in Nuenen twee exemplaren naast elkaar. Ze waren meegenomen door Geoff Anderson van het Anson Machine Museum en door Dave Allen. De foto's in dit artikel zijn van laatstgenoemde motor. Mede door de open vlam en het bijzondere werkingsprincipe trokken deze motoren veel aandacht. De open vlam wordt bij elke slag naar binnen gezogen en verdwijnt daardoor even, om vervolgens weer op te komen. Dat levert een opvallend gezicht op.

Het principe van deze motoren lijkt op dat van de tweetaktmotor, maar hij werkt toch iets anders. Waarover later meer. Net als reguliere tweetaktmotoren staan ze bekend om hun eenvoud en het gemak waarmee ze te repareren zijn. Veel vermogen leveren ze echter niet - dat werd zelfs niet uitgedrukt in paardenkrachten (pk) maar in mankracht (mk). Eén mk staat ongeveer gelijk aan 125 watt, oftewel een zesde pk. De grootste Bisschop-motor die door J.E.H. Andrew is gebouwd leverde slechts 4 mk op, dus zo'n twee derde pk. De kleinste moest het doen met 1 mk. Toepassingen waren onder andere kleine werktuigen, zoals draaibanken, waterpompen en slijpstenen.

De drijfstang zit, net als de zuiger, naar beneden gericht om hoogte en ruimte te besparen. Het vliegwiel bevindt zich daardoor halverwege de hoogte van de motor. Omdat de krukas niet in lijn ligt met de cilinder, is de uitlaatslag bij een gelijk toerental sneller dan de inlaatslag. Dit zorgt ervoor dat het uitlaatgas sneller wordt afgevoerd, waardoor minder warmte aan de cilinderwand kan worden afgegeven. De in- en uitlaatklep bestaan slechts uit één ronde plunjer die wordt aangedreven

Een advertentie van J.E.H. Andrew van maart 1880. Zoals onderin te zien, waren er dat jaar al 300 motoren gebouwd.

Aan de zijkant van deze motoren is een plaats blank gehouden waar het merk en motornummer werd ingeslagen. Je ziet hier dit slechts motornummer 927 is.

De motor van The Anson Machine Museum, naar Nuenen mee-genomen door Geoff Anderson. Dit model met 2 mankracht is groter en zwaarder is uitgevoerd dan het exemplaar van Dave.

De Andrew-motor van Dave Allen in Nuenen dit jaar. De uitstekende vlam viel behoorlijk op in de donkere tent.

door een excenter: als deze omhoog staat is de inlaat open, als deze omlaag staat is de uitlaat open. Daartussen zijn zowel inlaat als uitlaat afgesloten.
De cyclus van deze motor werkt als volgt: de zuiger gaat eerst een halve slag omhoog, waarbij het gas-luchtmengsel via de inlaat wordt aangezogen. Halverwege de slag passeert de zuiger een gat in de cilinderwand. Aan de buitenkant brandt een open vlam, die naar binnen wordt gezogen. De vlam veroorzaakt een explosie die de zuiger helemaal omhoog duwt. De in- en uitlaat zijn nu beide gesloten. Het ontstekingsgat blijft nog open, maar door de beperkte doorgang beweegt de zuiger toch verder omhoog. Tijdens de neergaande slag opent de in/uitlaatklep geforceerd naar de uitlaat om de uitlaatgassen af te voeren, waarmee de cyclus wordt voltooid. De snelheidsregeling gebeurt door de hoeveelheid gas en lucht te beperken; er zit geen regulateur op.

Omdat dit type motor nergens in de cyclus het gas-luchtmengsel comprimeert, staan deze motoren ook wel bekend als compressieloze motoren. Een ander voorbeeld daarvan is de eerste door Otto en Langen gebouwde atmosferische motor.

Een dwarsdoorsnede van de motor. Het jaartal 1876 is te zien, het jaar dat het ontwerp is gepatenteerd.

Een Andrew-motor in het Powerhouse Museum in het Australische Sydney. De rechte spaken doen vermoeden dat dit een laat exemplaar is, of dat deze ooit zijn vervangen.

De in- en uitlaatklep ineen, zoals dit op de motor zit.

De motor van Dave Allen bij goed daglicht. Goed te zien is de krukas die niet in lijn staat met de zuiger. Hij heeft slecht 1,5 mankracht ofwel zo'n 0,25 pk.

De open vlam wordt bij elke slag naar binnen gezogen, een opvallend gezicht. Maar deze techniek is funest voor het rendement van de motor.

De krukas en zuiger zitten niet in lijn. Hierdoor is de uitlaatslag sneller dan de inlaatslag, en wordt ook minder warmte gecreëerd.

Hier zien we de brander voor de ontsteking. Zodra de zuiger hier voorbij komt, word de vlam naar binnen getrokken en zorgt daar voor ontsteking van het brandstofmengsel. Mede door deze brander is het brandstof-verbruik erg hoog in vergelijking met het uitgaande vermogen.

Comfortractor was tijd te ver vooruit

Tekst: Jan van Zuilen
Foto's: website veilinghuis Bonham Cars

Dure Minneapolis Moline

Bij veilinghuis Bonham Cars is onlangs een Minneapolis Moline uit 1938 voor meer dan 100.000 US-dollars verkocht, omgerekend ruim 86.000 euro.

Dat is veel geld, maar het betrof dan ook geen gewone Minneapolis Moline. Dit type was de UDLX Comfortractor, waarvan er ooit maar 150 zijn gemaakt. Het idee achter het concept was een trekker te bouwen om door de week op het land te werken én waar de boer en zijn vrouw op zondag mee ter kerke konden gaan, of boodschappen doen in de stad. Om zijn dubbele doelstelling waar te maken had de UDLX een luxe cabine met gestoffeerde zittingen voor twee personen, en hij was voorzien van gemakken als een autoradio, verwarming, een afsluitbaar dashboardkastje en een sigarenaansteker. Starten deed je vanuit de cabine met een elektrische startmotor, in plaats van met een slinger. Dat was in de jaren dertig nog de gangbare manier van starten van een trekker. De UDLX had een viercilinder motor met een vermogen van 46 pk, en een vijfversnellingsbak met overdrive waarmee je op de weg een topsnelheid van 65 kilometer per uur kon halen.

Het autoblad Autovisie, dat in het nummer van 9 oktober aandacht aan de veiling besteedt, noemt de Comfortractor een heel vroege voorloper van een automodel dat tegenwoordig heel populair is: de cross-over. Dat is een combinatie van een SUV met een gewone personenauto, zoals de T-cross en de T-roc van Volkswagen.

Maar zo succesvol als de moderne cross-overs zijn, was de Comfortractor bepaald niet. In tegendeel zelfs: het werd een grote flop. Voor Minneapolis Moline er in 1938 mee stopte, zijn in drie jaar slechts 150 UDLX'en verkocht. Volgens Autovisie was de Comfortractor te duur en gevaarlijk. Wat de prijs betreft: een UDLX moest 2.155 dollar kosten. Dat was eens zo veel als een gewone trekker; voor datzelfde geld kocht je in die tijd ook een veel luxere Cadillac. Daar kwam bij dat de UDLX volgens veiligheidsinspecteurs van de Amerikaanse overheid een gevaar op de weg was. De trekker stuurde slecht en was op hogere snelheid instabiel.

Op de website van Bonham Cars staat te lezen dat er van de 150 gebouwde UDLX'en nog zo'n tachtig over zijn, waarvan 25 gerestaureerd en rijklaar. Van de vroege geschiedenis van de te veilen UDLX is weinig bekend. Wat Bonham Cars wel weet, is dat de trekker in de jaren negentig volledig is gerestaureerd en dat hij in 2022 nog een keer uitgebreid groot onderhoud heeft gehad. Daarbij zijn onder meer de zuigers van de motor en de banden vernieuwd.

Autovisie weet nog te melden dat Bonham Cars een prijs van maximaal € 130.000 had verwacht. Uiteindelijk is de UDLX voor omgerekend ruim € 86.000 van eigenaar verwisseld. Dat is zoals gezegd best veel geld, maar bij lange na geen record - en al helemaal geen Amerikaans record. De duurste oldtimer trekker ooit is een Case 30-60 uit 1913, die in april 2022 voor 1,47 miljoen dollar (ongeveer € 1,34 miljoen) op een veiling werd gekocht. Deze Case is zeldzaam omdat het een van de eerste modellen met een benzinemotor is, en er nog maar vijf exemplaren van bestaan. In Europa herinneren we ons een Porsche Master die op een veiling in Duitsland meer dan € 200.000 opbracht.

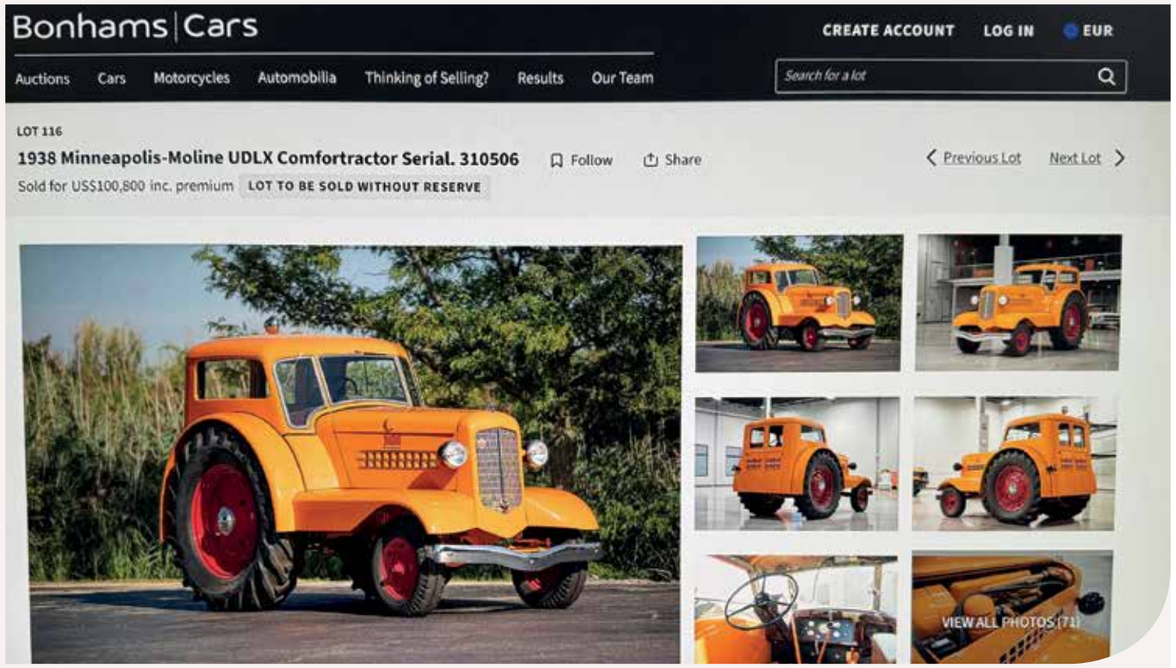
Deze Minneapolis Moline UDLX bracht op een veiling van Bonham Cars meer dan 100.000 dollar op.

De luxe cabine is via twee achterdeuren te bereiken.

De UDLX heeft een viercilinder motor van 46 pk.

De motorkap kan zowel links als rechts geopend worden.

De cabine van de UDLX Comfortractor.



Een screenshot van de website van Bonham Cars met de aankondiging van de veiling van de Minneapolis Moline UDLX.

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Oldtimers voor het goede doel

Drie keer komen Oldtimerliefhebbers in Duitsland samen voor het goede doel of om de clubkas te spekken. En natuurlijk voor een gezellig samenzijn met mooi historisch materieel. Johan Zweerink nam een kijkje bij de oosterburen net over de Achterhoekse grens en doet verslag.

6e Trecker Mekka Vardingholt

Het plaatsje Vardingholt-Rhede ligt 20 kilometer ten zuidoosten van Winterswijk. Elke zeven jaar vindt op het (graanstoppel)veld tegenover Sportclub Grün-Weiß Vardingholt de Trecker Mekka Vardingholt plaats, georganiseerd door KLJB-Vardingholt. De opbrengst komt ten goede aan onderzoek naar taaislijmziekte.
Alles staat in het teken van de de landbouw. Naast een stationaire show wordt er geploegd, en de Treckerclub Barlo verzorgt een trekkertrek. Als sleepwagen fungeert een stalen plaat waar een tractor langzaam achterwaarts op rijdt. Voor de kleinere oldtimers is dat een Bungartz smalspoortractor, de grote jongens krijgen een aan de voorzijde verzwaarde Fendt 211 Vario smalspoor als ballast. Op een gegeven moment komt er een modernere maaidorser voor de sleepwagen te staan. De machine heeft geen enkele moeite met 'het Fendtje', dat snel op de sleepplaat rijdt en dan volgt een spurt naar de finish.
Ook is een hoefsmid aan het werk. De dorsploeg van Wim Hoftijzer uit Aalten is gevraagd om 'droog' te dorsen, dus zonder graan. Dit omdat het terrein al zeer stoffig is en meer stof toevoegen niet gewenst is. Natuurlijk is er Kaffee und Kuchen, en zijn broodjes braadworst en steak tegen redelijke prijzen te krijgen. Tegen half drie zijn de broodjes al uitverkocht, vleeswaren zijn er nog voldoende. Hoewel het weer enigszins bedompt is en er af en toe hele lichte motregen valt, is en blijft de sfeer opperbest.
Werner Messing presenteert het door hem ontwikkelde 'Das Rheder Spiel'. Het lijkt een soort ganzenbord met vragen over de gemeente Rhede, waar Vardingholt deel van uitmaakt. Hij hoopt op bestellingen, om het drukken van het spel te bekostigen. Niet alleen Werner wil klanten trekken: op een gegeven moment krijg ik een strooifolder in de hand gedrukt van de Stoppelarm in Hemden, dat voor de eerste keer wordt georganiseerd. Het wordt mijn volgende stop.

Verzamelde trekkers op het Trecker Mekka Vardingholt.

Treckerclub Barlo gebruikt voor de trekkertrek als sleepwagen een stalen plaat met een Bungartz smalspoortractor als ballast.

Wedstrijdploegen voor de preciezen.

Tweemaal een Fortschritt. Rechts een ZT 303 uit Nederland. De tractor uit 1981 is later met een V8-vrachtautomotor met een inhoud van 14,5 uitgerust. Een wolf in schaapskleren.

De 'Pfarrer' installeert zich in een geheven bakje om de naderende stoet oldtimers te zegenen.

Het gereserveerde maisveldje blijkt ruim bemeten voor het wat tegenvallende aantal deelnemers.

Stoppelarm in Hemden

Nabij de Nederlands-Duitse grens ligt Hemden, in de driehoek Aalten, Barlo en Bocholt. Op zaterdagmiddag 30 augustus verzamelt zich een bescheiden aantal tractoren op akkerland tegenover de St. Helena-kapel. Het is naar mijn beleving de eerste trekkerzegening in mijn omgeving. Hoewel mijn Platten-wagentje geen tractor is, ben ik erbij en wordt hartelijk verwelkomd.
De internetsite van het regionale radiostation MWM kondigt het evenement aan als een 'großes Trecker-Oldtimer-Event'. Na de zegening volgt een omgang door de omgeving met als bestemming feestlocatie Hemdener Saal. Na een welkomstwoord door vertegenwoordigers van beide organisaties, zegent Pfarrer Hembrock de tractoren die aan hem voorbij trekken. Surveillancewagens van de Duitse politie begeleiden een bescheiden stoet voertuigen bij het oversteken van de weg naar Barlo. Na een tocht van ongeveer 45 minuten worden de tractoren geparkeerd op het maisland achter de feestzaal. Met de kennis van achteraf had de organisatie niet de moeite te hoeven nemen om een gedeelte van het maisland vrij te maken. Op de parkeerplaatsen voor naast de feestzaal is voldoende ruimte om alle tractoren te bergen. Ook de Landfrauen uit Hemden hebben zich verkeken op de opkomst en blijven met gebak zitten. Dat zal ongetwijfeld wel op komen. Desondanks is het in mijn ogen geslaagd en voor herhaling vatbaar. Of beide organiserende verenigingen deze mening delen, is mij nog niet bekend.

75-jarig jubileum Heimatverein Schermbeck-Gahlen

Op zaterdag 23 augustus 2025 viert de Heimatverein Schermbeck-Gahlen om en nabij de Heimatscheune Olle Schuer het 75-jarig bestaan. De volgende dag is er het Göhlzes Tennenfest. De Heimatverein kent 19 'Arbeidsgruppen' die elk een activiteit ontplooien. De groepen presenteren zich in het kader van het jubileum tijdens dit bij uitzondering tweedaagse evenement. Ik ben er zondag 24 augustus.
Bernd Karbaum van Arbeidsgruppe Lippebräu geeft uitleg. Lippebräu houdt zich met bierbrouwen bezig; maximaal 300 liter dat in fusten van 19 liter wordt opgeslagen. Zonder conserveringsmiddelen geproduceerd, dus moet het bij drie graden Celsius worden bewaard. Pilsener is na ongeveer acht weken klaar voor directe consumptie. Lager moet zeker één jaar rijpen en kan tot vier jaar blijven liggen, mits gekoeld. In oktober organiseert men een Lippebräutag om de biervoorraad te gelde te maken. Ook tijdens het jubileum is het bier te koop.
De Gahlener Landtechnik Freunde zijn er ook. Holger Hemmart bracht een Fahr vorkjesschudder uit 1951 mee. Vijftien jaar geleden kon hij het werktuig gratis ophalen. André Nuycken staat er met een Welger AP52 hooipers met Welger P23 balenwerper. Deze is zo aangepast dat hij ook in de bochten balen in de volgwagen kan werpen. De machine heeft flink wat in de mouwen. Een hooibaal van 15 kilo werpt-ie zonder moeite 15 meter ver. Ik red dat niet.
Het veldje naast de verenigingsschuur is omzoomd met een smalspoorbaan. Een Diema smalspoorlocomotief, in 1953 geproduceerd door Diepholzer Maschinenfabrik F. Schöttler, rijdt voortdurend rondjes. Het gras is gemaaid, en leden van de Landtechnik Freunde verzorgen het hooien en in balen persen. Annette Endemann bakt met vijf andere bakkers broden. De begeleidende nestor van deze Arbeidsgruppe is een geschoold bakker. Hoewel hij niet als bakker actief is, heeft de man de anderen de kneepjes van het bakkersvak bijgebracht. Die dag maken ze zeventig broden van elk 600 gram. Ook deze worden verkocht voor de kas van de Heimatverein Schermbeck-Gahlen.

Een Diema smalspoorlocomotief uit 1953 rijdt voortdurend rondjes met belangstellenden.

Holger Hemmart van de Gahlener Landtechnik Freunde met zijn Fahr vorkjesschudder uit 1951.

André Nuycken met zijn Fendt en Welger hooipers.

Elk verkocht brood levert een bijdrage aan de verenigingskas.

Aardappelen rooien 'old school'.

Voorbereiding Historischer Feldtag

Nordhorn: die Anreise

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Bij een gigantisch evenement als het IHF of de Historischer Feldtag komt veel voorbereiding kijken. In Nordhorn pakken ze dat met Deutsche Grundlichkeit aan. Johan Zweerink liet zich bijpraten op de Pressetag en zag de karavaan deelnemers met hun oldtimers arriveren en alles keurig in het gelid opstellen. Een impressie.

Op zaterdag 2 augustus 2025 start de Treckerclub Nordhorn met het opbouwen van de Historischer Feldtag 2025. Om 10.00 uur komen de vrijwilligers bijeen voor de koffiepauze. Als vertegenwoordiger van de pers ben ook ik uitgenodigd voor deze startbijeenkomst. Vandaag zullen 50 vrijwilligers 2.800 meter hekwerk plaatsen rondom de terreinen, maar eerst is er na de koffie tijd voor een groepsfoto. De locatie heet de Lohesch, een lage es: zandgrond met een hele dikke, humusrijke bovenlaag. Op sommige plekken stort het team zand om te voorkomen dat voertuigen zich vastrijden. Een groepje vrijwilligers loopt met afrasteringspaaltjes en afzetlint in de hand rond om de standplaatsen uit te meten. Dit gebeurt natuurlijk met Deutsche Grundlichkeit. Met een loopwiel bepalen ze elke standplaats op de centimeter

De pers wordt bijgepraat door voorzitter Janek Kesselhut: 1.000 deelnemers brengen 1.600 'Ausstellungstücke' mee. Ook verwachten ze 500 caravans en campers, 150 meer dan tijdens de vorige editie in 2023. Naderhand zal blijken dat ongeveer 15.000 bezoekers langs zijn geweest. Tot 300 kilometer enkele reis komen deelnemers 'auf Achse', dus zelfstandig rijdend naar Nordhorn. De grootste afstand is 750 km.

Ik ben er opnieuw op vrijdag 8 augustus 2025 tegen 13.15 uur. Vrijwilligers in gele hesjes zetten de deelnemers stak in de rij. Ook een IHC 946 wordt naast enkele 'Riesige Rote' in het gelid gezet. Mij valt het kenteken op. De eerste letters geven in Duitsland aan waar het voertuig geregistreerd is. De combinatie SOB komt mij onbekend voor, het staat voor Stadt

Vrijwilligers in veiligheidshesjes wijzen de deelnemer de weg naar de standplaats.

De zaterdag voor het evenement starten de vrijwilligers met de voorbereiding. Om 10.00 uur is er pauze met koffie en gebak.

De standplaatsen op de markt worden op de centimeter nauwkeurig uitgezet.

Schrobbenhausen, 60 kilometer ten noordwesten van München. De IHC 946s van Willi Karmann (65) komt uit 1973 en heeft 14.966 draaiuren op de teller. De tractor is in originele staat en in 1996 geheel overgespoten. De reis bedraagt zo'n 750 kilometer. Per vrachtauto, opper ik? "Nein, auf diesen Rädern", corrigeert Willi. Onderweg heeft hij een logboek bijgehouden. Zondag 3 augustus 2025 was het vertrek, overnacht heeft hij in Gaststätten en B&B's. Op vrijdagochtend kwam hij aan.
Even later arriveren een Holder A10 uit 1955 en een Landini 30 (1958). Eerstgenoemde is van Henk Boom in Rijssen, de andere behoort de vader van Robert Voortman toe. Die heeft ook een Lanz D1706 meegenomen. Daarnaast zijn nog een Lanz D2016, een Holder C5000 (1998, Klaas Albrecht, Rijssen), een Deutz D7506 en een Jenbach Büffel JW3000 transportwagen (1974, Klaas Albrecht) meegebracht. De rit vanuit Rijssen duurt drieënhalf uur.
Langs de toegangsweg hebben zich Evelyn en Hans Jochen Schildt uit Hamburg gesitueerd. Sinds jaar en dag zijn beiden het tweede weekend van augustus in Nordhorn te vinden om de Historischer Feldtag bij te wonen. Op maandag gaan ze weer huiswaarts.
Het is tegen 19.00 uur en uw razende reporter gaat weer richting de Achterhoek. Deze organisatie staat als een huis!

De vrijwilligers gaan met z'n allen op de foto.

Een oude Mengele opraapwagen komt vakkundig in het gelid te staan.

Markus Schmellenkamp uit Plettenberg (D) verlaadt boomstammen met zijn Fendt Favorit 612 LSA (1986, 135pk).

Op de Verladeplatz verzamelen deelnemers van oldtimerclubs zich. Na gezamenlijke aanmelding worden ze als groep toegelaten tot het terrein.

Een echte vent rijdt Fendt. Fendt is dit jaar één van de hoofdsponsoren. De Historischer Feldtag in 2027 staat in het teken van het merk.

Onze oldtimervrienden uit Rijssen worden door een vrijwilliger 'op hun plaats gezet'.

Willi Karmann reisde zo'n 750 kilometer met zijn IHC 946. "Auf diesen Rädern". Hij komt uit Stadt Schrobbenhausen (SOB), 60 kilometer ten noordwesten van München.

Steiger Panther 3 uit 1977 van Matthias Reeker uit Hörstel.

Van deze driewieler Dieselzwerg zijn er tot 1956 199 gebouwd.

Museum Nostalgie en Techniek

Tekst en foto's: Monique Verheijen

Verrassing voor Frans

Op 6 oktober togen zes oldtimervrienden naar Museum Nostalgie en Techniek in Langenboom. Het was een fijn dagje uit als verrassing voor HMT-veteraan Frans van Ham.

Frans is al ruim 30 jaar lid van de HMT en is vooral een Ford liefhebber. Daarnaast heeft hij ook andere merken, zoals een Steyr en een Case International. hij is bekend van het Oldtimer Weekend Dongen, waar hij jarenlang in het bestuur zat. Hij organiseert nog steeds samen met René Verheijen en mij de bekende jaarlijkse busreis op de derde zaterdag in januari. Bij vele evenementen was hij als deelnemer aanwezig.
Begin oktober 2025 informeerde voorzitter Mark van Lankveld van de HMT bij René over hoe het ging met Frans, die zoals veel mensen weten ongeneeslijk ziek is. En of hij weleens in het museum Nostalgie en Techniek was geweest? Het gaat steeds slechter met Frans, is helaas het antwoord, en hij is nog nooit in het museum geweest... Mark heeft daarop een afspraak gemaakt met Frans van Schayik, zoon van museumoprichter Wim van Schayik, om met een select gezelschap Frans van Ham te verrassen met een bezoek.

Met zes personen rijden we maandagmiddag 6 oktober richting Langenboom. We worden verwelkomd door onze gids Piet Willemsen en Frans van Schayik. Onder het genot van een bakje koffie of thee vertelt Frans over het ontstaan van dit museum. Wim is enkele jaren terug overleden op 84-jarige leeftijd. Aansluitend rijden we Frans in de rolstoel door het museum. Hij beleeft een mooie middag samen met zijn goede vrienden. Piet vertelt met hart en ziel over deze mooie verzameling. Hij is al zestien jaar gids hier. Per jaar bezoeken wel 13.500 personen dit museum, de verhouding mannen/vrouwen is fifty-fifty.
Na een paar uren de hele verzameling te bekijken, is het tijd om de dorst te lessen. Als dank voor de rondleiding ontvangt Frans van Schayik een emaillen schild van de HMT. Mark vertelt dan dat de vereniging deze middag speciaal heeft aangeboden aan Frans van Ham. Namens ons zessen bedanken we de club voor dit bijzonder gebaar.

Allerlei oudheden zijn te bewonderen, lang niet alleen oldtimers.

Voorzitter Mark van Lankveld presenteert een emaillen HMT-schildje aan gastheer Frans van Schayik (r.).

Bij een Fordson de zes oldtimervrienden, v.l.n.r. Flor Bellens, Arnold Sneijers, René Verheijen, Ad Sneijers, Frans van Ham en Monique Verheijen.

Gids Piet Willemsen geeft tekst en uitleg bij de collectie.

Museum Nostalgie en Techniek

Museum Nostalgie en Techniek in het Brabantse Langenboom is een uniek museum voor mannen en vrouwen van alle generaties. Begonnen als een verzameling gerestaureerde antieke tractoren, is het museum onder leiding van oprichter Wim van Schayik en zijn Joke uitgegroeid tot een bijzondere collectie oude gereedschappen en gebruiksvoorwerpen van meer dan zeventig ambachten en beroepen. Het gaat om duizenden voorwerpen, gereedschappen en machines uit het verleden. Van handgereedschappen tot de eerste elektrisch aangedreven machines voor huis, tuin, keuken, werkplaats, kantoor, praktijk, kerk en op het land, aangevuld met tientallen verzamelingen. Je kijkt je ogen uit!

Voor senioren heeft het museum een hoog nostalgisch oh-ja-gehalte. Voor de jongere generaties roepen veel voorwerpen een gevoel op van bewondering en verbazing over het menselijk vernuft, geduld en vakmanschap. Het zeer uitgebreide museum is van 1 april tot 1 november zeven dagen per week te bezoeken, maar uitsluitend op afspraak. Tijdens een drie uur durend programma worden de gasten met koffie en thee ontvangen en door een gids rondgeleid. Aansluitend is het onder het genot van een glaasje gezellig napraten.

Wim en Joke, Frans en Petra van Schayik

Neef Herman en de verkoper maken in Anna Paulowna de aardappelrooier gereed voor vertrek naar de Betuwe.

Tekst en foto's: Henk Berns

185 km door half Nederland

Even een rooier ophalen

Voor een neef haalde Henk Berns met zijn Steyr 8080 Turbo een bijna 3 meter brede en 3,90 meter hoge aardappelrooier op uit de Kop van Noord-Holland. Hij reed 185 kilometer - enkele reis - door steden, smalle bomenlanen en door het waterrijke vlakke land. Reisverslag van een strak geplande onderneming.

Neef Herman vertelde dat hij bezig was een andere aardappelrooier te kopen, en dat hij een geschikte gezien had in Anna Paulowna, in de buurt van Den Helder. Hij is wezen kijken met mijn broer Harrie, met wie ik veel oldtimerzaken doe, en kocht de machine. Ik ga hem ophalen met de tractor, want een 3,90 meter hoge aardappelrooier is lastig te vervoeren op een vrachtwagen, tenzij je duur speciaal vervoer regelt. Behalve hoog bleek hij maar liefst 2,90 meter breed te zijn, maar dat is wettelijk toegestaan.

In eerste instantie dacht ik de toeristische route te nemen. Het leek mij echter niet verstandig om met zo'n brede rooier op kleine, smalle wegen te rijden. Dus maar zoveel mogelijk N-wegen. Er is geen andere mogelijkheid dan door Amsterdam te gaan - de dijk Lelystad-Enkhuizen is verboden voor langzaam verkeer. Toen een route gemaakt en gekeken of je wel op alle N-wegen met tractoren mag rijden. Dit viel behoorlijk tegen. En ik moest heel wat andere wegen zoeken omdat er vaak ook geen ventweg naast de N-weg liep. Ideaal is dan Google Streetview. Daarmee kun je aan de bebording zien of je er met je tractor mag komen. Grappig: ik zag een bord 'verboden voor tractoren' met daaronder 'm.u.v. van tractoren'. Hoe verzin je het.

De afstand van Zetten naar Anna Paulowna is, enkele reis, 185 kilometer. Grofweg is de route: Leersum, Woudenberg, Zeist, Hilversum, Weesp, Diemen, Amsterdam-Zuid en -Noord, Volendam, Hoorn, Opmeer en Kolhorn. In één dag heen en weer is te veel van het goede. Herman kwam met het idee om te overnachten in een B&B. Goed nagedacht! B&B De Tocht in Berkhout, nabij Hoorn, had ook ruimte om de tractor met rooier te parkeren. De bedoeling was om eerst de rooier op te halen en op de terugweg te overnachten. Dan zit er al 40 kilometer op en resteert voor de volgende dag nog 145 kilometer.

De spiegels moesten aangepast, omdat je met zo'n breedte achter je anders niets ziet. Broer Harrie had het idee voor een soort caravanspiegels in landbouwuitvoering. Zo hoef je eigenlijk niets aan de tractor te veranderen.

Chauffeur en fotograaf Henk Berns even op een selfie met de Steyr 8080 Turbo.

XL caravanspiegels

Eerst de spiegels van de tractor aangepast, omdat je met zo'n breedte anders niets ziet. Eigenlijk zijn het een soort caravanspiegels in landbouwuitvoering geworden. Ook nemen we wat extra spullen mee, zoals een dubbele gatenbalk, een lichtbak voor als de verlichting niet goed werkt, een extra gevarendriehoek en... een grote rolmaat. Normaal neem ik altijd een andere terugweg dan de heenweg, omdat ik zoveel mogelijk van de omgeving wil zien. Nu niet: op de heenweg wil ik kijken of er geen obstakels zijn qua breedte of hoogte. Bij een lage tunnel meet ik voor de zekerheid toch even wat de hoogte is. Door Amsterdam heen is een dingetje, maar volgens Google Streetview moet dat mogelijk zijn. Verder heb ik geprobeerd zo veel mogelijk de steden en dorpen te ontwijken, maar dat lukte niet altijd.

Toen de tractor nagekeken, schoongemaakt en ingericht met noodzakelijk spullen. Plus versnaperingen, zoals koeken, snoep en appels. Het plan is dinsdag rond zessen te vertrekken naar Anna Paulowna, ik hoop daar rond 14.00 uur aan te komen. Herman en Harrie gaan met de auto om te helpen met alles aankoppelen. Ook nemen ze wat extra onderdelen van de rooier met de auto mee terug.

De reis verliep heel voorspoedig. Alleen zag ik op een gegeven moment dat je in de buurt van Den Dolder op een bepaald stuk toch niet op de N-weg mocht. Toch niet goed genoeg opgelet.

Met krap 3 meter breed en 3,90 meter hoog blijkt de rooier toch intimiderend groot...

De verkoper is zo aardig om mee te helpen bij het aankoppelen en zekeren van de aardappelrooier.

Er was wel een ventweg, dus dat viel mee. Op de heenweg zag ik dat de weg door het dorp 's-Graveland wel érg smal was, en druk. Voor de terugweg maar iets anders verzinnen.

Amsterdam blijft fascinerend met de mooie havens. Ook de trams blijven voor ons apart. Het verliep erg voorspoedig en goed half tien was ik Amsterdam al voorbij. Tot aan Hoorn was het aardig druk op een drukke N-weg met af en toe een ventweg. Als de stoet auto's achter mij te groot werd, ging ik even aan de kant. Na Hoorn werd het een stuk rustiger. Heel waterrijk, mooi om te zien. Ik reed door het prachtige vlakke land van Noord-Holland en rond enen was ik Anna Paulowna. Ze stonden me al op te wachten... Die rooier was met de combinatie van breedte, hoogte en een beetje de lengte toch imponerend.

Vastzetten en afstellen

Bij het aankoppelen van de hydrauliek en elektra bleek er een ander type stekker op te zitten. Dus een tractor van de verkoper ernaast gezet en de hydrauliek en elektra daar aangekoppeld. Nu konden we de losband intrekken, de rooiband omhooghalen en de bestuurbare wielen rechtzetten. Met sjorbanden is alles heel goed vastgezet. Ook de bestuurbare achterwielen. Bij een proefrit bleken de wielen mooi recht te staan. In de tussentijd ook de breedtespiegels opgebouwd en afgesteld. De rooier was onder 295 centimeter breed, en de losband boven was nog eens 30 à 40 centimeter breder...

Na een bakje koffie bij deze vriendelijke mensen om goed 15.00 uur op pad gegaan. Eerst heel rustig aan, eens kijken hoe de rooier loopt achter de tractor. Dit ging behoorlijk goed, al moest je bij drempels wel goed oppassen. Door de lengte wel uitkijken bij scherpe bochten met het uitzwenken van de achterzijde. Na een paar kilometer de spiegels beter afgesteld, zodat ik aan de bermzijde het wiel van de rooier goed zag. Zo wist ik hoe ver ik aan de kant kon rijden, perfect. Aan de rechterzijde liep de rooier een stuk breder naast de tractor dan links, iets om goed in de gaten te houden. Als het erg krap was om te passeren stopte ik rustig. Ik ging een heel stuk over een prachtige smalle dijk met geweldige uitzichten, en moest regelmatig in uitwijkhavens stoppen zodat tegenliggers konden passeren. Toch kon ik regelmatig meer tempo maken dan verwacht. Tegen vijven was ik bij de B&B.
In Berkhout was geen eetgelegenheid, dus eten laten komen via thuisbezorgd.nl. Wat werkt dat perfect. Na de maaltijd even buiten gezeten en een stukje gewandeld. Het waaide behoorlijk en het was ook frisser dan in Zetten, hoorde ik. Voor mijn doen lag ik vroeg op bed, rond half elf.

'Wat moet zo'n gevaarte in de stad?'
Woensdagochtend vroeg wakker, half zes, omdat ik het warm had. En ook een beetje gezonde spanning. Je bent benieuwd hoe het gaat met zo'n breed en hoog gevaarte in steden als Amsterdam en ook Hilversum. Ik was gewaarschuwd voor grote drukte in Amsterdam vanwege Sail. Tegen zevenen de tractor ingericht en alles gecontroleerd. Na een lekker ontbijt om goed half acht vertrokken. Na Hoorn kon ik een flink stuk naast de N247 over de ventweg. Op een gegeven moest ik deze drukke weg op. Toen effe flink doorgereden om het verkeer niet op te houden. Op de heenweg kon ik een paar keer uitwijken naar de busbaan om auto's te laten passeren. Dat durfde ik nu niet omdat ik te weinig zicht had als ik weer de weg op wilde. Onderweg was bij een brug een wegversmalling; daar kon een lijnbus mij amper passeren, zo krap was het.
In no-time was ik in Amsterdam waar het (nog) erg rustig was. Wel veel mensen bij bushaltes. Die keken wel op toen ze mij zagen. 'Wat moet zo'n oude boer met zo'n gevaarte in de stad. Hier valt toch niks te rooien?' Het ging erg goed en goed half tien was ik Amsterdam voorbij, richting Hilversum. De wegen werden smaller, en vooral in bochten was het opletten. Vanwege het smalle weggetje door een dorp op de heenreis, werd het nu Hilversum. Dat pakte heel goed uit, ik kwam ook langs het Mediapark.
Het werd boomrijker, en ik moest heel goed uitkijken dat bij bomen dicht langs de weg de iets uitstekende hoge losband niet werd geraakt. Bij Den Dolder moest ik de ventweg op. Dat was erg smal, op een gegeven moment kon ik amper een geparkeerde auto passeren. Uitgestapt en goed gekeken. Toen maar een stuk de ventweg genegeerd.
De reis verliep erg voorspoedig en tegen tweeën was ik bij neef Herman. Ik had 145 km gereden in een kleine 6,5 uur. Dat viel helemaal niet tegen qua snelheid. Soms moest ik langzaam rijden, maar ik haalde ook regelmatig 30-35 km/u. De rooier afgekoppeld en buiten een heerlijk pilsje gedronken op de goede rit en lekker nagepraat. De tractor afgetankt. Ik had ongeveer 390 kilometer in totaal gereden en moest 80 liter tanken. Grofweg 1 op 5 dus. Viel mij niet helemaal tegen. Daarna richting huis en de boel opgeruimd.
Het was een prachtige belevenis. Ik heb GENOTEN!

Stak ingepakt met sjorbanden, klaar voor de 185 kilometer lange rit.

Geïnstalleerd in de B&B met de 'ouderwetse' papieren routekaart binnen handbereik. Via thuisbezorgd een lekker hapje laten brengen, en bijtijds naar bed.

Amsterdam is een avontuur met zo'n grote combinatie. Zo'n tram blijft toch bijzonder voor een plattelander.

Na 40 kilometer aankomst bij de B&B in Berkhout. Voorzichtig om de burgervoertuigen heen manoeuvreren.

Klaar is Kees, de eerste etappe zonder problemen afgerond.

De Steyr ruikt de stal. Bij een benzinepomp langs de N224 bij Woudenberg even een lekker broodje halen, en uiteraard een gehaktbal.

Aangekomen op de eindbestemming. De aardappelrooier kan aan zijn tweede leven beginnen op het bedrijf van neef Henk.

Henk transporteert wel vaker materieel met zijn Steyr. Zijn grote hobby is Porsche oldtimers.

Trecker Treffens met een andere invulling

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Niet stilstaan maar actie!

Bij evenementen als de Historischer Feldtag in Nordhorn en het IHF in Panningen worden deelnemende voertuigen in rijen opgesteld en blijven ze staan tot einde evenement. Deelnemers overnachten op het 'Fahrerlager' of de camping. In het Noord-Duitse Venne en Bohlenbergerfeld gaat het er iets anders aan toe. Daar overnachten de deelnemers zo mogelijk bij hun voertuig, en die staan niet werkloos achter een strak gespannen touw. Beide evenementen lijken daardoor ongeorganiseerd, maar schijn bedriegt.

'Der Berg ruft 2025' is de titel waarmee de Oldtimerfreunde Venne alle oldtimerliefhebbers uitnodigen voor 'unserem großen Oldtimer- und Trecker-Treffen im Jahr 2025' op 30 en 31 augustus. De locatie is Der Venner Berg, nabij de uitkijktoren in Ostercappeln nabij Osnabrück. Er is van alles te zien. Naast Aussichtsturm Venner Berg vinden grondverzetmachines een uitdaging om met oude techniek gaten te graven. Natuurlijk moeten op zondagavond al die gaten weer zijn gedicht en dient het terrein weer glad als een biljartlaken te zijn. Wanneer ik erbij kom gaan ze nog los. Een dragline staat werkloos te wachten, volgens mij op service, want ik zie personen over de machine kruipen. De hydraulische Atlas kraan is wel aan het werk. Ook een shovel op rupsen is driftig grond aan het scheppen. Op een gegeven moment komt een Caterpillar 955 H bulldozer het terrein oprijden. Het ziet er naar uit dat iemand rijinstructie geeft aan zijn echtgenote of vriendin. Zij zit op de bok en trekt aan de stuurhendels, hij hangt er een beetje naast. De machine oogt in nieuwstaat. Volgens de tekst op de achterzijde is de eigenaar bouwbedrijf Otte in Holten (ja, dat is de naam) uit Venne.

Op het stoppelland achter de trekkertrekbaan rijden tractoren rondjes, al dan niet voorzien van een werktuig. Ook wordt het land bewerkt. Het is stoffig, blij dat de wind van mij af staat.

Bij Der Berg ruft is het steigeren voor de sleepwagen.

Perfecte combinatie: lol hebben op de laadbak met als excuus het voertuig te verzwaren.

Het draait op Der Venner Berg om actie, niet om tentoonstellen.

Hier lijkt een rijles bezig te zijn.

Dieter Gehling met zijn Lanz D9538 uit 1953.

Samen overleggen wat er loos is?

Lekker kuilen graven. Na het evenement moeten ze wel weer dicht.

Een bejaarde Hanomag B11 shovel voorziet de laadbak van de Unimog U120 van een lading zwarte grond.

De trekkertrekbaan is eveneens droog. Een tweetal Unimogs waagt zich op de baan. De eerste heeft geen moeite met de sleepwagen. Op de laadbak zitten enkele personen lol te hebben, en al doende het voertuig te verzwaren. De laadbak van de Unimog U120 is eerder door een bejaarde Hanomag B11 shovel voorzien van een lading zwarte grond. Met dit gewicht én ingeschakelde vierwielaandrijving met sperdifferentieel op alle assen, moet het lukken een full pull te trekken. Helaas kiest de bestuurder een te hoge versnelling. Voor mijn neus smoort de motor van de dappere krijger. Ik roep hard: "Noch einmahl, noch einmahl". Volgens mij heeft de bestuurder dat gehoord, hij meldt zich weer bij de sleepwagen. Dit keer knort het UNIversal MOtorGerät onder het uitstoten van lichtblauwe rookpluimen naar de finish.

Ik zie een mooie Lanz aankomen met een bekende letter-combinatie in het kenteken: AH. Dat staat voor de gemeente Ahaus, en dat is niet ver van mijn woonplaats. Ik spreek de bestuurder aan. Het is Dieter Gehling uit Südlohn, 20 kilometer ten oosten van Winterswijk. Zijn Lanz D9538 uit 1953 is vanuit Duitsland naar Chili geëxporteerd. Na een zwaar werkzaam leven kwam de machine als pensionado terug naar Duitsland. De toestand van het voertuig is, op het moment van verwerving door Dieter, zoals de Duitsers dat mooi zeggen: "dem Alter und dem Einsatz entsprechend". Noem het in dit geval gerust oud, afgeleefd en verwaarloosd. Na een één jaar durende restauratie is het voertuig weer in perfecte staat. Ook kreeg de tractor het jasje van een weguitvoering aangetrokken. De rit met het voertuig van Südlohn naar Der Venner Berg duurt vijf uren, en vanavond rijdt Dieter weer terug.

Jan Seegers is met zijn vrouw Ina en dochtertje Ida, drie jaar oud, vanuit Melle naar het evenement gekomen. Samen rijden ze op zondagmiddag op een oude Bautz AS 220 uit 1953 over het terrein. Ze hebben het prima naar de zin.

Volgens de organisatie zijn 500 voertuigen op komen dagen, en dat is meer dan de vorige keer in 2023. Zaterdag is het hoogtepunt van het treffen, dan komen de meeste deelnemers én bezoekers. Ik merk dat ook want ik zie dat tegen 14.00 uur al meerdere deelnemers weg zijn. Ik ga ook, want ik heb nog een afspraak om een aantal bandjes voor mijn Hakotrac op te halen...

Oldtimerclub Bohlenbergerfeld

Op 22 tot 24 augustus vindt het '27. Oldtimertreffen für Traktoren und Nutzfahrzeuge, Pkw und Motorräder' plaats inclusief 'Aktionsstrecke'. De organisator is Oldtimerclub Bohlenbergerfeld, de plaats van samenkomst is Gaststätte Hurling in Zetel-Bohlenbergerfeld, 20 kilometer ten zuidwesten van Wilhelmshaven. De Gaststätte is eigendom van de eerste voorzitter van de club, Heiko Hurling, en wordt door de club als verenigingsgebouw gebruikt. Op het parkeerterrein en op de terreinen achter en naast het etablissement vindt het evenement plaats.

Vooral de aan de achterzijde van het terrein gesitueerde Aktionsstrecke is opmerkelijk. Niet de trekbaan zelf, maar vooral hetgeen er op en naast de baan ligt. Op de baan ligt een ijzeren ring van ongeveer 15 centimeter hoogte en met een doorsnede van rond de 2 meter. Aan de linker- en rechterzijde van de ring is een oog gelast. Hieraan zit een ketting bevestigd die aan de ene zijde verbonden wordt met het trekkende voertuig. De ketting aan de andere zijde gaat aan een IHC 955. Dan is het gassen. De ring vult zich met zand en (in dit geval) een tweetal groeikoptractoren moet aan de bak. Aan het eind van baan trekt de IHC 955 de ring weer naar het startpunt. Het lijkt alsof de trekbaan op of naast een watervoerende sloot is neergelegd. Direct naast de trekbaan is er een met modder gevulde sleuf van zeker 40 centimeter diep. De overmoedige bestuurder van de IHC neemt op de terugweg nog even een met modder gevuld gat mee. Dat blijkt geen goed idee... hij moet zijn stalen ros in allerlei bochten wringen om daar uit te geraken en weer vooruit te komen. Kijk verder naar de foto's, die spreken voor zich.

Oldtimerclub Bohlenbergerfeld houdt rondom Gaststätte Hurling een goedbezocht Trecker-Treffen. Voor de centrale bomenrij is de 'Aktionsstrecke', een flinke modderbaan.

Tekst: Jan van Zuilen
Foto's: Nationaal Archief

De Heidemij en ruilverkaveling (deel 2)

Deze aflevering van de rubriek Uit de oude doos gaat weer over de Koninklijke Nederlandse Heidemaatschappij. Niet alleen omdat we daar zo veel foto's van hebben maar ook vanwege de grote invloed die de Heidemij heeft gehad bij de ontwikkeling van ons land tot wat het nu is.

De Koninklijke Nederlandse Heidemaatschappij is in 1888 opgericht als een vereniging met als doelstelling: „Het adviseren bij en het stimuleren van de ontginning van woeste gronden, het aanleggen en in stand houden van bossen en het aanleggen en onderhouden van bevloeiings- en grondverbeteringswerken." Dat laatste klinkt wat ingewikkeld maar ik neem aan dat er bedoeld wordt: het verbeteren van de afwatering op plekken die te nat zijn en het verbeteren van de toevoer van water naar plekken die te droog zijn.

Ook vermeldenswaard is dat de Heidemij zich kennelijk bij haar oprichting in 1888 al ten doel stelde bossen in stand te houden. Ik zeg dat om dat er anno nu maar genoeg mensen te vinden zijn die het betreuren dat de Heidemij ooit is opgericht. Dat zijn de mensen die het liefst zien dat al die door de Heidemij ontgonnen 'woeste gronden' weer aan de natuur worden teruggegeven. Los daarvan kunnen we echter stellen dat het werk van de Heidemij, in het bijzonder de uitvoering van ruilverkavelingen, grote invloed heeft gehad op de ontwikkeling van Nederland. Op de eerste plaats als katalysator van de specialisatie en schaalvergroting in de landbouw die eraan bijgedragen heeft dat ons kleine Nederland nu een van de grootste exportlanden van agrarische producten is. Dat is overigens inclusief de export van landbouwwerktuigen, maar toch. Als je ziet wat voor stipje op de wereldkaart Nederland is, dan is het toch haast een wonder dat wij zo veel voedsel produceren.

Ontginningen en ruilverkavelingen hebben ook het landschap ingrijpend veranderd. 'Woeste gronden' zoals heidevelden en zandverstuivingen werden bouwland en weiland en in bestaande cultuurlandschappen werden landweggetjes en zandpaden vervangen door nieuwe asfaltwegen. Bestaande sloten en greppels werden gedempt en vervangen door nieuwe, bredere en rechtere waterlopen en meanderende beken zijn rechtgetrokken. Houtwallen die vroeger als natuurlijke afscheidingen tussen percelen dienden werden opgeruimd en vervangen door rechte heiningen met stroomdraad tussen veel grotere blokken. Hoe dat Nederland er uitziet, zie je het best

De boerderij van de familie Heemskerk was bij de oplevering in 1963 het grootste melkveebedrijf in de ruilverkaveling Tielerwaard-West.

Na het frezen wordt de grond met een landrol aangedrukt. De foto dateert uit 1957 en is gemaakt in de ruilverkaveling Haerst-Genne bij Zwolle.

Gras zaaien met een Ferguson en een Brillion zaaimachine in de ruilverkaveling Haerst-Genne.

Diepploegen met een Caterpillar in de ruilverkaveling van Vriezenveen.

Een foto uit 1953 van een greppelploeg achter een McCormick T9 rupstrekkers.

Een zogenoemde Agrobouwboerderij in ruilverkaveling Echteld-Lienden. De foto is gedateerd op 8 april 1962.

Augustus 1964: Een Fiat Som 60 met een spitmachine aan het werk in de ruilverkaveling Lollebeek in de Limburgse Peel.

Kunstmest strooien op nieuw ingezaaid land in de ruilverkaveling van Borger. De foto is gemaakt in april 1957.

vanuit een vliegtuig dat aanstalten maakt om te landen op Schiphol. Schuin onder je kijk je dan, bij helder weer, naar een mozaïek van rechthoeken en vierkanten.

De ruilverkavelingen hebben ook gevolgen gehad voor het sociaal leven. Die gevolgen zullen in de ene ruilverkaveling ingrijpender zijn geweest dan in de andere. Ik heb in het aprilnummer van De Klep (nr. 266) al geschreven over mijn eigen herinneringen aan de ruilverkaveling Tielerwaard-West, die in de eerste helft van de jaren zestig zijn beslag kreeg. Daar waren de sociale gevolgen eigenlijk direct na de voltooiing van de ruilverkaveling al duidelijk merkbaar. Voor de ruilverkavelingen hadden bijna alle boeren hun bedrijf midden in het dorp of aan de rand. Mestvaalten en graskuilen lagen open en bloot midden in het dorp, maar geen mens die klaagde over stank. Na de ruilverkavelingen verhuisden de meeste boeren naar een nieuwe boerderij in wat in de Betuwe 'het veld' wordt genoemd, de boeren die achterbleven werden fruitteler, enkele kleinere en oudere boeren zonder opvolger stopten met hun bedrijf. De leegkomende en soms uitgeleefde boerderijen vonden, min of meer tot verrassing van veel dorpelingen, al snel een nieuwe eigenaar. Ze werden gekocht door mensen uit de stad en verbouwd tot woonboerderij. Dat was het begin van een kleine volksverhuizing van stad naar platteland. In de West-Betuwe waren het vooral mensen uit Utrecht die hun flat in wijken als Kanaleneiland verruilden voor een woning in een dorp in de Betuwe. De meesten ging forensen naar hun werk in Utrecht, maar er waren er ook die in de Betuwe zelf een nieuwe baan vonden. De 'import', zo werden de nieuwkomers door de autochtone dorpelingen genoemd en dat was niet direct vleiend bedoeld. De nieuwkomers hadden andere gewoonten en andere opvattingen en dat zorgde in het begin ook soms best wel voor spanningen. Soms was dat voor een nieuwkomer een reden om weer terug te gaan naar de stad, maar in de meeste gevallen was het vooral een kwestie van gewenning. Zeker achteraf kun je echter best stellen dat de komst van nieuwe bewoners ook positieve effecten heeft gehad op het gemeenschapsleven in de dorpen. Een goed voorbeeld daarvan is dat het vaak nieuwkomers waren die zich inspanden voor het behoud van cultureel erfgoed.

Een rij bulldozers bezig met het afschuiven van diep geploegd land in de ruilverkaveling van polder De Drieban in de Kop van Noord-Holland.

Nazorg in de vorm van het herinzaaien van grasland in de ruilverkaveling van Beesd. De foto is gemaakt in april 1968.

Schuimaarde strooien in de ruilverkaveling van het Land van Maas en Waal. De foto is gemaakt in augustus 1953.

Ter afronding van een ruilverkaveling worden in de bermen van de nieuwe wegen en rond de nieuwgebouwde boerderijen bomen en struiken geplant.

Oktober 1959: spitten met een Fordson Major in de ruilverkaveling van Vriezenveen.

Grondverzet met een Lanz-Bulldog en een klapkar op landgoed De Witrijt in Bergeijk. De foto is gedateerd op 16 juni.

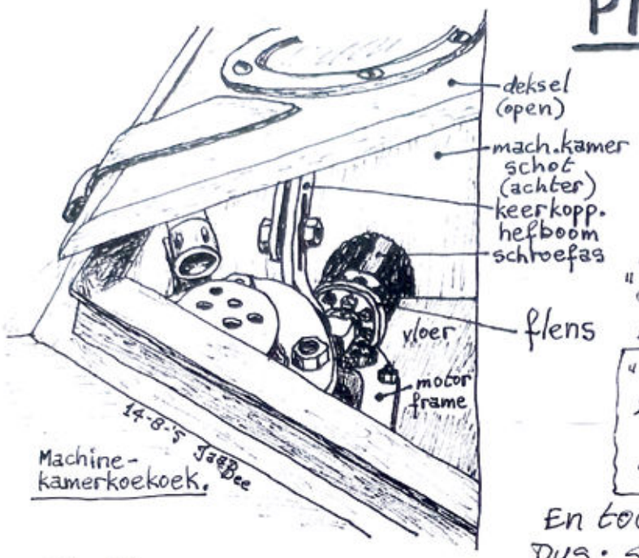
Sleuven graven voor aanleg van drainering met een Howard Trenche Digger in de ruilverkaveling van het Land van Maas en Waal. De foto is gemaakt in 1954.

De draineermachine van de firma Gebr. Van Kessel uit Geldermalsen wordt een kettinggraver genoemd. Met deze machine heeft Van Kessel onder meer in de eerste helft van de jaren zestig in de ruilverkaveling Tielerwaard-West veel gedraineerd.

Het werktuig achter de Caterpillar is Willnerploeg en ook daarmee worden draineringen aangelegd. Het verschil met de andere twee draineermachines is dat de Willnerploeg geen sleuf graaft maar de grond optilt.

Getekend verhaal door Jaap Beetsma over 2-takt.

Platen.



Het was op een kwade dag, dat ik meende een vreemd bijgeluid te horen. Een "deskundige" zei eens:

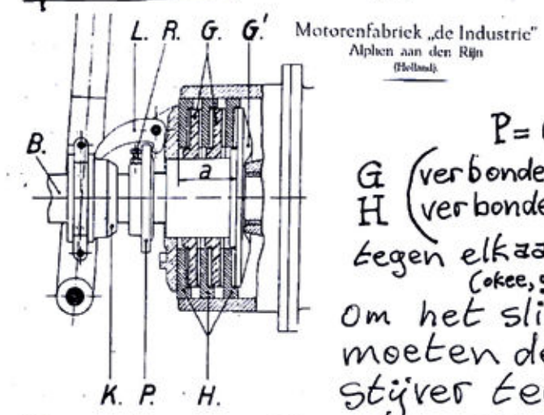
> "Bij een INDUSTRIE zit een bijgeluid zoker tussen je oren, dan in de machine zelf!"

En toch ... er wàs iets...
Dus: stap voor/na stap zoeken.
"Het" was er alleen als we (vooruit) vaarden.
(sorry; Friesisme geker.... zal wel voeren moeten zijn.)
In de "vrij" draaide de gloeikop perfekt. Ja, vooruit ook trouwens, al had ik wel het idee dat-ie wat meer toeren maakte. Dus: stopwatch erbij en klappen tellen... inderdaad! En bovendien was de snelheid niet wat het moest zijn.

DE KEERKOPPELING!

zoals de oplettende lezer zal weten (blz 21/22) worden bij vooruit varen de koppelingsplaten tegen elkaar gedrukt. Daardoor maakt de schroef-as hetzelfde aantal omwentelingen (in ons geval rechts-om) als de krukas.
En ik had dus de indruk (zéér sterk, moet je weten) dat de platen slipten! Maar hoe kon ik dat nu zeker weten? Wel, ik bedacht een manier, die even simpel als eenvoudig is. Vanuit de stuurhut kan ik (achterom, schuin naar beneden kijkend) door de geopende machine-kamerkoekoek de grote flens tussen de keerkoppeling en de schroefas zien.
(zie tekening boven)

De tekening: Van de motor zie ik alleen de beschermkap van de gloei-eikel met (links-boven) de brander-mond. Links van "vloer" zie ik dus de flens. Het idee: De buitenrand zwart verven met een grote witte vlek als onderbreking. Tijdens het varen zal dan deze vlek synchroon moeten "draaien" met de klappen; immers elke klap is een omwenteling.
Perfekt! Ik zag duidelijk dat de schroefas langzamer draaide dan de motor...
O, wat slim... maar daarmee is het probleem niet opgelost, natuurlijk!



K = konus; naar rechts geschoven drukt deze
L = pal omhoog die zich afzet tegen
P = regelmoer en zo de schijven
G (verbonden met schroefas) } kunnen wèl schuiven van links naar rechts v.v.
H (verbonden met krukas)
tegen elkaar aan drukt.
(okee, goed plaatje-kijken en nog 3x lezen)
Om het slippen te voorkomen, moeten de friktie-platen stijver tegen elkaar gedrukt.

Koppeling-prijsvraag vandaag:
Moet de regelmoer naar links of naar rechts?

oplossing vorige keer:
De olieplunjer van de smeerpomp moet met een veer omhoog, omdat hij begrensd wordt (bovenzijde) door 'n stelschroef. Zou-ie 'n vaste slag hebben, dan heeft de stelschroef geen zin; de boel zou "dooddrukken" en kapot gaan.

Daarom zit in de zuiger (blz 45) ruimte boven knop ②.

Jaap Beetsma sleepboat-feint (youtube)

Wel 'n beetje wennen; zo'n ultramodern schootscherm:

Werk in uitvoering. René Meijerink laat met een Mengele SF5500 zelfrijdende hakselaar hoe je gras moet hakselen.

Oldtimerdag Saasveld

Tekst en foto's: Johan Zweerink

Hobbyen met hakselaars

Voor de 37e keer verzamelt een groot aantal oldtimers zich in Saasveld voor de Oldtimerdag. Ik zie een vijftiental (mais)hakselaars staan: van zelfrijdende vierrijers, getrokken tweerijers tot in de hefinrichting gedragen éénrijertjes. Het is 22 juni. Snijmais hakselen gaat hem niet worden, dan komt er pap uit de pijp. In Saasveld demonstreert daarom de Mengele SF5500-zelfrijdende hakselaar van Lars en René Meijerink uit Weerselo hoe het hakselen van gras in zijn werk gaat.

Toen ik nog meer (wilde) haren had, ging het oldtimerseizoen begin maart van start bij loonbedrijf van de Riet in Ambt Delden. Van jongs af aan heeft Gerrit van de Riet (72) met maishakselaars gewerkt, tot hij in 2004 het professionele loonwerk beëindigde. Tien jaar later heeft hij één van de eerste zelfrijdende Claas hakselaars kunnen kopen om daarmee zijn hobby uit te oefenen. Oldtimerliefhebbers uit de omgeving en zijn kleinzoon komen helpen als 'Haksel Team de Tukkers' uitrukt.

Maar dat moet wachten tot eind zomer, begin herfst. Nu zijn hun machines 'in ruste' te bewonderen in Saasveld. Gerrit heeft zijn in 1977 aangeschafte Landini-tractor, drie getrokken hakselaars en een Fox 6650-hakselaar meegenomen. Deze vierrijige hakselaar is eind jaren zeventig gebouwd in de VS. Veel Fox-hakselaars zijn na hun pensionering in de smeltoven geëindigd nadat de machine was ontdaan van de tweetakt Detroit Diesel-motor. Deze motoren werden nog voor goed geld verkocht.

Achter de Landini zit een Claas 40 Rapido. Dit is een ladewagen met een af fabriek aangebouwde hakselunit. De éénrijige maisbek kan vervangen worden door een meegeleverde pick-up. Deze machines zijn vooral in Beieren verkocht. Heden ten dage zijn ze zeldzaam en dus prijzig. De heer Van der Riet heeft de machine jaren geleden gekocht, toen ze nog betaalbaar waren.

Is er dan alleen hakselplezier in Saasveld? Nee, om gras te kunnen hakselen moet het eerst worden gemaaid en voorgedroogd, ten minste wanneer je geen aanbouw-grashakselaar van Taarup hebt. De Taarup-grashakselaar maait het gras en blaast het direct de silagewagen in. In Saasveld staat zo'n Taarup, maar ik zie hem niet in actie komen. Het maaien geschiedt met een cyclomaaier en een Lanz D1706 uit 1953 met originele vingerbalk. Regelmatig loopt de maaibalk vast en grijpt een meelopende helper in. Vervolgens wordt het gemaaide gras geschud met een Hanomag R435 (1959) met vorkjesschudder, om daarna te worden gewierst. Dan kan de Mengele SF5500-hakselaar van Meijerink, bouwjaar 1985, aan de slag.

Naar verluidt hebben noorderlingen moeite om het IHF in Panningen te vinden. Bij de puntdraadmachine van Bert Leenders kom ik zuiderlingen (HMT-leden) tegen die wel de weg naar het noorden hebben gevonden. Natuurlijk moet dat vastgelegd worden. De delegatie neemt naast Bert Leenders plaats op het bankje in zijn demonstratiewagen, en uw fotograaf schiet een plaatje hiervan.

Jan Wolbert maait met de maaibalk aan de Lanz D1706. Wanneer het gras zich opstroopt, moet even een handje geholpen worden.

Een HMT-delegatie geniet ook in het Noorden. V.l.n.r. Frans van den Bogaart, Bert Leenders, Margot Rutten en Jacques Werts.

De Hanomag R435 (1959) met vorkjesschudder gooit het gras los.

Jos Fransen probeert zijn Iseki 1900 met klepelmaaier. Bij te snel rijden loopt de klepelmaaier vol en smoort de motor van het dappere trekkertje.

Rick Analbers met een Deutz D80 aan het harken.

Grashakselaars genoeg, maar ze komen niet in actie.

Een rijtje uit de begintijd van de hakselaar.

Links de Mengele van de familie Meijerink. Rechts de Fox 6650 van Gerrit van de Riet. Haksel Team de Tukkers komt later met de maisoogst weer in actie.

Advertentie

41e HMT Dorsdag Bladel

Enthousiaste leden van Vereniging Ouderwets Boeren (VOB) organiseren elke tweede zondag van januari de HMT Dorsdag Bladel. Afgelopen zomer zijn twee grote wagens rogge gemaaid. Op 11 januari hoeven de dorsers zich dus niet in te houden. Een afgelopen jaar verkregen rosmolen is in orde gemaakt en op het demoveld gepositioneerd. Er zijn volop demo's van trieuren, graan malen, hout zagen en klieven, puin breken, stationaire motoren, smeden en veel meer. In de warme tent is bij muziek een natje en een droogje te nuttigen. Ook is er een loterij, met als hoofdprijs een mooie, goed lopende Farmall Cub. Toegang gratis van 9.00 tot 18.00 uur, parkeren ook en nu vlak bij het showterrein , Bossingel 3. Info: dorsdagbladel@gmail.com.

Met de HMT op reis in 2026

Van woensdagavond 18 tot en met zondagmorgen uari 2026 reizen we naar Engeland voor een bezoek aan Ford-verzamelaars, bijzondere collecties en een grote wintershow. Tijdens deze reis bekijken we onder meer een collectie die bekendstaat als de grootste County-verzameling van het Verenigd Koninkrijk. De wintershow zelf trekt jaarlijks ruim 15.000 bezoekers en biedt meer dan 1.500 kavels die via een veiling worden verkocht. Ook de Ford & Fordson Association is er vertegenwoordigd met een indrukwekkende line-up van meer dan 100 tractoren. We zijn drie dagen in Engeland en maken de overtocht met de nachtboot vanuit Hoek van Holland.

Van donderdag 21 tot en met maandag 25 mei 2026 reizen we voor deze vijfdaagse busreis naar Frankrijk. We zien verschillende tractorencollecties en agrarische musea. We bezoeken onder andere de show in Azannes, waar 400 vrijwilligers ruim 80 ambachten uit de 19e eeuw tot leven brengen. In Parijs is er de keuze uit twee programma's: een bezoek aan het Science Museum of een bustour langs de hoogtepunten van de stad. We verblijven in steden als Rouen, Chartres, Parijs en Luxemburg. Niet alleen voor tractorliefhebbers, maar ook zeer geschikt is voor meereizende dames.

Bekijk de volledige programma's met reissom op de website HMTKlep.nl of stuur een e-mail aan info@hmtreizen.nl en vraag de reisinformatie die op verzoek ook per post verstuurd wordt. U kunt ook bellen met de reisleider van de HMT; Anne-Marie Regelink-Koetsruiter. (06) 11 95 59 99.

Kleppertjes

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. 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

2 Olie geveerde schokdempers voor Eilbulldog. Bosch koplampen geheel messing vlakglas Ø 200 mm. Harry Koppens +31 (0) 611011286.

Wielen met banden 750 x 20 4stuks Aart Scherff waardhu@gmail.com +31 (0) 622436489.

Hanomag JR 425 met hefinrichting, bouwjaar, gerestaureerd en gespoten. Nieuwe accu, verlichting, banden en dynamo. Koos Janssen +31 (0) 683251436 janssenkoos@hetnet.nl

2 Mooie voorwielen velgen met goede banden 7,50 x 20 inch. Komen van John Deere 3130. Met verzwaarde velgranden. Henko van der Vegt vegtvanderhenko@gmail.com +31 (0) 06-35760167.

Renault tractor onderdelen met MWM motor bouwjaar 1960 en een PZ hark. Ruth Awater +31 (0) 616295070 w.awater@hetnet.nl .

Suroko jas voor Ferguson. 500 spanbanden 8,50 mtr.. 200 spanbanden 4 meter nieuw. 200 spanbanden 35 mm, lang 4 mtr. nieuw. Diverse 2 sprong kettingen 1 mtr. / 1,50 mtr. / 2 mtr.. 1000 hijsbanden €150,00. 5x dommekracht. Partij harmsluitingen, partij draaihaken nieuw. 5x bankschroef, Scheepstouw ± 6 tot 7 mtr. 70 ton. Nieuwe overalls 50 st. maat 44 tot 64 regen en vuurbestendig van nieuw €125,00 nu voor €35,00. Henk Geurtsen +31 (0) 653373883.

Sneeuwschuif links en rechts mech. verstelbaar 150 cm voor heftruc in goede staat kleine zoutstr wielaandr gebruikt 7 nieuwe borstels Imants grasopraper-veegmachine Dinplaat voor MB 700K. Wiel Kicken +31 (0) 653794226 jmwkicken@ziggo.nl.

Zeer mooie Nuffield 10/60 geheel gereviseerd. Bouwjaar 1962 JW Mandjes 0306773161 mandjesj@xs4all.nl

Regelventielen, Dynamosteun, Gloeikegel, Gloeikegelhouder van Pampa. Martien van de Kerkhof +31 (0) 626236203 martienenthea@hotmail.nl.

Voor onderdelenboeken, werkplaatshandboeken en bedieningshandleidingen origineel, kopie of op CD. J Huis +31 (0) 6-57032408zie: www.onderdelenboeken.nl. (Niet Op Zondag).

Hummel DT54 tractor met Nederlands kenteken loopt en rijd goed €1650. Bas Janssen +31 (0) 638494028 bfcjanssen@hotmail.com.

Wielen met banden voor Unimog 10,5 x 20 4stuks Achterspatborden voor Percheron. Anton van de Heijning +31 (0) 643685375 aentvdheijning@hetnet.nl

Cirkelzaag tafel in de hef aangedreven met aftakas van de trekker. TJ van Broeck +31 (0) 630015600 vanbroeck@zeelandnet.nl.

Originelen e.o. ingebonden kopie Oldtimer trekkerboeken (alle merken) ter reparatie/ook op CD,s/ tel of app: Marianne van Schie 0645153261 - landbouw@hetnet.nl.

Div. magneetontstekingen en houtgasgeneratoren . Ook losse delen en reparatie. Jan van den Eerenbeemt Liessel +31 (0) 650288096 technochemie@hetnet.nl.

70 liter Cardanolie 80w90 Prijs in overleg. Geert Tielen +31 (0) 640520914

Busatis 11C2 maaibalk, compleet, inclusief nieuw reserve mes: € 100,- (de machine staat in Heijen, Noord Limburg). Hans van Iterson +31 (0) 645323473 hgvaniterson@gmail.com

Wegens plan beeindigen van verkoop trekkerboeken o.a. kopieen/originele Werkplaatshandboeken/ Instrukties/ Onderdelenboeken/motorboeken/ folders Marianne van Schie +31 (0) 645153261 / Email: landbouw@hrtnet.nl of appen. Merken zijn vanaf A - Z.

Smeertoestel stationaire motor Graisseur -Garoo VLE-BREVETE S.G.D.E. Div. Kristem draadsnijgereedschap: UNC en Withworth tot 2 duim. Div. oliedruppellaars en vetdoppen, div. vaste ruimers tot 1,5 duim. Div. hydrauliekpompen. Martien van de Kerkhof +31 (0) 626236203 martienenthea@hotmail.nl.

Mooie Zetor a, in nette staat. Nieuwe banden, nieuwe accu. bouwjaar 1959 ,diesel. Tinus Populiers +31 (0) 623446937 xxangelique87xx@hotmail.com

Din plaat en trekhaak voor MB-trac 700 K. Twee voorwielgewichten (2 helften) voor Eicher smalspoor. 7 nieuwe borstels voor Imants veegmachine. Wiel Kicken +31 (0) 653794226. jmwkicken@ziggo.nl

Deutz D4005 met kenteken. Lister L 7pk compleet lopend met watervat. Lister Hopper 7pk compleet en lopend. IJzer beugelzaag 400V. Dubbellucht 12-4-36. Waterpomp Stork. Diverse haakse overbrengingen. Christ Jansen +31 (0) 623197777.

Molcon dubbellucht 11x32, Molcon kooiwielen 11x28,onderdelen Schmotser schoffelbalk, Cramer aardappelpoter. Henk Stoltenborg +31 (0) 575441375 henkstoltenborg2@gmail.nl

Gebruikte onderdelen Lanz-Bulldog 9506. Twee mooie velgen maat 30" + mooie vloerplaat + mooie brandstoftank, de leidingen zullen moeten nagezien worden + zitting. Marc Magherman +32 0478374271 maghermanmarc@gmail.com

Tandem kooimaaier Ransomes € 100,- (de machine staat in Heijen, Noord Limburg) Hans van Iterson +31 (0) 645323473 hgvaniterson@gmail.com

Borga Paardenkop-pers Adri Maljaars +31 (0) 615931380 e.maljaars@kpnplanet.nl

David Brown 990 (Case-versie), ca. 56 pk, bouwjaar 1974. In goede staat, voorzien van kenteken. De trekker heeft een Sirocco veiligheidsbeugel. Kees de Jong: +31 (0)162-427414. a.vd.schriek@hccnet.nl

523 Cormick startmotor voor b 450, Strela hooihark, veewagen ,lely kunstmeststrooier,Schuitenmaker maiswagen 3 schaar wentelploeg, Lemke 2 schaar rondgaande ploeg. Jan van den Broek +31 (0) 633883175 magdavdbroek@skynet.be

GEVRAAGD

Grille voor Same` Drago 100 tractor. Lin Hermanns +31 475401658

Dommekracht 10 ton. Henk Geurtsen +31 (0) 653373883.

Cusion wielen ong.110 cm. Hoog. Mart van Bommel +31 (0) 657684505 info@vanbommeldeurne.nl

Folders van trekkers van voor 1980 uiteraard tegen vergoeding.aanbiedingen Wim Hoff Westerhaar +31 (0) 655725109 info@jwhoff.com

Porsche Diesel P122 met maaibalk. Eberhard frees rotavator met aftakas. Harry Koppens +31 (0) 611011286

Ik ben op zoek naar een hulpstuk om een PZ 2000 snelhooier aan een vaste werktuigbalk te monteren. Foto's, tekeningen of namaken mag ook. Wilco Janssen +31 (0) 612962934 wilco.janssen70@gmail.com

Advertentie

HistoParts

Levering van nieuwe onderdelen voor oudere tractoren en oldtimers

Motoronderdelen	6 volt materiaal
Plaatwerk	(Magneet) ontstekings onderdelen
Radiateuren	Oliedruk, ampere & temperatuurmeters
Stikkersets	Uren- & toerentellerklokken
Bougie's & toebehoren	Electrisch schakelmateriaal
Katoen omweven draad	Verlichtingsmateriaal
Tractorverf & verfbenodigdheden	Uitlaatdempers, etc.

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

www.histoparts.com

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