

# BOUW MACHINE

50  
jaar

23 OKTOBER 2015 50<sup>e</sup> JAARGANG NUMMER 10

Ondernemend in bouwmatenroel | [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl)



# 50 JAAR BOUWMACHINES

Het is deze maand precies 50 jaar geleden dat de eerste uitgave van BouwMachines bij een grote groep bouw- en grondverzetbedrijven op de mat viel. Uitgever Misset had met de uitgave als doel om 'een belangrijke bijdrage te leveren aan een economisch en technisch verantwoorde toepassing van materieel in bouw en grondverzet'. Bladerend door nummer 1 van oktober 1965 is een glimlach niet te onderdrukken. Na een reeks personalia en wat nieuws, duikt een redacteur in de wereld van de mobiele kraan, die wordt betiteld als een veelzijdig transportmiddel. Een collega-redacteur verhaalt over laadschoppen: ontwikkelingen, mogelijkheden, uitvoeringen. Prachtig om deze verhalen van toen in het perspectief van nu te lezen. In de 50 jaar dat BouwMachines de sector van informatie voorziet, is er veel veranderd in onze wereld. Nieuwe ma-

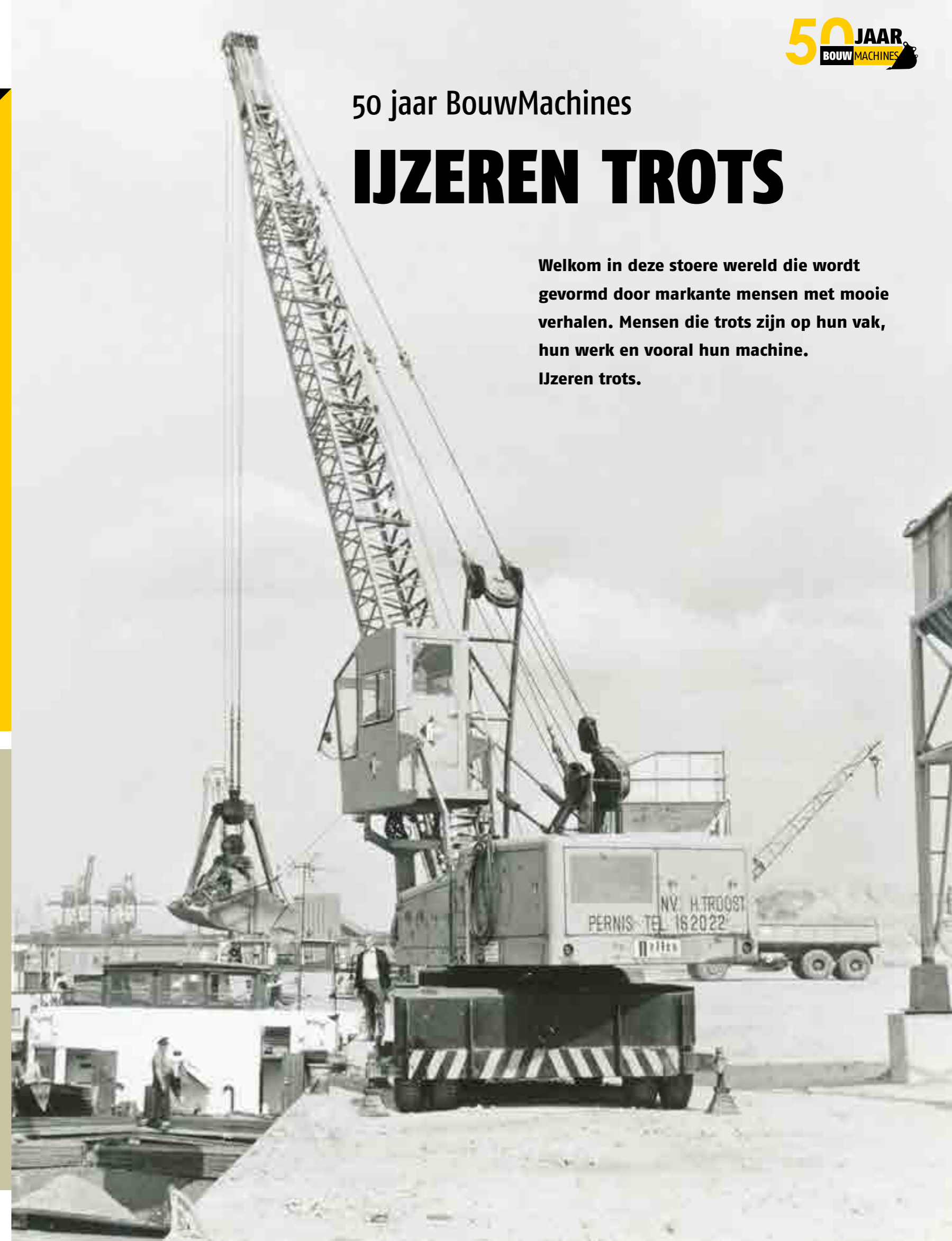
chines voor nieuwe toepassingen deden hun intrede, spierkracht maakte plaats voor hydrauliek, onder de motorkap voltrok zich een ware revolutie. In deze jubileumuitgave laten we vijftig jaar innovatie, ontwikkeling en werken met bouwmachines de revue passeren. Voor menig een zal het herinneringen oogsten zijn. Daarnaast vertellen trotse bezitters van machines uit het (verre) verleden over hun passie. Machinisten en monteurs verhalen over de veranderingen die hun vak doormaakte. We blikken terug, maar ook vooruit met SOMA Zwarte Corps en BMWT. Er is in een halve eeuw heel veel veranderd. Maar er is ook veel hetzelfde gebleven: de passie voor techniek, de innovatiekracht, onze ijzeren trots. Veel leesplezier!

Harrie Hoitink | Hoofdredacteur  
www.bouwmachines.nl

50 jaar BouwMachines

# IJZEREN TROTS

**Welkom in deze stoere wereld die wordt gevormd door markante mensen met mooie verhalen. Mensen die trots zijn op hun vak, hun werk en vooral hun machine. IJzeren trots.**



## CONTACT

### REDACTIE



Hoofdredacteur  
**Harrie Hoitink**  
06 51 02 44 73  
harriehoitink@vakmedianet.nl



Redacteur  
**Cynthia Herweijer**  
088-5840659  
cynthiaherweijer@vakmedianet.nl

### VERKOOP



Advertentieverkoop  
**Hans Hoogendoorn**  
088-5840728  
hanshoogendoorn@vakmedianet.nl

Persberichten kunt u inclusief fotomateriaal in hoge resolutie sturen naar [redactiebouwmachines@vakmedianet.nl](mailto:redactiebouwmachines@vakmedianet.nl)



## Van smid tot specialist

**1953** De groeiende vraag naar een Verachttert bak wordt in klare taal beantwoord: uitbreiding. Een nieuw complex vervangt de smederij. Drie werkbedrijven vinden hier hun onderdak. Het constructiebedrijf, de afdeling stansmessen en de aannemerij. In het constructiebedrijf worden ondertussen de grondwerkzaamheden op de voet gevolgd. En inventief worden oplossingen geboden. Zoals de eerste dragline-taludbak.

**1960** De turbulente jaren zestig betekenen ook voor Verachttert een doorbraak. De hydraulische graafmachine opent nieuwe mogelijkheden. Verachttert grijpt die kans. Steunend op de grondige kennis van de Nederlandse bodemgesteldheid. Rekening houdend met de problemen van uitvoerders en machinisten. Rijke ervaring, die Verachttert in eigen ontwerpen stopt. Oersolide bakken, grijpers en andere uitrustingsstukken voor grondverzet-machines worden vervaardigd. Van jaar tot jaar méér. Ongeveer de helft van die jaarlijkse productie wordt dagelijks beproefd op eigen, Nederlandse bodem. De andere helft vindt z'n weg snel in het buitenland.



De Connect'o'maat of de connector van Verachttert. Door Verachttert het eerst geïntroduceerd. Om elke bak aan elke hydraulische graaver te koppelen. Sterk en vast. Een veel besproken stukje techniek. Vooral door de consument die hebben er nog steeds geen passend antwoord op gevonden.

De connect'o'maat, veel nagemakt maar nog niet gelijkaard.



VERACHTTERT B.V. / NEDERLAND

**1980** De productieruimte in Kerkdriel, waar het bedrijf sinds jaar en dag gevestigd was, is te klein. Een nieuw bedrijfspand wordt betrokken in 's-Hertogenbosch. De ontwikkeling die voor Verachttert nooit heeft stilgestaan kan hier met sprongen vooruit. De productiecapaciteit wordt aanzienlijk vergroot. Het personeelsbestand verdubbelt. Met man en macht wordt het specialisme dat bij Verachttert gegroeid is tot unieke mogelijkheden uitgebouwd.

**2000** Rond de eeuwwisseling wordt de productie van Verachttert overgenomen door Caterpillar Worktools (CWTS). Verachttert Nederland gaat als zelfstandig bedrijf verder en wordt dealer van CWTS in Nederland. Later wordt Verachttert onderdeel van PON. Al snel verhuist Verachttert, wegens de steeds uitbreidende activiteiten zoals de steeds groter wordende Rent & Used afdeling, naar een nieuwe veel grotere locatie in 's-Hertogenbosch.

**Heden** Vandaag de dag biedt Verachttert haar uitrustingsstukken aan met een uitgebreid servicepakket dat alles omvat van advies op locatie tot de aftersales en ondersteuning bij onderhoud en reparaties. Alle producten worden in samenspraak met de klant optimaal afgestemd op de machine en de uit te voeren werkzaamheden om zo een maximaal rendement te halen. Verachttert is een begrip. Koopt men een product van Verachttert dan weet men automatisch dat de kwaliteit en service van een zeer hoog niveau is.

# Verachttert feliciteert Bouwmachines met hun 50-jarige Jubileum

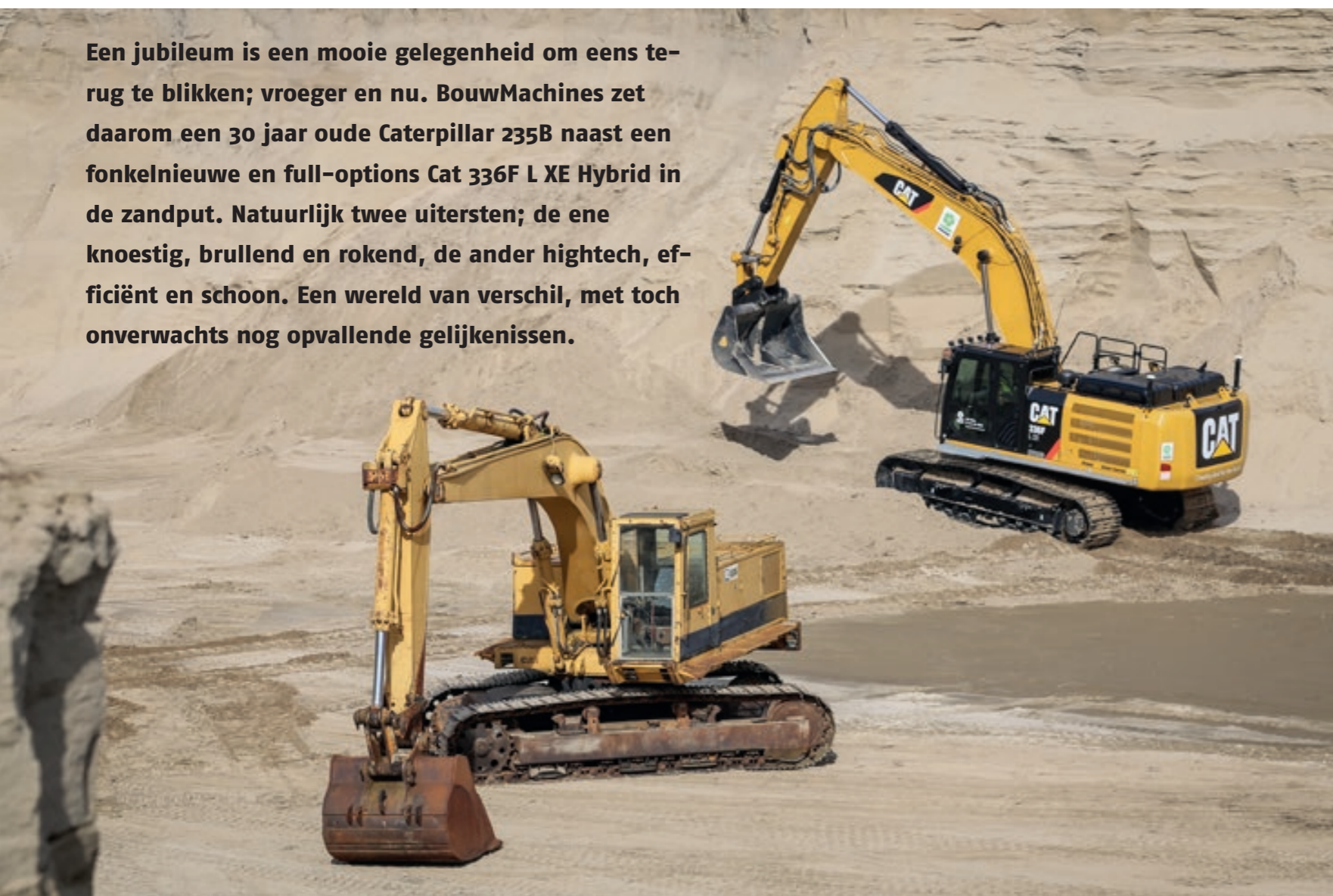
**W**  
**VERACHTTERT B.V.**



Twee werelden, één gedachte

# JAREN VAN VOORUITGANG

Een jubileum is een mooie gelegenheid om eens terug te blikken; vroeger en nu. BouwMachines zet daarom een 30 jaar oude Caterpillar 235B naast een fonkelnieuwe en full-options Cat 336F L XE Hybrid in de zandput. Natuurlijk twee uitersten; de ene knoestig, brullend en rokend, de ander hightech, efficiënt en schoon. Een wereld van verschil, met toch onverwachts nog opvallende gelijkenissen.



**H**erinneringen aan vroeger hebben we allemaal. Of ze waarheidsgetrouw zijn is een tweede. Want door de jaren kunnen die herinneringen aardig geromantiseerd of juist ten negatieve vertroebeld zijn. Het 50-jarig bestaan van BouwMachines leek ons een mooie gelegenheid om zulke herinneringen een beetje te staven. Hoe verhouden die machines van weleer zich tot hun hedendaagse versie? Daar kun je pas achter komen door zo'n oudje naast een moderne machine te laten draaien; en die gelegenheden zijn in de dagelijkse praktijk schaars. Vrijwel alle machines uit de jaren zeventig en tachtig zijn immers ter ziele of draaien hun uren inmiddels op een verre exportbestemming. Liefhebbers die een klassieke 35-tonner voor de hobby erbij houden zijn ook niet dik bezaaid. Dankzij enthousiaste medewerking van een aantal bedrijven (zie kader) is het toch gelukt; de foto's zijn het bewijs.

## Zes schakelaars en een grote gashendel

En sta je eenmaal naast zo'n brullende 235B, dan komen de nostalgische verhalen vanzelf. Stap je in de cabine dan valt de eenvoud op. Geen fratsen. Geen menustructuren. Geen opstartschermen. Gewoon zes dikke wipschakelaars voor de zeldzame elektrische functies, die alleen bestaan uit de kachel, de verlichting en de ruitenwisser (met sproeier!). Grote joysticks en een forse gashendel rechts. De 235; een machine die destijds concurreerde met andere rupsgraafmachines die luisterden naar bijna iconische verdwenen merknamen als Poclair en Åkerman. Bij het tot leven wekken van de oude Cat bevestigt deze iets wat we al wisten; de 235 stamt uit de tijd dat roetfilters of AdBlue-tanks nog geen noodzaak waren. Hierdoor is het zicht vanuit de cabine nog prima rond-



*Linksboven: van een warme en lawaaiige hut naar een serieus onderkomen voor de machinist, van alle gemakken voorzien en ondersteund door camera's en displays. Een wereld aan verschil, toch bleef veel hetzelfde. De basisvarianten rollen uit dezelfde fabriek en je start ze ondanks het leeftijdsverschil met dezelfde sleutel.*

*Rechtsboven: de krappe cabine (lxbxh 140x 82x 171cm) van vroeger kent nauwelijks klokjes en schakelaars. Voor ergonomie was nog weinig oog. Met het ene pedaal ga je vooruit, met het andere achteruit. Sturen doe je door de middenhendel naar links of rechts te bewegen.*

*Rechtsonder: tegenwoordig is er van alles meer; meer ruimte (lxbxh 165x93x160), meer comfort, maar ook meer functies. 3D-gps, productiemeting, elektrische bediening. Zelfs iets simpels als extra hydrauliefuncties waren vroeger niet te krijgen, maar zijn nu onmisbaar.*



1965

*De zelfrijdende Franse Poclair TY45 was één van de eerste hydraulische graafmachines die in ons land werd verkocht.*

1965



*Een kruising tussen een trekker en een graafmachine: vanuit Engeland werd de JCB 4C graaf-laadcombinatie ingevoerd.*

1965



*Een Cleveland sleuvengraver ingezet bij de aanleg van het Nederlandse aardgasnet.*



1965



Elektronica maakt de laatste decennia een niet te stuiten opmars. Dat zie je prachtig in de zekeringenkastjes. Volstonden vroeger nog deze 10 glaszekeringen, tegenwoordig zijn er al minimaal zo'n 50 nodig. In dit geval zijn nog zo'n 20 extra zekeringen bijgeplaatst voor het afzekeren van alle opgebouwde extra's.

om; camera's waren dan ook nog geen optie destijds. Bij het aantrekken van de dikke gashendel hoest de CAT een flinke rookwolk op. De motor is nadrukkelijk aanwezig, trilt, zakt in toeren en brult wanneer er flink gewerkt moet worden. Een toerenteller is niet aanwezig, maar tegelijk ook niet nodig. Je hoort en voelt feilloos wat de machine doet. Ruig voor een half uur, maar dan ga je het comfort van de moderne machines wel waarderen.

**Diesel erin en draaien**

Arjan van Gangelen van Pon Equipment sleutelde er vroeger als monteur bij Geveke zelf nog aan. Voor hem is de 235B een feest der herkenning. Arjan: 'Ze liepen en werkten altijd. Diesel erin en draaien. Maar als je er service aan moest doen, dan was je wel klaar.' Even snel een sprocketwiel wisselen was er bijvoorbeeld niet bij; dat was een klus die toen alleen in de werkplaats kon. Het sprocket moest met speciaal gereedschap op de conische splin-as van de 235 geperst worden. Bij een oliewissel stond de hele onderkant van de machine vol lekbakken en om overal goed bij te kunnen was het de kortste klap om alle bovenbeplating eraf te halen. Hoe anders is dat vandaag de dag. De nieuwste generatie Cat, in de

vorm van de 336F L XE Hybrid, lijkt wat dat betreft in geen velden of wegen meer op zijn voorvader. De vooruitgang is enorm geweest de laatste jaren, maar toch blijken veel zaken van vroeger nog herkenbaar. Het concept van de moderne graafmachine is nog opvallend gelijk aan de oer-Caterpillar. Want heel veel zaken zijn in 40 jaar opvallend hetzelfde gebleven. Het zijn de geijkte Caterpillar kenmerken. Zo zijn er de servicepluggen op de pompen, waar monteurs snel een drukmeter aan kunnen sluiten. Ze waren er in de jaren zeventig, en zitten er nog altijd. Identiek. Hetzelfde geldt voor de contactsleutels en de sleutels van het massaslot: exact hetzelfde.

Ook de bouw van beide machines toont grote gelijkenissen. Het concept van de graafmachine is nauwelijks gewijzigd. Rupsen, lengte en bouw van de giek met gietstukken en lepelstee; alle bepalende maten zijn praktisch ongewijzigd. Veiligheid en bereikbaarheid waren ook in de jaren zeventig opvallend genoeg al een punt. De handreling en treeplanken rondom waren toen ook al aanwezig, net als de grote deuren waarachter de componenten te vinden zijn. De moderne 336F komt als basismachine net als de allereerste 235 van 40 jaar oud uit nog steeds dezelfde fabriek in Gosselies (B.) De high-



De oude Cat is door de hoge onderwagen slecht bereikbaar voor onderhoud. Vanaf het maaiveld kun je nergens bij, in tegenstelling tot de moderne machines.



We kennen het beeld; de schonere motoren van nu vereisen een batterij aan koelers én aan uitlaatgasbehandeling. AdBlue tanken is nu een must.



Zo ging het vroeger. De motor dreef grote pompen aan die veel liters gaven. Elk hydrauliekblok had zijn eigen functie en stuurde de olie door wanneer deze het commando kreeg.



De laatste stand der techniek; solenoids sturen de hydrauliekblokken elektronisch aan waardoor de oliestroom optimaal aangestuurd en benut wordt.



1966

De ABG Titan 300 van Bruil Arnhem. Dit was de eerste asfaltafwerkmaschine met een volautomatische laagdikteregeeling en een werkbreedte van zes meter.

Voor het grondverzet in de nieuwe Flevopolders worden onder andere NCK-draglines ingezet

1966



1967



De eerste in Nederland in licentie gebouwde Hitachi voor de Tilburgse schouwburg. De machine wordt gepresenteerd aan een Japanse delegatie van Hitachi.

De Hovers MH23 was de eerste heistelling met een vaste hydraulisch verstelbare makelaar. De machine werd ontwikkeld en gebouwd door Hovers.



1968



Geen terminal, geen menu's en touchscreen, maar zes grote tuimelschakelaars bedienen alle elektronica op de 235B.



Opmars van de ICT is niet te stuiten; camera's, 3D-gps, programmeerbare functies en het opslaan en op afstand uitlezen van de machines. Alle merken leveren het heden ten dage.

tech Hybride variant in dit verhaal komt uit Japan. Verschillen zijn er ook. Zo heeft de 235 nog geen slangbreukventielen op de cilinders; die kwamen pas in de jaren negentig in zwang en zijn nu niet meer weg te denken. Ook kwam een eindaandrijving op de rijmotor van het rijwerk pas later. De 235B heeft nog een vertragingskast aan de binnenzijde van het rijwerk.

#### Revolutie in hydrauliek

Terwijl het lompe ijzerwerk verbazingwekkend hetzelfde is op beide machines, verschilt de hydrauliek onder de kap als dag en nacht. Op de 235B draait de motor 2.300 tot 2.500 toeren om twee forse pompen aan te drijven. Die drukken de olie door ventielblokken die elk een eigen functie bedienen. Joysticks in de cabine werken met stuurdruk om deze blokken te bedienen. Hoe anders werkt dat nu. De motor, met veel meer pk's, drijft nu juist twee kleinere pompen aan. Dankzij slimme elektronische ventielenblokken wordt de olie efficiënt verdeeld. Geen stuurdrukken vanuit de cabine, maar slechts een dun bosje kabels naar de solenoids op het ACS-blok. Andere grote verschillen zijn er vooral op het gebied van onderhoud. Tegenwoordig zijn alle filters prima vanaf het maaiveld bereikbaar, op de oude 235B nog niets; de machine



kent namelijk een veel hogere bouw van de onderwagen. Op de moderne Cat is het juist de bovenwagen die een veel hogere opbouw kent. Logisch; alle hightech, hybride techniek, emissiebeperkende katalysatoren en filterpakketten kregen een plekje op hetzelfde aantal vierkante meters als zijn voorvader; de engineers konden dus niet anders dan de hoogte ingaan. Dit beperkt het zicht wel in vergelijking met het toch wel riante uitzicht vanuit de krappe en antieke glazen hut. Maar dat is werkelijk het enige offer dat de moderne machinist gebracht heeft. De hybride machine heeft een hogere productiviteit dan zijn voorvader, en gebruikt ongeveer de helft van de hoeveelheid diesel. Eventuele heimweegevoelens naar de goede oude tijd zijn snel vergeten na het draaien op de Cat 336F. Wat een techniek en wat een vooruitgang in die tijd.

Want terwijl de basis hetzelfde bleef, vond er onder de kap een revolutie van finetuning en comfort plaats. Natuurlijk ook bij de andere fabrikanten. Vooruitgang die nog lang niet gestuit lijkt met de opkomst van nieuwe aandrijftechnieken, nieuwe mogelijkheden en nieuwe hulpmiddelen. Ondanks de progressie blijft het prachtig om het verleden te koesteren, daar ligt immers de basis. Op naar de volgende 50 jaar.

Kijk voor meer foto's en achtergrondinformatie over de beide Cat's op [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl)



## TECHNISCHE GEGEVENS

<b>Merk:</b> Caterpillar	<b>Merk:</b> Caterpillar
<b>Type:</b> 235BH	<b>Type:</b> 336F L XE Hybrid
<b>Bouwjaar:</b> 1986	<b>Bouwjaar:</b> 2015
<b>Gewicht:</b> 38.297 kg	<b>Gewicht:</b> 38.900 kg
<b>Motor:</b> CAT 3306, 10,5 liter zescilinder	<b>Motor:</b> CAT C9.3 ACERT, 9,3 liter zescilinder
<b>Vermogen:</b> 145 kW (195 pk)	<b>Vermogen:</b> 235 kW (320 pk)
<b>Emissienorm:</b> 0	<b>Emissienorm:</b> Stage IV
<b>Verbruik (indicatie):</b> 45 liter/uur	<b>Verbruik (indicatie):</b> 23 liter/uur
<b>Hydrauliek:</b> 2x LS-pomp 720 l/min.	<b>Hydrauliek:</b> 2x LS-pomp 570 l/min.
<b>Bediening:</b> Servo-joysticks	<b>Bediening:</b> Elektronische-joysticks
<b>Land van fabricage:</b> België	<b>Land van fabricage:</b> Japan

#### MET DANK AAN:

Bouwmachines wil graag een aantal bedrijven bedanken die meewerkten aan het tot stand komen van dit artikel: De Vries en Van de Wiel, voor het vertrouwen en het beschikbaar stellen van hun gloednieuwe CAT 336F L XE Hybrid. Verhaegh Trading in Winterswijk voor het beschikbaar stellen en het op locatie afleveren van hun 235B. Hoftijzer uit Aalten voor het beschikbaar stellen van hun zandput 't Hilgelo in Winterswijk. En tot slot Pon Equipment voor het organiseren van het transport en de technische uitleg.



1968

Na de oorlog werd veel oud legermateriaal omgebouwd voor de wegebouw. Deze Amerikaanse FWD Terracruz rakettransporteur werd een cementspreider.

Een Caterpillar 657 scraper en een DD9G push dozer graven de ondergrond van de Enci-groeve in Zuid-Limburg af.

1969



1969

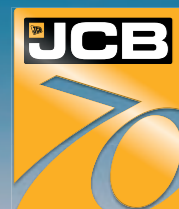


Met de opkomst van de hydraulische graafmachine zakte de vraag naar draglines snel in. Ook naar een moderne dragline als deze Lorain.

Bij de aanleg van de A1 dwars door de Veluwe werd bijzonder zwaar materieel ingezet, zoals LMG Schoepwiel-graafmachines en International dumptrucks.



1970



# JCB denkt met praktijk mee

## Korte lijntjes tot de klant

De goudgeel-met-zwarte bouwmachines van JCB zijn over de hele wereld een betrouwbare hulp voor ondernemers. Ontwikkeld met een goed gevoel voor wensen uit de praktijk. Ontworpen door een sterk innovatief bedrijf. In Nederland verkocht en onderhouden door vijf toegewijde hoofddealers en enkele subdealers.

De reputatie van JCB staat als een huis. In thuismarkten Groot-Brittannië en India is de merknaam zelfs soortnaam geworden: een graaflaadcombinatie heet daar simpelweg een JCB. Net als het overgrote deel van de klantenkring is de Britse onderneming een familiebedrijf. Dit geldt trouwens ook voor de vijf

Nederlandse heavy-line dealers (hoofddealers die het volledige programma leveren). Dat praat gemakkelijk, als je op dezelfde golflengte zit: platte organisatiestructuur zonder poeha, veel praktijkkennis paraat.

Juist doordat JCB zo dicht bij de bouwmaatschappij staat, innoveert het sterk in die zaken die de gebruiker vooruit helpen. De klantenwens staat voorop, input en kritiek zijn meer dan welkom. Zo slaagt JCB er al 70 jaar in de markt te verrassen met producten die zeer goed aanslaan. Zoals bijvoorbeeld de eenarmige schranklader, die het in- en uitstappen niet alleen veel makkelijker maakte, maar ook veiliger. Of de telescopische arm van de verreiker. Begonnen als machine om krappe potstallen mee uit te mesten, maar ondertussen niet weg te denken in tal van bedrijfssectoren. Nog een praktijkvriendelijke innovatie van het merk is de regeneratiehydrauliek, waardoor het hydraulieksysteem veel minder olie nodeloos rondpompt door reeds aanwezige olie slim te hergebruiken.

## Onderneming in cijfers

- 70 jaar ervaring
- 53 jaar in Nederland (als eerste vestiging 'overseas')
- Top 3-speler in aantallen geproduceerde bouwmachines
- Met 22 fabrieken en 11.000 werknemers aanwezig op 4 continenten
- 750 dealers in 120 landen op 5 continenten
- World Parts Centre verscheept meer dan 30.000 onderdelen per week
- ondersteuning 24/7/365
- 2.000 dealerdepots

## Zelf doen als je het zelf beter kunt

Het motto van de familie Bamford: als wij iets voor hetzelfde geld net zo goed kunnen maken, dan dóen we het ook zelf. Eenvoudig inkopen en assembleren is hen eigenlijk vreemd; dat gebeurt alleen als het duidelijk voordeliger is bij minstens dezelfde kwaliteit. JCB maakt dan ook zijn eigen motoren, assen en transmissies. Dat deze visie geen grootspraak is, bewijst een uitgebreide kring van afnemers die deze componenten kopen en inbouwen in hun machines. Een beter bewijs voor kwaliteit is er niet.

Voordeel van veel productie in eigen huis is dat JCB de diverse componenten in zijn machines optimaal op elkaar kan laten aansluiten. Niet voor niets kunnen de motoren tot en met Fase IV aan de emissie-eisen voldoen zonder roetfilter! Dus geen brandgevaar, geen vervanging van roetfilters nodig en minder onderhoud. Tegelijk staat het dieselverbruik in de markt als laag te boek. Een ander speerpunt is veiligheid; JCB is op dat punt trendsetter in

## 70 jaar familiebedrijf

### Joseph Cyril Bamford

De letters JCB verwijzen naar zijn oprichter. De Brit Joseph Bamford begon in 1945 in een garage met de productie van agrarische kippers. Vier jaar na zijn dood staat nu zoon Anthony aan het roer van een wereldwijd opererende onderneming met 11.000 medewerkers. Indrukwekkend, maar beslist geen kille, anonieme moloch. Al die tijd bleef de organisatie 'plat', een familiebedrijf in hart en nieren met een gemakkelijk benaderbare leiding. En 70 jaar ervaring met klantenwensen - beslist geen beginners in het speelveld. JCB is altijd sterk geweest in innovaties. Een korte vlucht door de geschiedenis.

- In 1952 ziet de Mk1 Excavator het levenslicht, die in 1963 uitgroeit tot de designklassieker 3C. In Nederland graaflaadmachine genoemd, internationaal een backhoe loader, maar in Engeland en India simpelweg bekend als 'een JCB'.
- Dit jaar ook de introductie van JCB-geel als bedrijfskleur, in 1953 gevolgd door het logo.
- De eerste verreiker, de 520, is er in 1977 en veroverde de markt.
- 1990 levert de Fastrac op, 's werelds eerste volledig geveerde hogesnelheidstrekker.
- In 1993 wordt de JCB robot skid steer loader de veiligste schranklader ter wereld.
- Het succes van de Teletruk in 1997.
- In 2012 gaat de Fase IIB EcoMAX-motorenlijn in productie.
- 2013: de miljoenste JCB-machine rolt de fabriek uit.



Groot-Brittannië, waar men strenger is dan hier. Dit leidde bijvoorbeeld tot het To Go-systeem: de chauffeur kan pas weg met de machine na een aantal veiligheidshandelingen te hebben gedaan. Of denk aan het snelwisselsysteem dat hulpstukken alleen aankoppelt in een stand waarbij niemand klem kan komen te zitten.

## Gemakkelijke financiering door eigen dealer

Tot slot geen techniek, maar minstens zo belangrijk: service. Door het fijnmazige dealernetwerk zit in Nederland geen enkele klant verder dan één uur bij een dealer vandaan. Makkelijk, want ook al kun je je tegenwoordig prima oriënteren op het internet: een kandidaatmachine in het echt bekijken geeft toch de beste indruk. En gaat er iets stuk in drukke tijden, dan is hulp dichtbij. Verder biedt JCB in deze tijden van strenge bankiers aantrekkelijke financieringsmogelijkheden.

## Nooit verder dan 1 uur van de klant

**Broekveldt.nl**  
Grondverzet- en Bouwmachines

'Broekveldt BV, reeds 30 jaar JCB-dealer in Noord-Nederland. Wij denken altijd in oplossingen!'  
Broekveldt Grondverzet- en Bouwmachines  
Compagnonsweg 2  
9482 WG Tynaarlo  
(050) 409 20 75  
[www.broekveldt.nl](http://www.broekveldt.nl)

**JCB Bouwmachines Midden Nederland**

'Service makes the difference! Samen met ons team staat wij hiervoor!'  
JCB Bouwmachines Midden Nederland  
Stationsweg 454  
3925 CH Scherpenzeel  
(033) 277 01 74  
[www.bouwmachinesmiddenederland.nl](http://www.bouwmachinesmiddenederland.nl)

**asjes**

'Alles in eigen hand. Als dé JCB-dealer voor Noord- en Zuid-Holland brengen wij u de sleutel tot succes. Daar maken wij ons al jarenlang sterk voor, samen met onze klanten, medewerkers én JCB!'  
Asjes  
Berenkoog 27  
1822 BH Alkmaar  
(072) 561 12 44  
[www.asjes.nl](http://www.asjes.nl)

**nijland SERVICE**

'Ruim 75 jaar sterk in service, en daar zijn we trots op! Naast JCB ook Magni, Platform Basket, Dulevo en Fassi. Alle kennis en kunde is in huis om uw gehele machinepark te servicen.'  
Nijland Service  
Bentelosestraat 58  
7497 MR Bentelo  
The Netherlands  
(0547) 291 291  
[www.nijlandservice.nl](http://www.nijlandservice.nl)

**JCB**

'Een familiebedrijf met gevoel voor de markt. Korte lijnen, waardoor we snel schakelen naar de behoeften van de klant. Uw directe contact van een wereldspeler.'  
JCB  
Zandweistraat 16  
4181 CG Waardenburg  
(0418) 654 654  
[www.jcb.nl](http://www.jcb.nl)

De ijzeren trots van vader en zoons Van de Hoofdakker

# WERKLUST VL1500 EN O&K MH3

Al jaren had Henk van de Hoofdakker het plan een Werklust VL1500 wiellader te restaureren. In 2011 maakte hij deze droom, samen met zijn zonen Gijs en Richard, waar. Inmiddels zijn de drie mannen eigenaar van drie Werklust wielladers en een O&K MH3 mobiele graafmachine uit de jaren zeventig van de vorige eeuw. Vader en zoons hebben nog één bijzondere machine op hun verlanglijstje staan.



V.l.n.r. Richard, Henk en Gijs van de Hoofdakker.

Zo'n beetje elk vrij uurtje sleutelt Henk van de Hoofdakker (62) aan één van de machines. Zo ook deze zaterdagmiddag. Terwijl zonen Gijs (42) en Richard (36) het verhaal doen over hun gezamenlijke hobby, staat vader Henk met een slagsleutel in de hand nog wat moeren aan te draaien.

Al 40 jaar werkt Henk als machinist op een shovel bij Zanden grindhandel Piet Spies in Kesteren. Werklust was en is al die jaren zijn merk. Hier is ook zijn liefde voor het oer-Hollandse product begonnen. Al langer sluimerde het idee om ooit eens ergens een oude Werklust wiellader op de kop te tikken en deze dan samen met zijn zoons te restaureren. In 2011 voegden de mannen de daad bij het woord. Bij een boer vonden ze een Werklust VL1500 uit 1974. 'De beplating zag er goed uit, maar technisch was de machine een vraagteken', vertelt Gijs van de Hoofdakker, in het dagelijks leven machinist op een Liebherr 924Compact bij Mouwrik Waardenburg. Wezenlijke onderdelen als remmen en een stuurinrichting ontbraken bij de wiellader en ook bijvoorbeeld de bakpennen moesten vervangen worden.

### Grote knal

Heel wat sleuteluren verder konden de mannen met de Werklust de weg op. Maar al direct bij het eerste ritje ging het mis. 'Een grote knal en daarna deed-ie niets meer', lacht Richard, machinist op een Mecalac 12NTX bij Van Verseveld Infra in Elst (U). 'De motor was volledig vastgelopen.' Ook dit euvel wisten de mannen te verhelpen, en toen de machine weer optimaal werkte, togen zij met de gerestaureerde Werklust naar een oldtimershow van vereniging Higro. Daar kwamen ze al snel tot de conclusie dat één machine voor drie mannen wat weinig was. Dus er moest een machine bij komen. Via internet kwamen ze op het spoor van een 9 ton zware O&K MH3 mobiele graafmachine. 'We reden naar Friesland en waren gelijk helemaal weg van deze machine. Die moest mee', verhaalt Gijs. 'De 74-jarige eigenaar nam met pijn in het hart afscheid van zijn kraan, maar was blij dat de O&K bij ons in goede handen is.'

Aan deze graafmachine hadden de mannen Van de Hoofdakker niet veel werk. 'Daar was in al die jaren goed voor gezorgd. We hebben de giek ingekort en de bediening omgezet naar Europese standaarden. Daarna nog een likje verf erover



Gijs van de Hoofdakker vindt het net als zijn broer Richard het mooiste om tijdens een show met de historische machines op een grote berg zand te staan.

en klaar. We zijn enkel nog op zoek naar de originele wielen.' Inmiddels zijn Henk, Gijs en Richard eigenaar van nog twee Werklust VL1500 wielladers. 'We waren op zoek naar een oude Werklust voor onderdelen, maar deze twee machines bleken nog zo goed dat we nog steeds op zoek zijn naar een machine voor de sloop.'

En dan staat op het wensenlijstje van de mannen nog een heel bijzondere machine. 'Bij een verzamelaar in Duitsland staat een Weserhütte HW50 mobiele binnendraaier uit 1972. Die machine heeft in die jaren hier op het bedrijf van Piet Spies gedraaid. Er zijn er destijds maar 44 van gebouwd.'

De mannen benadrukken dat het restaureren van historisch grondverzetmaterieel puur een hobby is. 'De uren tellen we niet. Er is geen handel in dit soort machines, dus het levert ook niets op. Voor vader Henk is het sleutelen aan de machines het mooiste aspect aan de gezamenlijke hobby. Zonen Gijs en Richard halen de meeste voldoening uit het deelnemen aan de oldtimershows. 'Het is prachtig om met zo'n oude machine bovenop een grote berg zand te staan.'

Meer foto's van de Werklust wielladers en de O&K mobiele graafmachine van Henk, Gijs en Richard van de Hoofdakker?

Kijk op [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl)



1970

De Alferder AE 200 asfaltinstallatie bij Reef Oldenzaal. Begin jaren zeventig werden veel kleine asfaltinstallaties vervangen door installaties met een grote capaciteit.

De Warner & Swasey Gradall was met zijn uitschuifbare giek voor het afwerken van taluds een zeer bijzondere verschijning.

1971



1971



De gebroeders Van den Oord kochten in 1971 drie Ahlmann zwenkladers. Drie jaar later werden ze importeur van het Duitse merk.

Caterpillar 657 en 631B scrapers van de Maatschappij Uitvoering Werken aan de slag bij de aanleg van de A76 onder Valkenburg.



1972



# GROEN WERKEN IN EEN GEEL HESJE

Jan Hommes (BMWT): duurzaam en veilig werken worden een license to produce

Wanneer BMWT-directeur Jan Hommes in zijn glazen bol kijkt, ziet hij een toekomst waarin duurzaam en veilig werken in de genen van de sector zitten. 'We zullen wel moeten: als je duurzaamheid en veiligheid in de wind slaat, brokkelt de maatschappelijke tolerantie razendsnel af en sta je gewoon buitenspel bij opdrachtgevers.'

**B**rancheorganisatie BMWT bestond in maart van dit jaar 65 jaar. Van een pure behartiger van de commerciële belangen van importeurs en fabrikanten werd de organisatie in de loop der jaren meer en meer een pleitbezorger van veilig werken met de machines die de leden verkopen. Directeur Jan Hommes: 'Dat we met succes serieus werk maken van machineveiligheid blijkt wel uit het aantal BMWT-keuringen, die jaarlijks wordt gedaan: inmiddels 220.000! Hiermee geven we een belangrijke veiligheidsimpuls aan de sector. Maar we zijn er qua machineveiligheid nog lang niet. Zo gaat er in de configuratie tussen machine en aanbouwdeel nog te vaak wat mis. De gedachte is: machine is CE-gemarkeerd, aanbouwdeel is CE-gemarkeerd, klaar. Mensen staan er vaak niet bij stil, dat de combinatie niet CE-gemarkeerd is. En daar kan het vreselijk mis gaan. De gevolgen hiervan lezen we met enige regelmaat in de krant.'

*Veilige machines is één, veilig ermee werken punt twee.*

'Daar moeten we de komende decennia forse winst gaan boeken. Veilig werken moet een vanzelfsprekendheid worden, in de genen van onze branche en de mensen die er werken komen te zitten.'

*Hoe gaat veiligheid in onze genen komen?*

'Veilig werken moet niet alleen iets van de machinist zijn, maar door de hele organisatie omarmd worden. Als de directeur op de bouwplaats komt, moet die ook een hesje om, helm op en schoenen met stalen neuzen aan. De organisatie moet goed gedrag belonen en mensen - ook de baas - op fout gedrag aanspreken. In de petrochemische industrie wordt al langer zo gewerkt om het aantal ongevallen terug te dringen. Met succes. Duidelijke borden laten zien wat er wel en niet mag. Houd je je daar niet aan, dan volgt een sanctie. Veilig werken is ge-

woon een kwestie van moraal. Gaan er zaken fout? Verdoezel die dan niet, maar meld ze waardoor de organisatie er voor kan zorgen dat ze niet meer kunnen gebeuren.'

*Werkt het ook zo in onze stoere sector?*

'Stoer gedrag wint het nooit van gezond verstand. Als je vijf jaar geleden een groepje kinderen in de donkere maanden naar school zag fietsen, had meestal alleen het laatste kind een reflecterend hesje aan. Zo'n hesje was toch niet stoer... Nu fietsen hele groepen met zo'n veiligheidsvoorziening. Door zaken constant onder de aandacht te brengen, verander je vanzelf de houding van mensen. In bouwmachineland werkt het net zo. Als je een brede machine bij transport over de weg met markeringsuitrust, zie je dat medeweggebruikers daarop anticiperen en er minder ongelukken gebeuren. Met die wetenschap is het toch een kleine stap om als organisatie alle machines die op de weg komen van die markeringsuitrust te voorzien?'

*Vroeger en straks*

Terugblikkend op het verleden en vooruitkijkend naar de toekomst ziet Jan Hommes twee belangrijke ontwikkelingen. Allereerst de overheid die minder regels produceert en het aan de sector zelf overlaat. 'Neem het bakkenongeval waarover jullie in de laatste BouwMachines berichtten. De betrokken bedrijven doen zelf een onderzoek en komen zelf met adviezen om het vervoer van bakken veiliger te maken. Dat wordt de trend. Daarnaast zie je de ontwikkeling dat je als sector en bedrijf steeds meer onder het vergrootglas van de publieke opinie komt te liggen. Gaat er bijvoorbeeld qua veiligheid wat mis, dan wordt het via de vele media breed uitgemeten en worden er terecht of onterecht volop zwarte pieten uitgedeeld. De maatschappelijke tolerantie verandert de komende jaren sterk. Niet jij, maar de maatschappij bepaalt wat wel en niet kan.'

*Als je het over maatschappelijke tolerantie hebt, dan is ook duurzaamheid essentieel. Je kunt niet meer om duurzaamheid heen.* 'Groen werken door zo weinig mogelijk brandstof te verbruiken, geluidsarm te werken en geen fijnstof uit te stoten wordt de standaard. Vind je dat maar niks, schrijf dan die op-



BMWT-directeur Jan Hommes.



1972

*E. Blok in Rotterdam zette voor het transport van asfalt voornamelijk Amerikaans materieel in, zoals deze Mack kipper.*

*De breedste asfaltafwerkmaschine ooit in Nederland: de ABG Titan 410s met een werkbreedte tot maar liefst 13 meter.*

1973



1974



*De Wibus WSO 250 asfaltcentrale van B. Smallegange in Aerdenhout.*

*Een Weserhütte HW 130 rupsgraafmachine van Bruil in Doetinchem. Een bijzondere verschijning in die jaren.*



1974

dracht in een woonwijk of de binnenstad maar op je buik. Als aannemer, maar zeker ook als onderaannemer.'

*Om groen te kunnen werken zijn de juiste machines essentieel.* 'Fabrikanten zijn zich mede door de milieuverplichtingen van de overheden heel erg bewust van de verandering die de maatschappij doormaakt. De komende jaren worden er tal van machine-innovaties op duurzaamheidsterrein uitgerold. Daarnaast krijgen fabrikanten veel meer een adviserende rol: ze bepalen samen met de ondernemer wat de beste machine is voor de klus. Vervolgens krijgt de machinist een heel gerichte training, waarna hij het maximale qua rendement uit de machine kan halen. De tijd dat je de sleutel, het instructieboekje en een bos bloemen kreeg overhandigd en vervolgens werd uitgezwaaid is straks definitief voorbij.'



#### DUURZAAM BMWT-KEURMERK

De BMWT maakt richting de toekomst serieus werk van duurzaamheid en introduceert richting haar leden het keurmerk voor duurzame bedrijfsvoering. Importeur Van der Spek is de eerste gecertificeerde organisatie voor grondverzetmachines. Het keurmerk bewijst dat Van der Spek de zaakjes op MVO-gebied voor elkaar heeft. Jan Hommes: 'Een duurzaam keurmerk zorgt er voor dat je organisatie op scherp staat: je zet een stip aan de horizon en krijgt alle neuzen dezelfde kant op. Extern levert het je commerciële kansen op. Je bent interessant richting bijvoorbeeld aannemersbedrijven die actief bezig zijn met de CO<sub>2</sub>-prestatieladder en hebt zo een voorsprong als het gaat om de investering in nieuwe machines.'

*Je noemt het al even: de fabrikant gaat de machinist trainen. Die machinist is feitelijk de sleutel tot een duurzaam succes.*

'Klopt. Net als veiligheid moet ook duurzaam werken in de genen van de machinist zitten. Het Nieuwe Draaien wordt de standaard. In alles wat hij doet, probeert hij zo weinig mogelijk brandstof te verbruiken en de machine zoveel mogelijk te sparen. Hij laat de machine niet stationair draaien en koppelt het zware draaikantelstuk af als hij hem niet nodig heeft. Essentieel is dat ook de organisatie achter de machinist duurzaam denkt en werkt. De organisatie stuurt de machinist met de juiste machine op pad, reikt de machinist de benodigde kennis aan en heeft een werkplek waar hij probleemloos tot zijn 67e kan werken. Wanneer een organisatie en haar mensen écht met duurzaamheid bezig zijn, levert dat keiharde euro's op: machines verbruiken minder brandstof, hebben lagere onderhoudskosten, leveren bij inruil meer op, mensen raken minder snel arbeidsongeschikt, hebben plezier in hun werk en gaan niet weg. Maar het basisprincipe is natuurlijk dat een duurzame bedrijfsvoering je gewoon werk oplevert. Bij steeds meer aanbestedingen wordt duurzaamheid een vereiste. Punt.'

# Verhoeven BV: rijwerkspecialist in de Benelux

Na bijna 60 jaar, zijn service en aandacht voor de klant nog steeds de belangrijkste pijlers van het bedrijf.



**H**et familiebedrijf dat in het zuiden van Nederland is gestart, is uitgegroeid tot een vooraanstaande speler in de markt van rijwerk, -reparatie en -revisie. Begon het van oorsprong lokale Brabantse bedrijf nog met de snelle en provisorische reparatie van rijwerk, tegenwoordig is Verhoeven uitgegroeid tot een professioneel internationaal revisiebedrijf, met drie vestigingen in de Benelux, die samen een prima servicedekking waarborgen.

#### Rijwerk

De markt vraag is constant in beweging. Verhoeven beschikt over expertise, die men alleen na jarenlange ervaring verwerft, om aan die veranderende marktbehoeften te voldoen. Naast de in- en verkoop van alle soorten rijwerkdelen, krijgt revisie een steeds groter aandeel en wordt de klantvraag specifieker. Tijdens de zomer- en wintermaanden wordt vaker doorgewerkt en moeten revisies en/

of onderhoud vaak in een korte periode worden uitgevoerd. Reparaties, daarentegen, hebben altijd haast, want machines die stilstaan kosten geld! Ondanks de tijdsdruk kloppen klanten nooit tevergeefs aan bij Verhoeven.

Het gestructureerde serviceteam ondersteunt de klant ter plekke met korte reactietijden op basis van een strakke planning. Ook buiten de reguliere openingstijden. Voor rijwerkreparatie op locatie, beschikt Verhoeven over mobiele kettingpersinstallaties om snel een oplossing te kunnen bieden. Het kwaliteitsbewustzijn en de concurrerende prijs hebben bijgedragen aan de naamsbekendheid van Verhoeven.

#### Berco Dealer

Verhoeven en Berco hebben al ruim 30 jaar een solide partnerschap, met Verhoeven als dealer van dit kwaliteitsmerk voor de gehele Benelux.



Berco staat voor de top op rijwerkgebied en levert aan bijna alle machinefabrikanten (OEM) zoals Komatsu, Liebherr en John Deere en de vervangingsmarkt. Verhoeven maakt deze innovatieve technologie beschikbaar voor de markt.

#### Zorg en aandacht

Verhoeven heeft zich altijd kunnen onderscheiden door haar service. Het bedrijf kan alle merken reviseren en zoekt altijd de beste oplossing voor de klant. Klanten blijven daarom voor de meest uiteenlopende werkzaamheden bij Verhoeven terugkomen. [www.verhoevenbv.com](http://www.verhoevenbv.com)



1975

Twee John Deere 5010 scrapers van De Later in Venlo. De 5010 had een zescilinder diesel met 129 pk.

Een Oerk RH12LC en een Volvo BM grader. De graafmachine was eigendom van Van de Wetering, de grader van H.P.A. Ploegmakers.

1975





# 'STEEDS MEER UITDAGING'

## Monteurs Gerrit Lensink en Ronald Dijkman over toen en straks

Bouwmachines worden steeds beter en geavanceerder. Dus heeft ook het onderhoud meer en meer voeten in de aarde. Oude rot Gerrit Lensink (59) en zijn jonge collega-monteur Ronald Dijkman (32) van Komatsu importeur BIA in Zutphen zien er de uitdaging absoluut van in. Vijf vragen over het vak toen, nu en straks.

**H**oe kijken jullie tegen de veranderingen in de mechanische techniek aan?  
**Gerrit:** 'Er is in de afgelopen veertig jaar veel veranderd. Eerder had je alleen tandwielpompen, nu uitsluitend gestuurde pompen. De bediening ging van mechanisch toen naar servobediend nu. Het is allemaal gecompliceerder geworden, maar het daagt ook een stuk meer uit. Sleutelen is in principe nog steeds hetzelfde.'  
**Ronald:** 'Ik loop natuurlijk niet zo lang mee als Gerrit, dus over grote veranderingen in tientallen jaren kan ik niet zoveel zeggen. Wat me wel opvalt, is dat je als monteur vroeger alles zelf deed. Anno 2015 wordt het specialistische deel compleet uitbesteed. Denk dan aan motorenrevisie en het opbouwen van een gps-systeem.'

**Via het mechanische deel kom je dan meteen bij de elektronica en de motortechniek. Daar beweegt toch wel wat!**  
**Gerrit:** 'Motorisch is er veel veranderd. Alles wordt nu elektronisch aangestuurd en met een veel hogere hydraulische druk. Het was ooit écht alleen maar sleutelen, terwijl nu een groot deel van je tijd op gaat aan uitlezen. Daarnaast zijn veel componenten van de machine weggepakt en is de machine veel dichter gebouwd. Gevolg is dat je eerder in een dag een beurtje deed, maar nu red je dat nooit meer binnen die tijd.'  
**Ronald:** 'Bij elektronica en motortechniek beweegt inderdaad het een en ander. Je moet continu cursussen volgen om bij te blijven. Neem de Komatsu hybride graafmachine. Door alle hoogwaardige techniek die ze daar in hebben gestopt, kun je er niet zomaar aan werken. Het voltage is hoog, het systeem moet eerst worden ontladen. Meer en meer is het dan ook "schoenmaker blijf bij je leest." Je kunt niet van alle soorten machines tot in detail alles weten, je moet specialiseren.'

**Wat geniet de voorkeur: reparatie, revisie of het opbouwen van nieuwe machines?**  
**Gerrit:** 'Het liefst reparatie of revisie, gaan voor een mooie klus. Als het maar weer fijn loopt, geen lawaai meer maakt, niet meer lekt. Ik ben pas tevreden als het weer tokkelt als vanouds. Nieuw opbouwen vind ik dan ook minder leuk om te doen.'  
**Ronald:** 'Het maakt mij niet uit. Ik ben aangenomen als re-

### SIGNALEMENT GERRIT LENSINK

59 jaar, monteur bij Komatsu importeur BIA in Zutphen. Opleiding: Its en Smecoma. Ruim veertig jaar reparatie- en revisie-ervaring. Begonnen bij Brinkmann & Niemeijer, vervolgens naar Almat in Laren, in 1980 terug naar BIA's voorloper.



paratiemonteur, maar al het andere werk rond een machine doe ik met even veel plezier. Ik heb geen voorkeur. Gemakkelijk hè.'

### Hoe zien jullie de toekomst van het vak?

**Gerrit:** 'Ik denk dat er steeds minder te sleutelen valt. Er komt steeds minder revisie van componenten en meer en meer complete ruildelen. Componenten compleet vervangen, dat is de toekomst. Of dat het sleutelen leuker maakt?'  
**Ronald:** 'Ik zie steeds meer een groeiende taak voor uitleesapparatuur. Komatsu heeft uitleesapparatuur voor de eigen motoren. Dat moet je hebben, dat is ook onze specialisatie. Daarnaast komt veel informatie uit het dashboard en dat zal niet minder worden. Nog meer computer is de toekomst.'

### Is jullie vak over pakweg tien jaar nog steeds leuk en interessant?

**Gerrit:** 'Dit is natuurlijk het mooiste vak dat er is. En het vak blijft dat ook, daar ben ik helemaal niet bang voor.'  
**Ronald:** 'Steeds meer elektronica maakt het werk interessanter. Het is mooi om een storing te vinden, ook al duurt het soms even.'

### SIGNALEMENT RONALD DIJKMAN

32 jaar, reparatiemonteur bij Komatsu importeur BIA in Zutphen. Opleiding: Its en mts. Werkte een jaar bij een loonwerker en daarvoor elf jaar als monteur. Sinds een half jaar bij BIA. Restaureert in de avonden een oude MF 35-trekker.



1975

Zeven JCB-graafaadcombinaties gereed voor aflevering bij een Belgische dealer.

Er worden steeds meer dumpers ingezet. Naast de bekende Volvo's betreedt ook een nieuw merk het toneel: de DJB D250, later Caterpillar.

1976



1977



Holleman Breda in actie: een Caterpillar 980 laadt een Mercedes-zandwagen.

Bij scheepswerf De Donge in Raamsdonksveer wordt voor Adriaan Volker baggermaatschappij een immense Liebherr 991 op een ponton geplaatst.



1977

50 JAAR BOUWMACHINES

# GEFELICITEERD



## De ijzeren trots van Gilbert Ploegmakers

# CATERPILLAR D6B



Waar zijn klasgenootjes hun vertier zochten in de speeltuin, was de piepjonge Gilbert Ploegmakers steevast te vinden op één van de bulldozers van het ouderlijk grondverzetbedrijf. Favoriet was de Caterpillar D6B, een geweldenaar waar Gilbert nu nog regelmatig een stukje mee schuift.



**G**ilbert Ploegmakers is bezeten van Caterpillar bulldozers. Zo bezeten, dat de schuur achter zijn huis in Vinkel er vol mee staat. Noem een model, geef Gilbert een kwartiertje en de bulldozer staat speelklaar buiten in het zand. 'In mijn jeugd ben ik al besmet met het virus', vertelt Gilbert. 'Thuis hadden we een grondverzetbedrijf. Elke vrije minuut was ik op één van de bulldozers te vinden. Ik vond het heerlijk om ermee te werken, al waren mijn leraren op school er niet zo blij mee. Ik kwam op een bepaald moment zelfs niet opdagen voor een eindexamen. Knal vergeten omdat ik druk was met schuiven...'

### Niet-gerestaureerd mooiste

Gilbert heeft de meest uiteenlopende soorten en types Caterpillar bulldozers. Een deel van de collectie is gerestaureerd en in concoursstaat, een ander deel telt talrijke gebruikssporen. 'Mijn trots? Lastig. Ondanks dat een gerestaureerde machine het meest tot de verbeelding spreekt, ga ik - mits gaaf en origineel - toch voor een niet-gerestaureerd exemplaar. Zoals mijn D6B uit 1968.'

De D6B staat netjes in een rij tussen een D8 en een wieltractor. Ervoor staat een ouder type D6. Die moet eerst weg. 'Dit is er nog één met een startmotor op benzine.' Gilbert start de benzinemotor die direct achter het dashboard zit. 'In die tijd konden ze de startmotoren nog niet zo zwaar maken, vandaar het starten met een benzinemotor.' Wanneer de benzinemotor even heeft gedraaid, draait Gilbert de startknop van de diesel om en brengt de benzinemotor het vliegwiel van de diesel op gang. Een minuut later staat de dozer aan de kant en is de doorgang vrij.

### Brute kracht

'De D6B heeft een gewone elektrische startmotor.' Gilbert gloeit de motor een halve minuut voor. 'Wat deze D6B zo mooi maakt, is dat hij nog helemaal origineel is. Hij heeft zelfs het originele rechte dozerblad nog. Ik heb hem in Engeland gekocht, maar hij heeft altijd in Scandinavië gelopen.' Ondanks dat de machine een hele tijd niet heeft gelopen, komen de honderd paardenkrachten direct tot leven. Krakend en piepend martelt de bulldozer vervolgens de betonnen vloer. Eenmaal buiten is de machine in zijn element. Met veel gevoel gaan man en machine een berg zand te lijf. Gilbert laat het hydraulisch bediende dozerblad flink diep wegzakken. Dankzij zijn torenhoge koppel geeft de D6B geen krimp.

### Spierballen

Vanaf de brede zetel geeft Gilbert uitleg over de bediening en de uitvoering van de machine. Duidelijk is dat een dag werken flinke spierballen kweekt. 'In plaats van hydraulisch was de dozer er ook met een staalkabel en een lier. Veel kopers kozen daarvoor: gemakkelijker te repareren. Beide uitvoeringen had je eind jaren zestig voor zo'n 60.000 gulden. Een schijntje vergeleken met de prijzen van de D6 nu: zo'n 250.000 euro!'

Opvallend is dat de D6B niet over een cabine of rolbeveiliging beschikt. Gilbert: 'Standaard werden bulldozers door Caterpillar zo geleverd. Die cabine werd er later opgebouwd. Maar ik hoef er geen op. Hij doet gewoon afbreuk aan deze prachtige machine.'

Meer foto's van de D6B van Gilbert Ploegmakers?  
Bekijk ze op [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl)



1978

In de jaren zeventig begon Caterpillar met de productie van hydraulische graafmachines. Deze Caterpillar 235 was eigendom van Holleman in Breda.

In de werkplaats van Verhoeven staat een Komatsu bulldozer voor reparatie. Tinus Verhoeven neemt de machine onderhanden.

1979



1980



Peiner torenkranen in actie tijdens de bouw van de Oosterschelde stormvloedkering. Aannemer was De Oosterschelde Stormvloedkering Bouwcombinatie V.O.F..

Groot grondverzet door een Caterpillar 631 scraper en een D9G bulldozer voor de aanleg van de Deltawerken door Jac. Rijk in Heinkensand.



1981

SOMA-College wil dé opleider voor de infrasector blijven

# KWALITEIT HOOG HOUDEN



Het SOMA-College is al meer dan zestig jaar dé opleiding voor machinisten. Tegenwoordig is het mbo-instituut zelfs veel meer dan dat; het leidt niet alleen machinisten op, maar bijvoorbeeld ook uitvoerders, landmeters en straatmakers. 'We zijn de beste opleiding op het gebied van infra', zegt Anke van Bodegom, voorzitter College van Bestuur, niet zonder trots. 'En we doen er alles aan om dat te blijven.'

Docent Frank Groen (links) is er trots op al 27 jaar op het SOMA-College te mogen werken. In al die jaren heeft hij al heel wat jongens opgeleid voor een baan in de infrasector.



Anke van Bodegom, voorzitter College van Bestuur: 'Het SOMA-College geldt als de beste opleider voor de infrasector en die verwachting willen we blijven waarmaken.'



SOMA ging in 1953 van start in Ede, op initiatief van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers. De sterke verbondenheid met het bedrijfsleven is altijd gebleven.



Eind jaren negentig verhuisde het SOMA-College naar Harderwijk. Hier beschikt de school over moderne faciliteiten.

**H**et SOMA-College neemt al decennia een bijzondere plek in in onderwijsland. Na de watersnoodramp van 1953 in Zeeland was er een groot tekort aan machinisten. Nog datzelfde jaar ging op initiatief van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers in Ede de SOMA (Stichting tot Opleiding van Machinisten voor Aannemersbedrijven) van start. De sterke verbondenheid met het bedrijfsleven is altijd gebleven, ook nadat het SOMA-College in de jaren negentig van de vorige eeuw erkend werd als mbo-opleiding en verhuisde naar de huidige locatie aan de Ceintuurbaan in Harderwijk. 'Onze opleidingen stemmen we nauw af op de eisen vanuit het bedrijfsleven, door te kijken waar aannemers uit de infrasector behoefte aan hebben en de opleidingen daarbij te laten aansluiten', stelt Anke van Bodegom.

### Blijven vernieuwen

Volgens Frank Groen, docent en BPV-begeleider (Beroeps Praktijk Vorming) aan het SOMA-College, ligt daar ook direct de grootste uitdaging voor de school. 'We moeten blijven vernieuwen. We pretenderen het Nyenrode van de infratechniek te zijn. Maar het kan en moet nog beter', stelt hij. Zo vindt

Groen dat in de opleidingen bijvoorbeeld meer aandacht zou mogen zijn voor duurzaamheid, om aan te sluiten bij de trend van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen. 'Dat onderwerp zou in de lessen ook meer een plek mogen krijgen', aldus een bevlogen Groen. Collegevoorzitter Van Bodegom onderkent dat het voor het SOMA-College belangrijk is om zo dicht als mogelijk op de praktijk te zitten en de lessen daarbij te laten aansluiten. 'Het SOMA-College geldt als de beste opleider voor de infrasector en die verwachting willen we blijven waarmaken. Dat kan alleen door de opleidingen direct te laten aansluiten bij de praktijk.' Door schaalvergroting komt de school echter verder van het bedrijfsleven af te staan, zo is de ervaring. Daarom is het SOMA-College recent gestart met zogenaamde werkveldcommissies waarin vertegenwoordigers uit de infrasector zitting hebben. Deze commissies kunnen bijdragen aan de inhoud van de lessen. Contacten met het bedrijfsleven worden ook onderhouden door de docenten, die bijna allemaal uit de branche afkomstig zijn.

### Financiële middelen

Een andere ontwikkeling waarmee het SOMA-College te ma-



1981

Bouwmachines maar dan anders: de Bomag K301 compactor van Willy Hendrix in Deurne in actie op de vuilstort Razob in Nuenen.

Een bekende verschijning in deze tijd: een O&K mobiele graafmachine. Deze MH5 is eigendom van Van Lee Wegenbouw in Veghel.

1982



1983

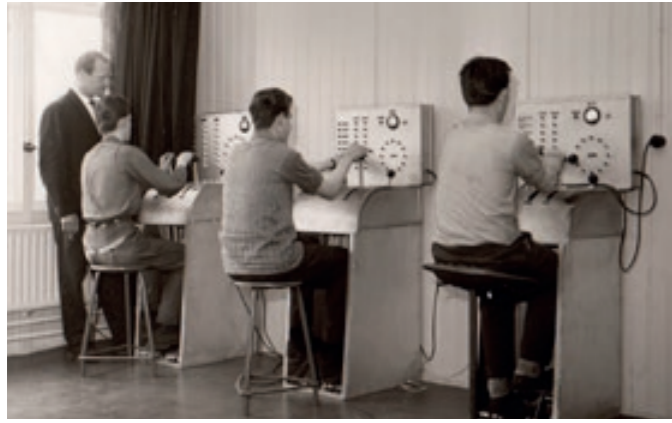


De Caterpillar DBL was één van de eerste high sprocket bulldozers in ons land. Deze machine was van Nieuwenhuijse & de Braal in Kruiningen.

Aannemer Bruil Apeldoorn legt met de ABG betontrein de start- en landingsbaan aan op vliegveld Eindhoven.



1984



Denk niet dat simulatoren een hulpmiddel zijn van dit tijdperk. Al in de jaren zestig werd op het SOMA geoeft met deze dragline simulatoren.



Anno 2015: machinisten in spe oefenen op het SOMA-College eerst met geavanceerde simulatoren.

ken heeft, is dat het O&O-fonds, het Opleidings- en Ontwikkelingsfonds voor de Bouwnijverheid, met ingang van 2016 ophoudt te bestaan. Een aantal opleiders in de bouwsector wordt nu nog vanuit dit fonds gefinancierd. Op die financiële middelen kan het SOMA-College straks minder een beroep doen. 'De middelen worden minder, maar we willen niet inboeten aan kwaliteit. Daar ligt een lastige uitdaging', besefte Van Bodegom.

Buiten kijf staat voor de collegevoorzitter dat de bijzondere faciliteiten van het SOMA-College behouden moeten blijven. In Harderwijk beschikt de school over een groot oefenterrein, een modern materieelpark van zo'n 50 machines, voorzien van de modernste technologieën, goed uitgeruste praktijklokalen en een campus. Van Bodegom: 'Dit is kostenintensief onderwijs. We kunnen niet zonder een bijdrage van het bedrijfsleven, maar hoe dat in de toekomst wordt vormgegeven is nog onduidelijk. Het georganiseerde bedrijfsleven is ons gelukkig goed gezind. Dat verplicht ons wel om de kwaliteit van de opleidingen hoog te houden.' Frank Groen vult aan: 'Als opleider voor de infrasector hebben we onze meerwaarde bewezen. We mogen geen doorsnee-opleiding worden. Bedrijven willen nog steeds jongens van deze school. Dat is het mooiste compliment dat je als opleider kunt krijgen. Ik ben er trots op hier al 27 jaar te mogen werken. Dit is één van de mooiste scholen van Nederland.'

### 900 vakidioten

De animo voor een opleiding aan het SOMA-College is onveranderd groot. Ook in de achterliggende crisisjaren waarin in de bouwsector tienduizenden ontslagen vielen, bleef de instroom van leerlingen constant. 'Mensen ervaren dat zij met een SOMA-diploma eenvoudiger aan een baan komen', is de verklaring van Anke van Bodegom. 'Jongeren die hier worden opgeleid krijgen een goede basis en stromen niet zelden door naar een leidinggevende functie.'

De leerlingen zijn over het algemeen supergemotiveerd. Of zoals docent Frank Groen het zegt: 'We hebben hier 900 vakidioten die er allemaal voor gaan.' Het merendeel van de leerlingen is door een vader, broer of oom in het vak niet onbekend met het werken in de sector. Dat maakt dat het SOMA-College maar weinig afvallers kent.

De tendens die de afgelopen jaren opgeld deed van zo veel mogelijk personeel inhuren en zo weinig mogelijk mensen in dienst hebben, ziet Van Bodegom langzaam maar zeker verschuiven naar een toenemende behoefte aan goed opgeleid personeel in de infratechniek. 'Als school moeten we goed kijken naar nieuwe ontwikkelingen en zorgen dat we voorop blijven lopen. Slechts dan kunnen we als kwaliteitsinstituut ook op de langere termijn blijven bestaan. Wellicht dat het SOMA-College in de toekomst wat minder groot is, maar dat is niet heel erg. Wat blijft is de behoefte aan een instituut als dit!'



1985

Hanomag 77C wiellader van Troost in Pernis.

Een asfaltafwerkmaschine van Bitumarin in Opijnen, speciaal ontwikkeld voor het leggen van asfalt op dijken.

1985



### BECO | ATTACHMENTS

www.beco-vianen.com



Attachments voor:  
Bouwmachines  
Grondverzetmachines  
Mijnbouwmachines



Doordacht. Duurzaam.

### TIMMERMAN MIDDELBURG

#### NIEUW TYPE CABINEVERHOOGING MET MEER ZICHTHOOGTE

Ontwerp en productie door L. Timmerman & Zn. BV



Zichthoogte ca. 6000 mm \*  
\* afhankelijk van type machine  
Minimale trillingen  
Betere stabiliteit  
Minder dan 600 mm inbouw

#### L. TIMMERMAN & ZN. BV

Siloweg 1, Middelburg T +31 (0)118-611351 info@ltimmerman.nl

Alle typen cabineverhogingen:  
hydraulisch verstelbaar en/of  
kantelbaar, vast.

Op elk type machine mogelijk.

Als enige in Nederland  
typegoedkeuring op product.



WWW.LTimmerman.nl

### Jan Veenhuis Machinefabriek B.V.



Uw kipperspecialist



Sterk in maatwerk

Jan Veenhuis Machinefabriek B.V.  
Heesweg 45 tel: 0572-363629  
8102 NB Raalte fax: 0572-362133

www.jan-veenhuis.com







# DEMAREC TOONT KRACHT MET INNOVATIEF VERMOGEN



Demarec is één van de toonaangevende leveranciers van equipment voor de sloop- en recyclingindustrie. De kracht van de onderneming, die inmiddels al bijna 15 jaar bestaat kan bogen op ruim 30 jaar ervaring in de branche, is het innovatief vermogen. Dat vertaalt zich in een duurzaam productaanbod dat zich onderscheidt door een lange levensduur, opmerkelijke prestaties en uitermate gunstige exploitatiekosten.

Dat onderscheidend vermogen vormt het fundament onder de continue groei van Demarec.

Zowel wat betreft het productprogramma, de vele relaties binnen Nederland, het uitgebreide internationale dealernetwerk en de wereldwijd nieuwe afzetmarkten. Door al die positieve ontwikkelingen is Demarec letterlijk en figuurlijk uit haar jasje gegroeid!

#### Alles onder één dak

Zo opent Demarec binnenkort een nieuw bedrijfspand in het Brabantse Cuijk. In het nieuwe bedrijfspand vindt men alles onder één dak: de afdelingen verkoop & after-sales, research & development, de productie- en reparatiewerkplaats alsook ons uitgebreide onderdelenmagazijn. 'Kortom, een nieuw adres van waaruit we nog beter en efficiënter kunnen inspelen op de wensen van al onze klanten', zegt een trotse Marcel Vening als managing director van Demarec.

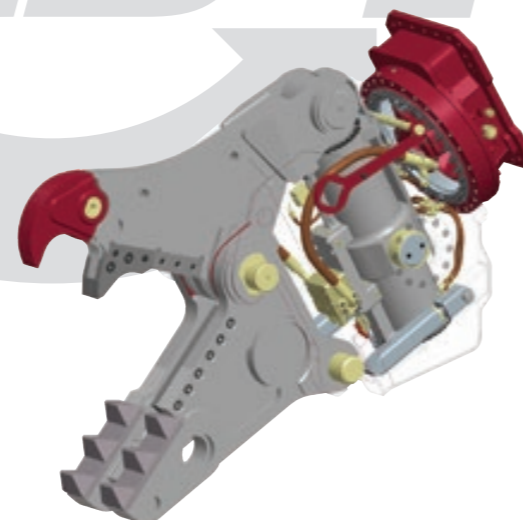
#### Wensen van klanten

Inspelen op en luisteren naar de wensen van de klanten aangevuld met de perfecte combinatie van techniek en marktkennis is de basis waarop de productontwikkeling van Demarec stoeit.

Trefwoorden zijn: een uitstekende prijs-/kwaliteitsverhouding, bijzondere prestaties, gunstige exploitatiekosten, lage onderhoudskosten, een effectief ontwerp en een uitstekende serviceverlening.

#### DemaPower System

Een sprekend voorbeeld hiervan is het gepatenteerde DemaPower System: een in eigen beheer ontwikkelde, speciale cilinderteknik. Dit systeem, met 20% meer kracht door toepassing van 4 drukkamers en extreem snelle cyclustijden door het dubbelwerkende snelgangventiel. Dit garandeert tevens een lager brandstofgebruik in vergelijking met andere traditioneel systemen. Naast financieel gewin voor de klant, profiteert ook het milieu van deze bijzondere techniek.



#### Nieuw adres medio december:

De Hork 32  
5431 NS Cuijk  
Tel +31(0) 485 442300,  
Fax +31(0) 485 442120  
info@demarec.com  
www.demarec.com



#### OilQuick Systeem

Een ander voorbeeld dat het innovatief vermogen van Demarec illustreert, is het OilQuick volledig hydraulische snelwisselsysteem, waarvan Demarec exclusief importeur van is in Nederland. Demarec en OilQuick vormen samen een "Uzzersterke combinatie". Dankzij dit bijzondere volledig hydraulische snelwisselsysteem wisselt de machinist van een graafmachine, wiellader of vorkheftruck vanuit zijn cabine binnen enkele seconden van uitrustingsstuk. En... dit inclusief de aan- en afkoppeling van de hydrauliek slangen!



Vening: 'Het geavanceerde OilQuick systeem maakt graafmachines, wielladers en vorkheftrucks efficiënter inzetbaar. Maar dat is niet het enige voordeel van het OilQuick systeem van Demarec. Immers dankzij een forse tijdsparing kan er bij ieder project meer rendabel en kosteneffectief worden gewerkt met als klinkend resultaat een positiever bedrijfsresultaat.'

#### Oplossingsgericht

Marcel Vening benadrukt dat het niet alleen het productaanbod is waarmee Demarec zich onderscheidt in de markt.

'Onze vakspecialisten staan altijd klaar om de klant te helpen. Ze werken steeds oplossingsgericht en denken buiten de gebaande paden. Als het nodig is passen ze niet eerder gebruikte technieken en constructies toe. Continuïteit van het bedrijfsproces van de klant is steeds weer ons uitgangspunt'

#### Ontzorgen klant

De uitspraken van Marcel Vening worden gestaafd door Erwin Altena, projectleider sloopwerken en bedrijfsleider materieel bij Bork Sloopwerken. 'Met ons bedrijf richten we ons op kwaliteit en professionaliteit. En daar is Demarec een mooie aanvulling op. Als toeleverancier sluiten zij nauw aan bij onze bedrijfsvisie. Demarec is een klein bedrijf. Dankzij de korte lijnen tussen directie en medewerkers van Demarec is er bij iedereen een grote mate van betrokkenheid. Iedereen is gefocust op het ontzorgen van de klant. Dat betekent concreet, goed luisteren naar de klant. Demarec denkt steeds weer in oplossingen. En die werk- en denkwijze is ook al ruim 70 jaar de onze. Mede dankzij Demarec kunnen wij onze slogan "De kunst van het slopen" dagelijks waarmaken.'

#### Forse kostenbesparing

Begin dit jaar heeft de Bork Groep een eerste kraan laten uitrusten met het OilQuick systeem. Sinds mei zijn acht graafmachines met het OilQuick hydraulische snelwisselsysteem omgebouwd en binnenkort worden nog eens twee nieuwe kranen voorzien van dit systeem. Een enthousiaste Altena over de ervaringen tot nu toe. 'In de praktijk blijkt daadwerkelijk dat de machinist van een graaf-

machine vanuit zijn cabine binnen enkele seconden van uitrustingsstuk wisselt. Het werk verloopt echt stukken efficiënter. En het grootste voordeel is dat je binnen no-time het juiste gereedschap voor het juiste werk hebt. Als de machinist alle benodigde hulpstukken - en wij gebruiken een sorteergrijper, een staalschaar, betoncrusher, sloophamer en graafbakken - vooraf klaar legt, boek je tijdens de uitvoering een enorme tijdsparing. Een tijdsparing van ruim 10% blijkt makkelijk haalbaar. En als je dankzij het gebruik van het OilQuick hydraulische snelwisselsysteem praat over een kostenbesparing van ruim 10% op alle sloopwerken, praat je over serieus geld. En dat is pure winst in een tijd dat de marges toch al beduidend minder zijn dan voor de crisis. Het klopt wat Demarec zegt. Het OilQuick systeem maakt niet alleen onze machines flexibeler, meer concurrerend, kosten-efficiënter en rendabeler... maar ook ons bedrijf!

Kortom, kiezen voor producten van Demarec, is kiezen voor kwaliteit. En... kwaliteit stopt niet bij levering en installatie. Daarom garandeert Demarec dat de klanten overal en onder alle omstandigheden verzekerd zijn van een optimaal gebruik van hun equipment.

Kijk voor meer informatie op: DEMAREC.COM, of bel Demarec, 0485-442300.



Tekst: Harrie Hoitink; foto's: Bert Jansen

# De ijzeren trots van Patrick van Elst MERCEDES 2426 MET GROVE TM100

Tussen de immense telescoopkranen op het bedrijfsterrein van Patrick van Elst in Geldrop steekt hij schril af, de ruim veertig jaar oude Mercedes 2426 6x6 met Grove TM100 telescoopkraan. Desondanks heeft hij een speciaal plekje in het hart van Patrick van Elst veroverd. 'Ik heb er vroeger het vak mee geleerd.'

**P**atrick van Elst verhuurt en verhandelt telescoopkranen. Kranen kennen voor de 46-jarige inwoner van Geldrop dan ook geen geheimen. Desondanks krijgt hij een lach van oor tot oor wanneer hij in zijn Mercedes 2426 met achterop een Grove TM100 telescoopkraan stapt. 'Hij roept heel veel mooie herinneringen op.' Patrick start de 240 pk sterke zescilinder diesel en rijdt de 26-tons truck rustig vanuit de loods naar buiten. 'Op zo'n machine heb ik het draaien vroeger geleerd. Als jochie van tien heb ik er uren in zitten luchtdraaien. Vanaf mijn veertiende mocht de motor aan. Deze telescoopkraan is voor mij pure nostalgie.'

## Nooit vergeten

De Mercedes met Grove telescoop verdween na een dienstbaar leven uit het leven van de jonge kraanmachinist. Patrick kon de herinnering aan het tientonnertje echter niet uitvlaken. 'In mijn achterhoofd koesterde ik altijd de wens om nog een keer zo'n Mercedes met Grove te kopen.' Tijdens zijn handelsreizen zocht Patrick stad en land af. De combinatie vond hij nooit. Wel kwam hij een fraaie, niet-gerestaureerde Mercedes 2426 6x6 uit 1971 op het spoor. 'Bergingsbedrijf Van Vliet had er één en wilde hem wel verkopen. Helemaal origineel, keihard, strak in de lak en met nog geen ton op de teller. Er zat werkelijk geen roestpuntje op! Ik heb hem gelijk gekocht.'

De Mercedes was binnen, nu nog een Grove telescoopkraan. De Brabander vond er één bij een kraanbedrijf in de buurt van Breda. 'Een TM100, precies zoals die vroeger op de Mercedes zat. Hij stond op een DAF 2600. Het was al de derde vrachtwagen die de kraan had versleten.'

## Grondige restauratie

De Grove werd door Patrick grondig gerestaureerd en in de originele rode bedrijfskleur gespoten. De telescoopkraan werd vervolgens vast op de Mercedes gemonteerd. 'Anders dan vroeger. Toen stond de kraan op stempels en konden we de wagen er zo onder rijden. Naast de telescoopkraan zat er ook een kipper bij de Mercedes. Die werd vaker gebruikt omdat er aanzienlijk meer werk voor was.' Patrick kruipt in de cabine van de Amerikaanse telescoop en start de motor. 'Ik heb een leuk weetje. Origineel werden deze Grove kranen



De Grove werd door Patrick grondig gerestaureerd en in de originele rode bedrijfskleur gespoten.

De bediening is Spartaans. Dikke hendels en grote pedalen zetten de hydrauliek en de lier in beweging.



met een flinke benzinemotor geleverd. Typisch Amerikaans. Door Geveke werd deze motor eruit gehaald en vervangen door bijvoorbeeld een DAF zoals in deze kraan.' Patrick zet de kraan in beweging. Vergeleken met moderne kranen is de bediening meer dan Spartaans. Dikke hendels en grote pedalen zetten de hydrauliek en de lier in beweging. De kraan haalt inclusief jib een hoogte van 22 meter en tilt maximaal 10 ton. 'Tegenwoordig kun je er niets meer mee beginnen, maar veertig jaar geleden was het een topper. En dat is hij voor mij nog altijd!'

Meer foto's van de Mercedes 2426 en Grove TM100 telescoopkraan van Patrick van Elst? Kijk op [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl).



1986

Een Demag DF 120 asfaltwerkmachine wordt ingezet bij de aanleg van RW 58 onder Breda.

1986



In de jaren tachtig begint de minigraver langzaam maar zeker aan zijn opmars. Een populair model was deze Kubota KH-66.

1987



Met behulp van een Liebherr 922 brengt aannemer Heijmans in Rosmalen gietasfalt aan op de Westkapelse zeedijk.

Er werden massaal fietspaden. Vissers in Maas-tricht asfalteerde ze met deze Blaw Knox BK16.



1987



**CREUSABRO® TRIP EFFECT :**

- ↳ EENVOUDIG TE BEWERKEN
- ↳ HARDER BIJ GEBRUIK

**ABRASERVICE  
NEDERLAND**

A. P.o. box 930  
NL — 3300 AX, Dordrecht  
T. +31 78 8902091  
F. +31 78 8902095  
www.abraservice.com / nederland  
a.nederland@abraservice.com

**ABRASION RESISTANT SOLUTIONS**

LEVERANCIER VAN SLIJTDELEN EN COMPLETE  
OPLOSSINGEN IN SLIJTVASTE EN HOOGVASTE STALEN



**THUIS  
OP ELK  
TERREIN**

**REVISIE  
WANNEER HET Ú UITKOMT!**

Bel of mail nu:  
+31 (0)495 - 59 66 66 | rijwerk@verhoevenbv.com | www.verhoevenbv.com  
VERHOEVEN... ERVARING MET ALLE MERKEN MACHINES

**Vestiging Maarheeze**  
Den Engelsman 2  
6026 RB Maarheeze (NL)  
Tel.: +31 495 59 66 66

**Vestiging Zeewolde**  
Oogstweg 15  
3899 BJ Zeewolde (NL)  
Tel.: +31 36 522 99 55

**Vestiging Ninove**  
Nederwijk Oost 278  
9400 Ninove (B)  
Tel.: +32 54 33 81 11

**BERCO** **VemaTRACK**



**NIEUW!**

Hitachi verdichtingsmachines zijn zeer productief en eenvoudig te bedienen. De trilstampers hebben een robuust en compact ontwerp. De omkeerbare trilplaten zijn gebruiksvriendelijk, hebben een lange levensduur en zijn voorzien van efficiënte onderhoudsvoorzieningen. Bovendien is de loopwals voorzien van diverse innovatieve kenmerken die de productiviteit en beschikbaarheid optimaliseren.

**HITACHI**

**Reliable solutions**

Hitachi Construction Machinery (Europe) NV www.hcme.nl  
Souvereinstraat 20 4903 RH Oosterhout T: +31 (0)162 484 310 domestic@hcme.com



**IHC** **IQIP**

**Betrouwbare partner  
voor hei- en booroplossingen**

- In de buis heien
- Hydraulische hamer
- Boorkast

**IHC IQIP**  
sales.fe@ihcmerwede.com  
www.iqip.com

**The technology innovator.**



Machinisten Lammert van 't Hof en Mark Boer over toen en straks

# 'MEEGAAN MET VERANDERINGEN'

Als je de hele dag op een graafmachine of wiellader werkt, moet je er op z'n minst een beetje van houden. En dat doen Lammert van 't Hof en zijn jonge collega Mark Boer van Van Werven in Oldebroek zeker. Ze zitten er vol van. Vijf vragen over hun vak en machines toen, nu en straks.

## Op welke machines hebben jullie zoal gezeten?

**Lammert:** 'Ik heb er in ruim veertig jaar flink wat voorbij zien komen. Ik ben begonnen met een trekker en kiepertje erachter. De eerste shovel was een Werklust WL150 met vierwielbesturing. Daarna heb ik op een Volvo BM840 met achterwielbesturing gezeten. Vervolgens heb ik onder andere een Cat 920 en een Case gehad en nog een jaar of tien met een Vredo-versnipperaar gewerkt. Je kunt stellen dat ik eigenlijk altijd op een shovel heb gedraaid.'  
**Mark:** 'Nou, dat aantal is bij mij een stuk minder. Maar ja, ik draai ook nog geen vijf jaar mee... Dankzij mijn opleiding heb ik op trekkers gezeten en gewerkt met mini- en rupsgraafmachines, een Takeuchi en een Volvo 210 bijvoorbeeld. Bij de mini's heb ik kennis gemaakt met de hele range van 800 kilo tot 7,5 ton.'

## Waarop zitten jullie nu?

**Lammert:** 'Ik heb de afgelopen drie jaren op een Volvo L70F gezeten.'

**Mark:** 'Op dit moment werk ik met een Mecalac 6 MCR in Utrecht Hoog Catharijne.'

## Welke machine is favoriet?

**Lammert:** 'Onder de machines waarmee ik heb gewerkt, waren goeie en minder goeie. Ik kan wel zeggen dat één merk en type favoriet is: de Volvo-wiellader. Misschien is dat wel, omdat we er bij Van Werven een behoorlijk aantal van hebben. Ik ervaar het als een comfortabele machine waar weinig trammelant mee is.'

**Mark:** 'Welke favoriet is, dat kan ik niet zo goed aangeven. Voor mij zijn ze allemaal even populair. Wel vind ik de Mecalac 6 MCR waar ik nu op zit, een dijk van een machine. Als je door hebt hoe het werkt, kun je er heel wat mee. Het is een hele sterke machine, die er ook nog eens goed uitziet.'

## Welk werk doe je het liefst?

**Lammert:** 'Baan maken met de wiellader vind ik het leukste werk. Je ziet dat je wat maakt en dat het af is. Er komt natuurlijk wel vaak weer asfalt overheen, maar toch. Grote bergen zand verzetten is niet mijn ding. Het is geen verkeerd werk, maar mij iets te simpel. Ook leuk is de klus die ik gisteren in Elburg had: 3.000 vierkante meter klinkers uitbreken.'

## SIGNALEMENT LAMMERT VAN 'T HOF

57 jaar, Volvo-machinist bij Van Werven in Oldebroek. Opleiding: LTS metaal en de machinistenopleiding in Zwolle. Werkt al 41 jaar bij Van Werven, zag allerlei machines voorbij komen en voerde hiermee allerhande werk uit.



**Mark:** 'Het liefst werk ik met de shovel. Ik kan niet goed aangeven waarom, maar dat is voor mij het mooiste werk. Schuift lekker en gaat altijd door. Met graafmachines werken vind ik ook mooi. Ach, eigenlijk maakt het me ook niet zoveel uit.'

## Hoe kijken jullie tegen de veranderingen in de techniek aan en hoe zien jullie de toekomst op dat terrein?

**Lammert:** 'Vroeger werkte je op de wiellader met grote handles, nu heb je een tuimelschakelaar voor voor- en achteruit en twee knopjes voor de bakbediening. En als het buiten warm was, had je het in de cabine ook echt warm. Nu hebben we airco en allerlei andere verbeteringen voor het comfort van de machinist. Ik verwacht richting de toekomst dat er meer hybride machines gaan komen en dat ook het aantal gps-toepassingen verder zal toenemen.'

**Mark:** 'Ook ik zie veel meer werk met gps-toepassing op de machine. Dat wordt nog meer in de toekomst. Sinds kort maken we gebruik van gps-buddy, een systeem om het wagenpark beter te beheersen. We hebben allemaal een tag gekregen. De urenregistratie is nu bijvoorbeeld digitaal. Daarnaast zie ik vooral een toename van het aantal mobiele kranen met een draaikantelstuk. Dat gaat voor een deel een beetje ten koste van het werk van de wiellader.'

## SIGNALEMENT MARK BOER

21 jaar, Mecalac-machinist bij Van Werven in Oldebroek. Opleiding: BOL-opleiding bij het SOMA in Harderwijk. Werkt sinds 4,5 jaar bij Van Werven, kwam afgelopen zomer in vaste dienst en voelt zich op alle machines thuis. Gek van Tractor Pulling.



1988

De aanleg van het fietspad tussen Hilvarenbeek en Goirle met een OOK MH5 mobiele graafmachine door Van de Ven in Hilvarenbeek.

1988



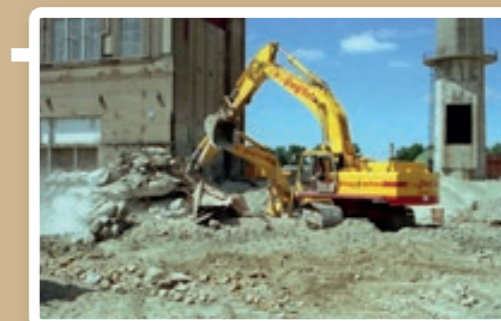
Grote en kleine broer: Caterpillar 992C en 950F van Bowie in Landhorst bezig met het verdichten van de stort in Oirsbeek.

1989



Van Vliet Utrecht is met zijn Hitachi rupsgravers druk in de weer met de sloop van de elektriciteitscentrale PZEM in Vlissingen.

1990



Een Weserhütte met diepwandgrijper bij de aanleg van de verdiepte A2 bij Best. De machine is eigendom van NGT grondtechniek.

# DESIGN · INNOVATION · TECHNOLOGY

The leading european manufacturer of hydraulic cylinders and lifting platforms



**BÜTER** Group

BÜTER Hydraulics B.V. · Pioniersweg 15 · NL-7826 TA Emmen · Tel. +31 (0) 591-6700-00

[www.bueter.com](http://www.bueter.com)

Scan QR-Code and get more information about BÜTER Group



**GUAITA & SCHOORL B.V.**

Kagerweg 5c 1566 NC Assendelft NL  
Tel.: 075-6878864  
info@g-s.nl • www.g-s.nl  
Guaita: 0653125242  
Kees: 0653786930



GB Hamers met CW00 tot CW40. Alle modellen uit voorraad leverbaar.

Vernieuwen...  
De groene optie!

**OBO TYRES**  
FELICITEERT  
BOUWMACHINES

EM-Loader EM-Dumper EM-Mine EM-Traction+

**obo**  
TYRES

**BDS** **Techniek**  
UW MERLO VERREIKER SPECIALIST

**MERLO**

Vaardig & vertrouwd; onderhoud, verkoop en verhuur van Merlo verreikers

Molensteyn 42,  
De Meern • 0348 409 075  
info@bds-techniek.nl • www.bds-techniek.nl

**Komma**  
TRACING AND TRACKING SYSTEMS

hét unieke tracing systeem

**BOUWMACHINES**

Komma Trace feliciteert BouwMachines met het 50 jarig jubileum

[www.komma-trace.nl](http://www.komma-trace.nl)

## duurzaam werken in het grondverzet



veiligheid  
kwaliteit  
duurzaam  
deskundig en  
betrouwbaar

[www.bmwwt.nl](http://www.bmwwt.nl)



## ABRASION RESISTANT SOLUTIONS

LEVERANCIER VAN SLIJTDIENEN EN COMPLETE OPLOSSINGEN IN SLIJTVASTE EN HOOGVASTE STALEN

**CREUSABRO®** TRIP EFFECT :

↘ EENVOUDIG TE BEWERKEN — ↘ HARDER BIJ GEBRUIK

## ABRASERVICE NEDERLAND

A. P.o. box 930 — NL — 3300 AX, Dordrecht

T. +31 78 8902091

F. +31 78 8902095

[www.abraservice.com/nederland](http://www.abraservice.com/nederland)

[a.nederland@abraservice.com](mailto:a.nederland@abraservice.com)

De ijzeren trots van Willy Laarakkers

# HANOMAG GRADER



**Al ruim veertig jaar verzamelt Willy Laarakkers uit Sambeek oude tractoren. Zo'n tien jaar geleden kwam daar zijn eerste dragline bij. Inmiddels bestaat zijn verzameling historisch grondverzetmaterieel uit zo'n twintig machines. Bij elke machine heeft Laarakkers wel een verhaal. Zo ook bij de Hanomag grader, gebouwd eind van de jaren zestig van de vorige eeuw.**

**T**rots laat Willy Laarakkers (72), voormalig eigenaar van sloopbedrijf Laarakkers, zijn verzameling oude machines in een loods achter zijn huis zien. Bij binnenkomst springt direct de Pingon graafmachine in het oog. De machine op banden, gebouwd eind jaren zestig, is een opvallende verschijning met een bijzonder concept. Bij graafwerkzaamheden liet de machinist een frame onder de machine hydraulisch zakken om vervolgens de banden op te trekken. Of wat te denken van de Atelfond dragline die staat opgesteld in de hoek van de loods. De machine heeft slechts zeven uur op de teller staan. 'Die machine stond op voorraad bij de fabriek, maar is nooit meer verkocht omdat de hydraulische graafmachines toen aan hun opmars begonnen', vertelt Willy. Ook bij de 20-tons Hovers dragline heeft hij een mooi verhaal. 'Ik werd gebeld door de Genie in Vught of ik belangstelling had voor deze machine. Ik hield de boot af omdat ik hem te zwaar en te groot vond. Maar de commandant bleef aandringen en toen ben ik toch maar eens gaan kijken. Uiteindelijk heb ik de kraan in ruil voor drie Limburgse vlaaien meegenomen', lacht Willy.

### Tweetakt motor

Desgevraagd rijdt Willy zijn Hanomag grader uit de loods. Het fraaie geluid van de originele tweetakt motor klinkt hem als muziek in de oren. 'Zo'n vijf jaar geleden kwam ik deze machine op het spoor. Zo eentje miste ik nog in mijn collectie, maar de Duitse eigenaar wilde de machine aanvankelijk niet kwijt. Na een aantal gesprekken had ik hem toch zover en heb ik de Hanomag met een dieplader in Keulen opgehaald.'

Aan de machine mankeerde wel het één en ander. Zo draaide het bord niet, moest de motor worden gereviseerd, functioneerden de remmen niet en vertoonde de grader flinke scheuren. Het restaureren van de machine vergde heel wat uren. Voorop heeft Willy Laarakkers een stoeltje geplaatst, zoals dat in die jaren in met name Duitsland gebruikelijk was. 'Daar moest dan een mannetje met een rood vlaggetje zitten, om richting aan te geven', legt Willy uit. Een paar weken geleden had Willy nog flinke pech met zijn Hanomag grader. De machine stond op een dieplader, maar bij het naar buiten rijden bleek de roldeur van de loods niet



Vijf jaar geleden kocht Willy Laarakkers deze Hanomag grader. Inmiddels heeft hij menig uurtje gestoken in de restauratie van de machine.

ver genoeg open te staan. 'De cabine lag helemaal plat en was dus flink beschadigd. Gelukkig heb ik dat weer helemaal kunnen herstellen.'

### Kuubs verzetten

Aan het restaureren van zijn machines heeft de gepensioneerde Willy inmiddels een dagtaak. 's Ochtends om een uurtje of negen ga ik de werkplaats in, om er 's avonds rond vijf uur weer uit te komen', vertelt hij. Alles doet Willy zelf, of het nu lassen is, spuiten of werken met de draaibank. Daarnaast is hij ook nog bestuurslid van Higro (vereniging Historisch Grondverzet). De jaarlijkse shows vindt Willy het mooiste aspect van zijn hobby. 'Je wilt toch laten zien wat je zoal doet en je zoekt een stukje erkenning voor al je werk. Er is niets mooiers dan om de hele dag met deze machines in een zandput te spelen en dan de dag af te sluiten met een barbecue. 's Avonds komen dan de grote verhalen. Dan worden met de mond meer kuubs verzet dan overdag in het zand.'

Meer foto's van de Hanomag grader van Willy Laarakkers vindt u op [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl).



1991

Uitbaggeren van het Kanaal door Zuid-Beveland door aannemer Boskalis met een Caterpillar 245B staand op een drijvend ponton.

Een Komatsu PC300LC en een Hanomag 44C van Lintzen in Weert bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart.

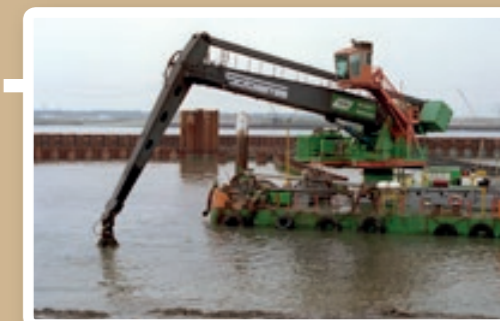
1991



1992

Een Sobemai-kraan van Van Oord-Werken-dam bezig met de verbreding van het kanaal door Zuid-Beveland.

Zand dat door een sleepopperzuiger naar het strand bij Domburg is gepompt, wordt door een Caterpillar D5H en een Komatsu WA380 verdeeld.



1992



# Brandstof besparend, bacterie werend, MVO, Emissiearm, CO<sub>2</sub> reducerend én minder diefstal gevoelig? Het kan met één product: Eco2fuel

**W**iersma BV is, met ruim 150 jaar ervaring, een innovatieve groothandel die voortdurend op zoek is naar duurzame brandstoffen en smeermiddelen. Sinds 1994 zijn we actief in het toepassen van de allerbeste, goed beschikbare en duurzame dieselbrandstoffen voor de Nederlandse markt. We vragen ons voortdurend af: hoe krijgen we de beste duurzame brandstoffen en smeermiddelen, die innovatief zijn, gericht op techniek en milieu?

Geheel in lijn met de traditie presenteren we u vol trots ons nieuwste product: Eco2fuel, de nieuwste diesel op basis van synthetische technologie met grote voordelen voor techniek, milieu én uw organisatie!

### Bacterie werend

Eco2fuel bestaat deels uit synthetische bestanddelen en is hierdoor minder gevoelig voor de gevreesde bacteriegroei in de brandstof. Hiermee is de kans op hoge onderhoudskosten en

stilstand een stuk kleiner.

**Eco2fuel – het beste voor techniek, milieu en uw organisatie!**

### Brandstof besparend

Eco2fuel heeft een producteigen cetaangetal van 60. Dit hoge, stabiele cetaangetal zorgt voor een snellere én completere verbranding. De beschikbare



energie uit de brandstof wordt hierdoor efficiënter benut dan bij gewone dieselolie. De optimale verbranding resulteert in een brandstofbesparing tot wel 4% én een fors lagere emissie. Dit betekent naast de besparing op uw brandstofverbruik ook besparing op uw onderhoudskosten door een fors lagere roetbelasting op uw motoren.

### Maatschappelijk verantwoord

Eco2fuel past perfect binnen het MVO. In het kader van de ISCC-EU certificering wordt erop toegezien, dat het belangrijkste deel van de benodigde grondstoffen uit landen komen waar rekening wordt gehouden met sociale, maatschappelijke en milieu-uitgangspunten.

<b>Sociaal</b>	Gelijke rechten Geen kinderarbeid
<b>Maatschappelijk</b>	Geen 'food for fuel' problematiek Geen prijsopdrijvend effect voor voedsel
<b>Milieu</b>	Geen milieubelasting tijdens productie Natuurgebieden gespaard

### Emissiearm & CO<sub>2</sub> reducerend

Eco2fuel dieselolie is emissiearm. Daarnaast reduceert Eco2fuel de uitstoot van het broeikasgas CO<sub>2</sub> met maar liefst 16% ten opzichte van gewone diesel. Wist u dat bij het verbranden van één liter gewone diesel 3,14 kilogram CO<sub>2</sub> vrijkomt? Bij Eco2fuel is dat dus fors lager!

### Genormeerd én gecertificeerd

**EN590 genormeerd**  
Eco2fuel is een EN590-genormeerde brandstof. Dit betekent dat zekerheid wordt gegarandeerd en de brandstof zonder risico op garantieverlies kan worden gebruikt. Daarnaast scoort de Eco2fuel op alle parameters van de EN590 betere resultaten dan minerale diesel.

### ISCC-EU gecertificeerd

Bij elke levering ontvangt u een ISCC-EU verklaring, waarop de CO<sub>2</sub>-reductie in kilogrammen staat vermeld. Geheel volgens de RED richtlijnen van Europa. Deze verklaring kunt u vervolgens rechtsgeldig verwerken in uw CO<sub>2</sub> boekhouding, en/of CO<sub>2</sub> footprint.

### Voorkomen van diefstal

Eco2fuel is een blauw gemarkeerde brandstof. Hiermee onderscheidt het zich duidelijk van blanke diesel. Dit heeft ook direct een preventieve werking tegen diefstal. Gebruik van Eco2fuel betekent dus ook het verminderen van de kans op diefstal.

**Wilt u ook profiteren van de vele voordelen van Eco2Fuel en ontdekken wat deze revolutionaire dieselbrandstof voor u en uw bedrijf kan betekenen? Neem dan direct contact op met ons en ga snel over op het gebruik van Eco2Fuel.**

### Wiersma Olie & Techniek BV

Appelhof 7-9  
8465 RX Oudehaske  
T 0513 - 87 00 27  
I www.wiersma-bv.com  
E verkoop@wiersma-bv.com



### '4 procent lager verbruik haalbaar'

"We hebben het geclaimde verbruik getest door op Eco2fuel te rijden op een vast traject. En dat herhaald met een test op gewone diesel. Die 4 procent besparing vonden wij inderdaad terug. De meerprijs is daarmee goedge maakt en de lagere uitstoot van schadelijke stoffen pakken we dan gratis mee. Zo mogelijk een groter voordeel vinden wij dat alle storingen - door bacteriegroei in de diesel - geheel verleden tijd zijn."

Sjoerd Vogelzang  
S. Vogelzang en Zn, Boerakker



### 'Meer opdrachten via Prestatieladder'

"Wij zoeken actief naar manieren om punten te scoren voor de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Ons bedrijf stoot mede dankzij Eco2fuel zoveel minder CO<sub>2</sub> uit, dat we

op de hoogste trede staan. Dat levert concreet opdrachten op. We zijn nu bezig met een grote klus, door onze goede CO<sub>2</sub> Footprint kunnen opdrachtgevers eigenlijk niet om ons heen. Wij zijn daarmee een onmisbare partner zodat hij zijn gecontracteerde CO<sub>2</sub>-uitstoot kan waarmaken."

Klaas Algra  
Grondverzetbedrijf Gebr. Algra, Drachten



### 'Ik wil verantwoord bezig zijn'

"Voor mij telt dat ik op een nette manier wil werken. Ook op het punt van milieu. Als ik het beter kan doen zonder dat het teveel kost, dan probeer ik

maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Eco2fuel kost iets meer, maar dat kun je wegstrepen tegen een iets lager verbruik. En er zit een duidelijke sticker op de tank dat het om traceerbare blauwe diesel gaat. Dit werkt preventief tegen diefstal."

Heinze de Boer  
Kraanverhuur & Grondverzet, Burgum

# MACK DM600S EN RUSTON BUCYRUS 10RB

De ijzeren trots van Jan Caron



Jan Caron werkte een leven lang met bouwmachines. Nu spaart hij ze en speelt hij er regelmatig mee tijdens oldtimer-meetings. Het meeste opzien baart Jan met zijn Mack trekker en Ruston Bucyrus dragline. 'Regelmatig tikt zo'n oud mannetje me op de schouder en vraagt of hij misschien eventjes mag draaien.'

nmiddels heeft Jan Caron 68 jaar op z'n teller staan, maar van sleet is nog geen sprake. Dag-in dag-uit stapt de oud-ondernemer 's ochtends in zijn auto en rijdt naar de werkplaats in Oosterhout. 'Samen met de jongens eerst een bakkie doen, daarna aan de slag met een restauratieproject. Lassen, uitdeuken, spuiten, sleutelen. Je wilt toch niet de hele dag thuis zitten.'

Dat Jan boordevol energie zit, bewijzen de twee hallen die stampvol oude bouwmachines en legervoertuigen staan. Zo'n vijftig stuks in totaal. 'Met de restauratie van deze machines wil ik de historie levend houden. Ook toekomstige generaties moeten kunnen zien en voelen waarmee Nederland na de oorlog weer is opgebouwd.'

## Bezienswaardigheid

Mijn grootste trots? Jan loopt naar buiten. Onder een grote kapschuur staat een Mack DM600S met op de Nooteboom dieplader een Ruston Bucyrus dragline. Jan vertelt dat de combinatie zowel onderweg als tijdens meetings garant staat voor veel bekijks. 'Als ik over de snelweg rijd, zitten automobilisten achterwaarts aan het stuur. En maar foto's maken. Rijd ik vervolgens het evenemententerrein op, kijkt iedereen om bij het horen van de ronk van de Mack. En als we dan een stukje graven is het snel zwart van de mensen. Vervolgens komt stevast de vraag van een oud-machinist: mag ik even een stukje draaien? Natuurlijk! Die kunstenaars mag ik graag aan het werk zien, geweldig wat zij met een dragline kunnen.'

## Gered van de sloper

Jan vertelt dat de Ruston Bucyrus 10RB in 1943 in Engeland werd gebouwd en door de geallieerden na de invasie overzee werd verscheept. Later kwam de dragline in bezit van Van Mourik in Groot Ammers. 'Net als bijna alle draglines wachtte ook deze Ruston de sloop. Maar gelukkig was er een tandarts in Vianen. Hij kocht de machine en begon hem te restaureren. Toen hij er geen tijd meer voor had, kocht ik hem en maakte ik de klus af.'

Dat Jan een speciaal plekje in zijn hart heeft voor de Ruston, is niet vreemd. 'In ons bedrijf hadden we vroeger ook twee draglines van dit merk. De grotere 22RB en 30RB. Tot vijftien jaar geleden draaiden ze nog in de zandput. Het liefst had ik



Boven: de Ruston Bucyrus 10RB werd in 1943 in Engeland gebouwd.

Onder: de Mack heeft tijdens evenementen altijd veel bekijks.

natuurlijk één van die twee machines gehad, maar ze zijn te groot voor de hobby. Als ik ermee op pad wil, is het gelijk speciaal transport, dus kassa. Dan is deze kleinere 10RB veel praktischer.'

## Stoere Amerikaan

Heeft de Ruston Bucyrus vooral een lieflijke uitstraling, de Mack is het stoertje van de twee. De in de originele Caron-kleuren gestoken Amerikaan met bulldog op de neus is in originele staat. De 260 pk sterke truck werd gebouwd in 1969 en door Floor uit Hilversum geleverd. 'Na een zwaar leven voor een dieplader en kipper belandde hij in een schuur in België. De eigenaar wilde hem restaureren, maar strandde in zijn poging. Onder de voorwaarde dat ik de Mack perfect zou restaureren, mocht ik de truck meenemen. Zo blijft weer een stukje bouwmachinehistorie bewaard.'

Meer foto's van de Mack en Ruston Bucyrus van Jan Caron? Kijk op [www.bouwmachines.nl](http://www.bouwmachines.nl)



1993

Drie Dynapac- en Hamm-walsen van aannemer Van Hees in Tilburg poseren netjes voor de foto-graaf tijdens het werk aan de verlengde A2.

De Kobelco Acera SK200 valt op met zijn sterk afgeronde vormen en ronde cabine.

1993



1994



Schaeff HRO2 graafmachine, eigendom van Kwinten in Westerhoven.

De aanleg van een tunnel onder de snelweg A2 door Guis Heiwerken met een Link Belt-heistelling.



1994





Fabriek bouwt de basis, importeur slijpt z'n klauwen

# Inter-Techno, de plus op Bobcat

De klant weet precies wat hij hebben wil, en dat is een goede zaak. Inter-Techno, de Apeldoornse importeur van Bobcat en Atlas, is graag bereid de standaardmodellen te 'customizen' tot de koper precies dát krijgt waar hij optimaal mee kan werken.

**M**enigeen in de bouw gebruikt 'een Bobcat' als soortnaam, en iedereen weet wat je bedoelt. Dan zet je toch wat goeds in de markt. Maar deze handige, veelzijdige machines zijn in de eerste plaats natuurlijk een merkproduct. Directeur Bertus Boer van Inter-Techno is dan ook wat trots dat hij Bobcat mag importeren en verkopen in Nederland. "Sorry dat we nu even niet méér kunnen laten zien," zegt hij tijdens een wandelingetje langs de mooie rij machines die wit in het gelid in de showroom staan. De markt trekt aan, de fabrikanten zijn nog gas aan het bijgeven om de productie weer op stoom te krijgen, klinkt het bijna verontschuldigend. Ook Boer anticipeert op betere tijden. Wijst op de zandvlakte naast zijn bedrijf: "Dat laten we nu verharden. We hebben meer ruimte nodig om onze werkvoorraad neer te zetten, en om modellen te showen." Dat laatste is trouwens niet de hoofdzaak. De

klant kijkt anno 2015 veel op internet rond, constateert Boer. En, belangrijker, 90 procent van de klanten van Inter-Techno koopt niet een standaardmodel, maar laat zo'n machine aanpassen naar eigen inzichten en wensen. Het heeft dan weinig zin het volledige verkoopgamma van Bobcat – en Atlas, waarvoor Inter-Techno eveneens importeur is – in de etalage te hebben staan.

#### Klant is koning

Het Apeldoornse bedrijf heeft zijn handelsmerk gemaakt van het vervullen van speciale wensen van de klant. "Als je je coöperatief opstelt, kun je mooi wat business binnenhalen," stelt

#### 'Wij kennen de wensen van onze klanten'

Boer. Zo bouwen de monteurs bijvoorbeeld overdrukcabines op schrankladers die naar een

overslagbedrijf gaan. Die chauffeurs karren straks hartstikke veilig rond in het ruim van zo'n gigantisch zeeschip. Bertus Boer vindt het een mooie taakverdeling: de Amerikaanse fabrikant die zich richt op het waar mogelijk standaardiseren op platforms van een aantal basismodellen (en daarmee de machines zo goedkoop mogelijk maakt) en een specialist als Inter-Techno die zijn klanten van haver tot gort kent, en hun finesses op wens toevoegt. Extra hydrauliekventielen, een speciaal knijptje op een klein model bouwen waarmee je binnen in een te renoveren gebouw bijna chirurgisch te werk kunt gaan... 'Nee' krijg je niet gauw te horen in Apeldoorn.

#### Elektrisch loopt goed

Als kenner van de markt stipt Boer een aantal ontwikkelingen aan die momenteel in de belangstelling staan. Uitlaatgas-emissies zijn hot. Nog niet eens zozeer vanwege de



milieugevolgen (al zijn die zeker belangrijk), maar vooral uit oogpunt van welzijn en gezondheid van de werknemers. In een loods in de dieselwalm werken, dat was normaal in het verleden. Tegenwoordig pikt men dat niet zomaar, en terecht. Want er is een prima alternatief: hybride diesel- en elektrische aandrijving. "Daar doen we momenteel veel handel in," bevestigt de directeur. (Nog) niet in de vorm van accupakketten, zoals in hybride auto's. Dat is nog te onpraktisch qua kosten, gebruiksduur en laadtijden. Maar een elektrische aandrijving aan boord náást de dieselmotor, die zijn voeding krijgt via een lange (en onverwoestbare) stroomkabel... Daar is prima mee te werken. Op een werkvloer binnen in een gebouw koppel je de machine aan; en moet de chauffeur in de buitenlucht aan de slag, dan doet hij dat zonder kabel gewoon op de diesel.

Het ombouwen (uitbreiden) van een standaardmodel is goed te doen. Bij de

kleinere typen bouwt Inter-Techno de elektrische voorzieningen doorgaans achter op de machine. Bij de grotere gaat het iets naar achteren en dan meer omhoog, dat is beter voor de balans van het geheel. Al met al blijft zo'n graafmachine lekker compact. Een ander focuspunt is gebruikerscomfort. Afnemers hebben steeds meer aandacht voor ruime, comfortabele cabines. Een goede

#### 'Comfort maakt arbeidskracht productief'

ergonomie en lage geluidsbelasting spelen ook mee. Voordeel van zo'n investering: de chauffeur (ook die Nederlander met z'n lange benen) kan lange dagen maken, waarbij hij ook na de middag nog 'scherp' is. En dus productief, zonder slordigheidsfoutjes te maken.

In het verlengde van dat comfort is er, als derde hoofdpunt, veiligheid. Daaronder vallen stof- of gasdichte cabines voor werk in bijvoorbeeld

asbestsanering of omgevingen met chemische stoffen en gassen.

#### Snel leverbaar

We sluiten af op het (nog eventjes wat beperkte) erf achter de werkplaats. Rijen met schuiven, bekken, beitels, bakken en wat je al niet voor aan een Bobcat of Atlas kunt koppelen, staan te wachten in stellages. Of gewoon op het terrein. Nieuw en gebruikt is hier te vinden. Want de klant die vandaag belt, wil liefst gisteren geholpen zijn. "We kunnen nog veel meer leveren. Niet alleen van de eigen merken; wij zijn bereid alles te leveren wat past. Maar je kunt nu eenmaal niet alles op voorraad hebben. Het meest gevraagde materieel staat hier klaar; specialistischer spul bestellen we zo rap mogelijk."

Inter-Techno  
(055) 542 53 33  
www.intertechno.nl

Huub van Dijk fotografeert al decennia vrijwel dagelijks materieel

# BESMET MET HET BOUWMACHINES VIRUS



Zonder de hulp en inzet van Huub van Dijk was deze jubileumuitgave van BouwMachines niet tot stand gekomen. Huub zette in de afgelopen decennia vrijwel dagelijks bouwmachines op de foto. Zijn grote passie deelt hij graag met andere liefhebbers.

Huub van Dijk heeft in de loop der jaren een onmetelijk fotoarchief opgebouwd, waar BouwMachines voor dit jubileumnummer oneindig uit mocht putten.

**A**ls kind was Huub van Dijk (59) altijd te vinden in de zandbak. Daar speelde hij met zijn verzameling Dinky's, Corgy's en Matchboxen. Van wie hij het 'bouwmachines virus' heeft doorgekregen weet Huub niet - 'niemand in de familie werkte in de weg- en waterbouw' -, maar vanaf 1969 was Huub er werkelijk door gepakt. In dat jaar startte de aanleg van de rijksweg Tilburg - Breda (nu A58) en Huub was daar menig vrij uurtje te vinden. 'Op mijn fietsje heb ik vele kilometers op het wegtracé in aanleg afgelegd', vertelt Huub. 'En op de asfaltcentrale van aannemer B. Smallegange was ik al snel een vaste bezoeker.'

Op zijn veertiende verjaardag kreeg Huub van zijn vader een camera. 'Vanaf toen heb ik vrijwel dagelijks bouwmachines gefotografeerd. Al mijn zakgeld ging op aan het kopen van fotorolletjes. Het ontwikkelen van de foto's deed ik al gauw zelf om geld uit te sparen.'

De belangstelling van Huub betrof niet alleen de machines, maar ook de mensen die er mee werkten. 'In die jaren trokken machinisten en hun machines als een soort van reizend circus rond, van werk naar werk. Compleet met salonwagens. Die wereld fascineerde mij. De mensen moesten toen hard werken, terwijl de arbeidsomstandigheden niet optimaal waren. Met de weinig geavanceerde machines van toen zijn prachtige werken gemaakt', stelt Huub.

## Studie elektrotechniek

Ondanks zijn fascinatie koos Huub niet voor een loopbaan in de bouwmatieelsector. Na zijn middelbare school begon hij een opleiding elektrotechniek. 'Op een gegeven moment wilde ik overstappen naar grond-, weg- en waterbouw, maar dat verbood mijn vader', herinnert Huub zich. 'Ik moest van hem eerst mijn studie elektrotechniek afmaken.'

Inmiddels werkt Huub al weer heel wat jaren als projectleider bij een elektro-installatiebedrijf in Tilburg. Maar de passie voor bouwmachines is al die jaren gebleven. In het jaar 2000 begon Huub met het inscannen van alle analoge beelden die hij de decennia daarvoor had gemaakt. 'Daar ben ik misschien wel twee jaar mee bezig geweest.' Huub heeft altijd keurig bijgehouden wat hij wanneer, waar heeft gefotografeerd. Zo is elke foto op datum terug te vinden. Sinds



Huub van Dijk deelt zijn passie met andere liefhebbers via zijn websites [bouwmachinesvantoen.nl](http://bouwmachinesvantoen.nl) en [bouwmachinesvannu.nl](http://bouwmachinesvannu.nl). Ook is hij bestuurslid van de vereniging Higro (Historisch Grondverzet).

2006 fotografeert Huub digitaal.

'Mijn halve leven heb ik zo'n beetje op bouwprojecten doorgebracht', lacht Huub. 'Tussen 1950 en 1980 is de hoofdstructuur in Nederland aangelegd. Dat waren gigaprojecten. Maar ook nu nog rijd ik stad en land af om bouwprojecten te bezoeken en vast te leggen.'

Het delen van zijn hobby met andere liefhebbers was in 2008 voor Huub de reden van start te gaan met de website [bouwmachinesvantoen.nl](http://bouwmachinesvantoen.nl). Een jaar later ging [bouwmachinesvannu.nl](http://bouwmachinesvannu.nl) live. In het bijhouden van de websites gaat veel tijd zitten, maar Huub doet het graag. 'Ik krijg zoveel reacties en merk dat ik er veel mensen een plezier mee doe. Een hobby kunnen delen met mensen maakt het zoveel leuker.'



1995

Een Demag H45 van GMB in Opheusden. De rupskraan beschikte over een 294 pk sterke Cummins zescilinder motor.

H.P.A. Ploegmakers in Vinkel graaft op safaripark Beekse Bergen een waterpartij uit met een Hitachi EX700 en een Caterpillar D25C.

1996



1997



De aanleg van een betonnen vangrail met een Wirtgen slipformpaver. Een Atlas 1304 voert het beton aan.

De aanleg van de Tilburgse rondweg met een Demag DF 100 asfaltmachine en een Terberg asfaltkipper.



1997



René van der Steen, HZC: 'jongeren prikkelen om te kiezen voor het machinistenvak'

# GEPASSIONEERDE VAKAMBASSADEURS GEZOCHT

**Voorzitter René van der Steen van Vakvereniging Het Zwarte Corps voorziet een toekomstig tekort aan vakmensen, dus ook machinisten. 'De komende tien tot twintig jaar gaan veel ervaren machinisten met pensioen.' Hij wil jongeren warm maken voor het vak. 'Ik werd machinist mede dankzij de verhalen van mijn vader. We moeten gepassioneerde ambassadeurs hebben die over het vak vertellen en jongeren zo enthousiasmeren.'**

**R**ené van der Steen groeide op in een echt machinistengezin. Vader werkte op een dragline en werd door zijn werkgever van de ene naar de andere uit-hoek van het land gestuurd. 'Vader wilde echter niet in de kost. Omdat de wegen in die jaren verschrikkelijk slecht waren en de reistijd dus lang, restte hem weinig anders dan bij het werk te gaan wonen. Wij gingen met hem mee.' Het gezin Van der Steen leefde jaar-in-jaar-uit in een grote salonwagen en trok van bouwput naar bouwput. 'Als kind heb ik daar mooie en goede herinneringen aan. Vaak stond je samen met andere machinisten - soms ook met hun gezin - bij zo'n bouwput. Overdag naar school in een onbekend dorp en na school spelen met klasgenootjes en de andere machinistenkinderen. Soms was je ook even de hulpmonteur van vader als er na werktijd even een rembandje vernieuwd moest worden. En 's avonds waren daar de verhalen van vader en de andere machinisten. Voor mij stond als kind één ding vast: ik wilde later ook machinist worden!'

### Machinistenroeping

Na de lts ging René naar het Soma in Ede. Daar werd zijn keuze voor het machinistenvak bevestigd. 'Het was een geweldige tijd. Alle leerlingen waren gek van machines en het werken ermee, we werden vrienden voor het leven.' Als machinist in spe bezocht René samen met zijn vader jaarlijks de jaarvergadering van Het Zwarte Corps in Tivoli in Utrecht. 'Voor mijn vader was dit een soort reünie. Hij ontmoette daar alle machinisten waar hij samen mee had gewerkt. Tijdens die dagen zag je dat het machinistengilde één grote hechte familie was. Iedereen had dezelfde interesse in ma-

chines en liefde voor het vak. Het waren bijeenkomsten waar ik me ook helemaal thuis voelde.'

René slaagde met vlag en wimpel voor de machinistenopleiding. Uit handen van de voorzitter van Het Zwarte Corps kreeg hij zijn diploma uitgereikt. Na zijn opleiding werkte René op verschillende plekken, bij diverse werkgevers en op diverse machines. 'Als machinist heb ik me altijd in een beschermde omgeving gevoeld. Als ik iets niet wist of ergens niet uitkwam, was er altijd een andere machinist die me wilde helpen. Dat familiegevoel kwam telkens terug.' Gaandeweg zijn loopbaan rolde René ook in het bestuurlijke wereldje. Hij werd afdelingsbestuurder, hoofdbestuurder en rayonbestuurder binnen Het Zwarte Corps en schipt het in 2008 tot voorzitter van het 11.000 leden tellende Corps. 'Dat was een heel onwerkelijk moment. Ik was nu de man die het diploma mocht uitreiken aan de geslaagden van de Soma.'

### Pater familias

René van der Steen is een bestuurder die met beide benen in de klei staat. 'Ik vind de lucht van dieselolie lekker, geniet ervan als ik een machinist aan het werk zie, draai graag zelf nog een stukkie en bezoek op zondag regelmatig evenementen waar ook onze leden komen.' Maar René is ook een machinistenfilieman in hart en nieren. 'De machinistenfamilie betekent veel voor me. Ik kan er niet tegen als een lid van de familie onrecht wordt aangedaan. Het is mijn taak als voorman van de vakvereniging om dan voor hem of haar op te komen. En dat doe ik samen met alle mensen uit de werkorganisatie HZC met heel veel overgave!'

Vakvereniging Het Zwarte Corps bestaat in 2016 maar liefst



1998

De American 9210-heistelling van Voorbij funderingstechniek is klaar voor transport. Transporteur is Van den Bogerd in Bergschenhoek.

1999



Een Fiat Hitachi FH-graafmachine van Heijmans en een Volvo A35 dumper van Martens en Van Oord bij de bouw van de Westerscheldetunnel.

2000



Een Volvo rupsgraafmachine van aannemer HAM-VOW bij de aanleg van de HSL.

Een Caterpillar 988F bij de grindwinning Bichterweerd in het Belgische Maaseik.



2001

70 jaar. 'Onze corebusiness is en blijft belangenbehartiging, leden helpen met arbeidsproblemen. Daarnaast wenden we onze invloed aan als het gaat om de veiligheid, de scholing en de arbeidsomstandigheden van machinisten en monteurs. Wij willen het beste voor de machinist en monteur.' René ziet wel dat de wereld van de machinist flink is veranderd sinds hij toetrad tot het vak. 'Vroeger was je als machinist standaard de voortrekker op een project. Jij bepaalde de snelheid en de volgorde van de werkzaamheden. Tegenwoordig nemen niet zelden voorlieden en uitvoerders die rol over. Machinisten met een goede vakopleiding en heel veel vakmanschap zie ik dat nog doen en kunnen dan ook prima leidend zijn. Sommige werkgevers zien dat ook en maken zo'n machinist trekker van een project. Een goede zaak!'

#### Van vak naar job

Wat de voorzitter jammer vindt, is dat in de sectoren de betrokkenheid van de werknemers richting zijn of haar bedrijf minder is geworden. 'Steeds minder werknemers praten over 'bij ons'. Voor hen is het vak een job geworden. Werkgevers moeten daar beducht voor zijn. Een betrokken machinist heeft veel meer verantwoordelijkheidsgevoel, onderhoudt zijn machine beter en bespaart zo kosten.' Wanneer de toekomst ter sprake komt, zijn onder machinisten regelmatig sombere geluiden hoorbaar: robots nemen het werk over, graafmachines worden automaten, het vak wordt uitgehold. René van der Steen schudt zijn hoofd bij het horen van deze angsten. 'De ontwikkeling van de techniek houd je niet tegen, maar uitholling van het vak is te zwaar aangezet. In bijvoorbeeld de sloop gaan robots een deel van het werk overnemen en voor continue repeterende klussen zijn automatisch werkende machines gewoon een uitkomst. Ik zie in deze ontwikkelingen geen bedreiging maar juist een kans. Het machinistenvak gaat steeds meer vakmanschap vragen en uitdaging bieden. Daar moet je toch blij mee zijn!'

#### Tekort aan machinisten

Ondanks dat de HZC-voorzitter optimistisch gestemd is over de toekomst van het machinistenvak, ziet hij donkere wol-

ken aan het firmament verschijnen. 'Met de crisis zijn we al een behoorlijk aantal goede werknemers verloren, die ik niet meer een-twee-drie zie terugkeren in het vak. En de komende decennia gaan we nog meer ervaren mensen verliezen omdat er een hele generatie met pensioen gaat.' Van der Steen vertelt dat de scholen op dit moment en de komende paar jaar voldoende nieuwe machinisten afleveren, maar op de langere termijn voorziet hij absoluut een tekort aan machinisten.

Het probleem zoals René dat schetst, speelt al in het verticaal transport. 'Daar hebben de crisis en inkrimping veel mensen uit de sector doen vertrekken. Bedrijven kunnen lang niet altijd aan de vraag voldoen, omdat er onvoldoende goed opgeleide machinisten zijn. De nood wordt in de toekomst naar verwachting deels geledigd door machinisten uit bijvoorbeeld Duitsland en België in te gaan huren.'

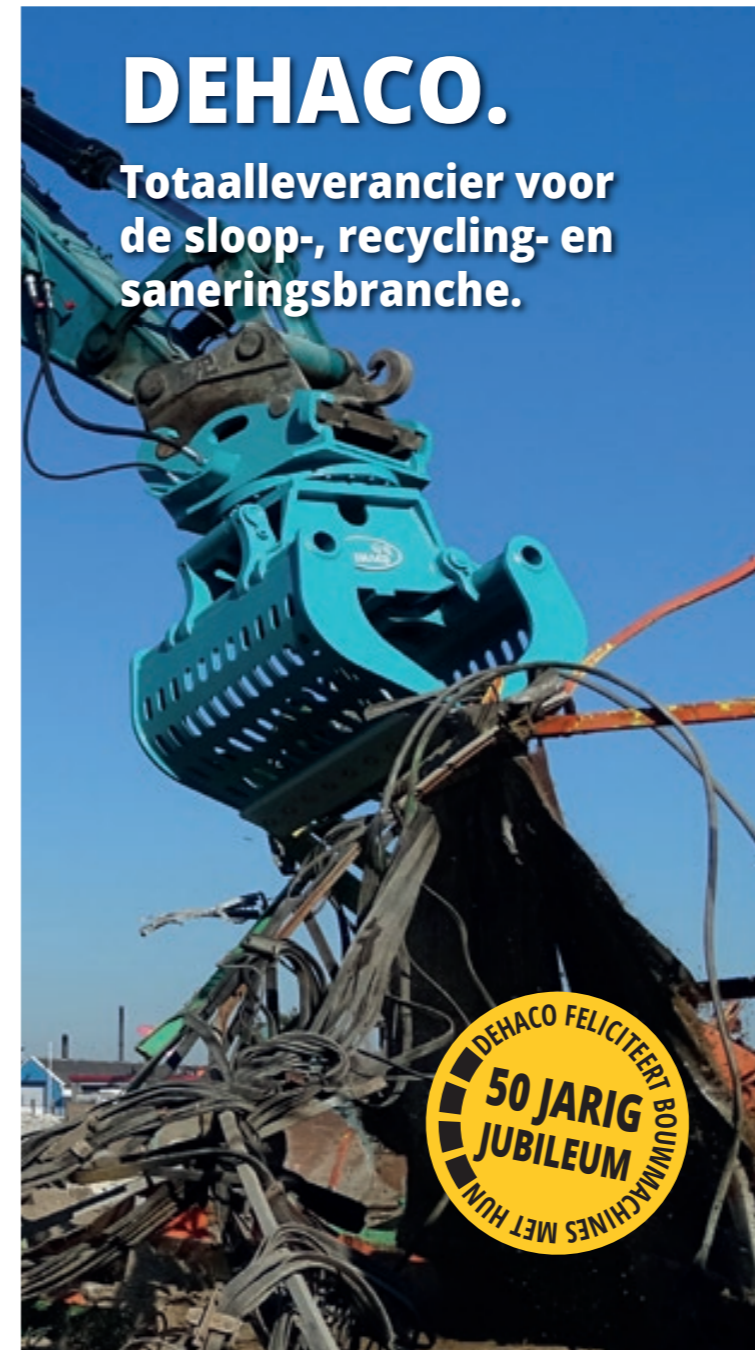
#### Jongeren voor het vak winnen

René van der Steen vindt het de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de hele sector om ervoor te zorgen, dat er geen toekomstig tekort aan machinisten en monteurs ontstaat. 'We moeten met z'n allen de handen ineen slaan en jongeren in het lager voortgezet onderwijs prikkelen om te kiezen voor de opleiding en vervolgens het vak van machinist of monteur.'

Van der Steen weet ook hoe dit zou moeten. 'Ik heb voor het machinistenvak gekozen dankzij de enthousiaste verhalen van mijn vader, de kennismaking met de techniek en de geborgenheid die ik binnen de machinistenfamilie voelde. Met datzelfde soort verhalen en die kennismaking met de techniek kun je ook de jongeren van nu bereiken. We hebben ervaringsdeskundigen nodig die scholen bezoeken, ambassadeurs van het vak en het beroep. En daarnaast moeten we open dagen organiseren waar jongeren op een kraantje kunnen draaien en het enthousiasme van ervaren machinisten kunnen beluisteren. Zo prikkelen we jongeren om voor dit mooie vak te kiezen, houden we de klaslokalen vol en alle cabines ook in de toekomst bezet met gepassioneerde en gedreven mensen.'

## DEHACO.

Totaalleverancier voor de sloop-, recycling- en saneringsbranche.



**Dehaco B.V.**  
Kruisbaak 25  
2165 AJ Lisserbroek  
The Netherlands  
tel +31 (0)252-41 79 50  
fax +31 (0)252-41 85 31  
info@dehaco.nl



[www.mascus.nl](http://www.mascus.nl)



Sennebogen 6180 van Aertssen Stabroek bij de bouw van het Deurganchedock in de haven van Antwerpen.

2003



007K-grader van BAM NBM infra bij de aanleg van de weg Breda naar Terheijden.

2002



2004

Aannemer Goudriaan verzorgt met een Priestman VC20 werkzaamheden op een slibdepot bij de suikerfabriek in Dinteloord.

2008

Prachtig Hollands plaatje: een Hitachi WD bandenkraan van Kloosterman in Kapelle bij de verzwaren van de Westkapelse zeedijk.



Een Champion grader van Martens en Van Oord bij de aanleg van de A4.

Een Volvo L350 bij het lossen van spoorballast in de Moerdijk.



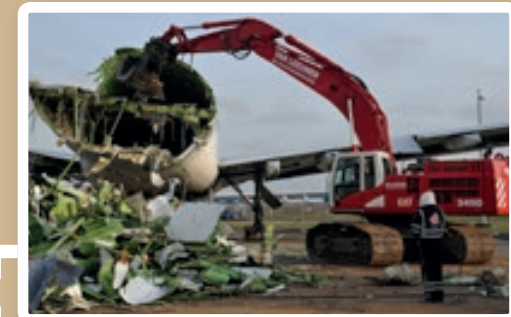
2006



2007



Bij Wijchen nemen naast Cats ook Liebherr en Hitachi rupskranen de aanleg van gasleidingen voor hun rekening.



2011

Sloop van een Boeing 747 op vliegveld Zaventem in Brussel door Van Leeuwen Sloopwerken in Katwijk met een Caterpillar 345D.

2010

2013



Bij de aanleg van het Maximakanaal bij Den Bosch werd een keur aan materieel ingezet. Daaronder ook deze Caterpillar 824G wieldozer van Liebrechts in Middelbeers.



2012

Drie maal Doosan DA30 van Ploegam in Vinkel bij het project Ruimte voor de Waal in Lent.

2014



Een Multidocker CH74D van Liebrechts in Middelbeers werkt aan het versterken van de dijken langs het Spui bij Oud-Beijerland.

Mecalac 8MCR van Van der Plas actief bij de dijkverbetering van het Steurgat en de Bergsche Maas.



2015