

TRUCKS

MET MEERDERE LEVENS

LEX EN RIK MEEDER

Foto's omslag voorzijde:

In 1996 kocht Van Seumeren een aantal gebruikte zware vierassige trekkers uit Duitsland. MAN had op dat moment een sterke positie in het segment van de zware trekkers met de 500 pk sterke 41.502. De 18,2 liter V10 was gekoppeld aan een ZF bak met 16 versnellingen vooruit en twee achteruit, naar keuze met een normale droge koppeling met twee platen, dan wel met de tegen meerprijs te leveren WSK (Wander Schalt Kupplung), een koppelvormer in combinatie met een ingebouwde retarder. De nummers 285 en 286 kwamen na hun Van Seumeren bestaan terecht bij Van Marwijk in Zoeterwoude als trekkers voor zesassige Nootboom Ballastrailers of semidiepladers onder de vlootnummers 63 en 69. De BD-PD-45 had voordat hij bij Van Seumeren kwam bij Brandt Berlin gereden.

Foto's omslag achterzijde:

Scania T112H BP-11-PX

Een van de laatste keren dat wij dat nog tegenkwamen: een gebruikte truck omgebouwd tot bergingsvoertuig. Ook bergers kopen tegenwoordig nieuwe trucks omdat, zeker bij internationale repatriëring van verongelukke trucks, in die branche tegenwoordig flinke kilometrages worden gereden. Vreugdenhil liet zijn wrecker bouwen op het chassis van Scania T 112H met kenteken BP-11-PX die al een leven in de containers achter de rug had bij Koolwijk Polsbroek. De T 112H met de 11 liter zescilinder lijn motor van 305 pk was een exemplaar uit Scania's GPRT lijn, geïntroduceerd in 1980 en later aangeduid als 2-serie, die een doorbraak betekende in modulair cabineontwerp. De cabines, ontworpen door Giorgetto Giugiaro, deelden veel plaatwerkdelen en in het geval van deze normaalstuurtruck is de kleine frontstuurcabine zichtbaar achter de polyester neus.

© 2018, De Alk bv, Alkmaar, Holland

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm, op enige wijze, elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form, by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the publisher.

ISBN: 978 90 5961 203 7

VOORWOORD

Het idee voor dit boek ontstond tijdens het doorkijken van onze verzameling in de loop van bijna veertig jaar gemaakte foto's. Als je zoveel trucks fotografeert komt er zo af en toe een in beeld die al eerder is vastgelegd en het is boeiend om te zien hoe een zelfde truck in een andere gedaante verschijnt.

Een truck kan om vele redenen opnieuw opduiken: een nieuwe huisstijl, bedrijfsovername, contractvervoer in de kleur van een opdrachtgever of andere verandering van werkpakket en daardoor behoefte aan een specifieke truck op korte termijn of gewoon tweedehands gekocht omdat in een gebruikte truck minder geld zit.

Vanwege de schaarste en de relatief hoge investeringsbedragen, hielden in het verleden vervoerders hun vrachtauto's langer in bedrijf en vooral kleinere transportbedrijven kochten vaak een gebruikte vrachtwagen.

Vrachtauto's uit de beginjaren waren meestal voorzien van een vlakke laadvloer met kopschot, vaak met scharnierende kleppen en soms een huif, maar gaandeweg werden de opbouwen meer en meer toegespitst op specifieke transporttaken. Hulpmiddelen als laadkranen /-kleppen en afzetsystemen verhogen de efficiency en vooral in de bouwsector vond veel innovatie plaats van kippers, mixers, betonpompen, boorwagens e.d. Juist trucks met speciale opbouwen hebben vaak een langer leven en vonden en vinden vaak een tweede eigenaar al dan niet via de handel.

Kermisexploitanten, van huis uit altijd inventief, kochten een gebruikte truck en pasten die vaak zelf aan om te voldoen aan hun specifieke wensen en omdat zij weinig kilometers hoefden af te leggen hielden zij hun truck doorgaans lang in bedrijf.

In de zwaar- en speciaal transport sector komen de opdrachten/projecten met pieken en dalen en stonden in het verleden de speciale trekkers met een aandrijflijn gericht op buitengewone trekkracht tussendoor vaak stil of was een dergelijke trekker niet direct binnen de eigen vloot beschikbaar. Speciaal transportbedrijven hadden slechts enkele van deze speciaal gebouwde of aangepaste trekkers in hun vloot en liefhebbers kenden die trucks bij naam en toenaam, dit in tegenstelling tot de huidige tijd waarin standaard en in redelijk grote aantallen geproduceerde zware trekkers dankzij de voortschrijdende technologische ontwikkelingen even goed functioneren als krachtbron voor uitzonderlijke ladingen als tussendoor kunnen worden ingezet als normale opleggetrekker.

En dan is er het einde..... of soms ook niet. De meeste trucks eindigen op de sloop of in een ver land, anderen doorstonden de tand des tijds dankzij een lang leven in het speciale transport of op de kermis. Een aantal hiervan werd gered van de sloop om schitterend te worden gerestaureerd tot voorbeeld exemplaren van ons rollend erfgoed.

Al deze aspecten komen aan bod in dit boek, waarbij meestal het kenteken leidend is, maar soms ook een specifieke opbouw, aanhangwagen of oplegger die meerdere trucks overleefde. Het resultaat is een boeiend overzicht van een halve eeuw transportgeschiedenis in Nederland.

Lex & Rik Meeder

mei 2018

MERCEDES-BENZ 2623/4 – DE TAKELWAGENS VAN TIELEMAN



Ook voor het verticaal verplaatsen van objecten was tot zelfs eind jaren zestig een oplossing uit de oorlog in de vorm van de door Ward La France en Kenworth voor de US Army geproduceerde standaard M1 takelwagens. Nagenoeg alle naoorlogse takel- en zwaar transport bedrijven beschikten wel over een of meer van deze voor die tijd kolossale voertuigen. Bekende verschijningen binnen Rotterdam waren de Ward La France takelwagens van Frans Tieleman. Schitterend geciviliseerd met strakke ca-bines deden deze groene kraanwagens allerlei handen spandiensten voornamelijk voor opdrachtgever Rotterdamse Elektrische Tram (RET) zoals het weer in de rails zetten van ontspoorde trams en het plaatsen van rails en wissels bij aanleg en uitbreiding van het tram-netwerk in de stad.



Met de introductie van de opvolger van de M1 in het Amerikaanse leger in de gedaante van de M62, voorzien van een Austin Western hydraulisch bediende kraan bleken die oude mechanische takelwagens hopeloos verouderd. Ook Tieleman vond opvolgers voor de dump-trucks in de vorm van Mercedes-Benz Langhaubers, in eerste instantie twee 2623's met een Büniger kraan en later de 2624 met Grove kranen. Aanvankelijk waren de Mercedesen net zoals hun voorgangers groen met geel/zwarte strepen aan de voor- en achterzijde, totdat de cabines fluorescerend rood werden gespoten wat ze nog opvallender maakte.



SCANIA'S ZWAARSTE NEUS



De door Scania in 1969 geïntroduceerde 14 liter V8 dieselmotor was oorspronkelijk uitsluitend beschikbaar in de LB140 frontstuur modellen. In de oude en vertrouwde smalle neuzen van de bestaande torpedotrucks was niet voldoende ruimte voor een dergelijke krachtbron. Scania introduceerde daartoe in 1973 de L140 met een nieuw ontworpen brede en hoekige polyester neus met daarachter de kleine frontstuurcabine van de LB80, een oplossing die was afgekeken van Berliet. Met de upgrade van alle motoren in de verbeterde 1 serie werd ook de L, LS en LT140 gepromoveerd tot 141.

In IJsselstein stond in de beginjaren tachtig deze LS141 trekker met een tankoplegger voor melasse van het bedrijf Schuurmans & Van Ginneken. Jaren later, in 1990 was dezelfde trekker terug te vinden voor een Nootboom ODBAN in oranje met groen, wat op een verwantschap met de Hollandse Beton Groep (HBG) zou kunnen duiden. In werkelijkheid was de combinatie eigendom van een loonbedrijf uit Moordrecht, niet ver van Gouda.

Getron B.V. in Spijkenisse opereerde jarenlang een kleine zwaar-transport poot, gespecialiseerd in het over de weg verplaatsen van heimachines en daaraan gerelateerde zaken als draglineschotten en damwanden. Niet zo verwonderlijk als je buurman een heibedrijf is. Getron is altijd een trouw aanhanger geweest van het merk Scania en in de jaren zeventig



GROENENBOOM EN TATENHOVE



De Zeeuwse broers Frans en Hans van Tatenhove genieten in de truckerswereld nationale bekendheid. Deze kleurrijke figuren, vaak getooid met een Stetson en Cowboylaarzen, waren jarenlang actief in het transport en maakten altijd opvallende keuzes bij de aanschaf van hun materiaal, waaronder FTF's met opvallend spuitwerk. Vooral fourage en in het seizoen suikerbieten werden vervoerd, vandaar de laadbak; tussendoor zat men in het containertransport. Groenenboom in Ridderkerk is al sinds jaar en dag specialist in het containertransport en heeft altijd motorwagens met aanhangwagen in de vloot gehad voor het vervoer van twintig-voeters. De 69-NB-33 was een vroege (1979) FTF met de nieuwe Motor Panels cabine en schitterde zowel in de keurige strakke Groenenboom huisstijl als in de wat meer extraverte Van Tatenhove uitmonstering. De beide Van Tatenoves bezaten eerder al FTF drieassers met de tweede uitvoering van de oude Motor Panels cabine. De 69-NB-33 werd waarschijnlijk gekocht omdat de andere broer (Frans) Van Tatenhove in 1980 een vergelijkbare FTF met kenteken 24-UB-91 nieuw had aangeschaft.

Deze truck (69-NB-33) heeft het laatste deel van zijn leven gesleten bij Betoncentrale Kamper-land.



KOOP

Deze DAF FTS95.360 sleepastrekker met kraan en uitschuifbare Nootboom oplegger droeg in de beginjaren de naam van Koop Materieel, de materieeldienst van de gelijknamige aannemingsgroep. Het zou kunnen zijn dat hier oorspronkelijk sprake is geweest van eigen vervoer, maar op de op 30 augustus 1998 gemaakte foto stond in kleine lettertjes de naam van Transportbedrijf Groenendijk uit Ridderkerk reeds op de zijkant van de cabine vermeld. Op de foto van 8 april 2000 staan op diezelfde plaats de namen van zowel Penske als de Van der Graaf Transportgroep vermeld. Penske, een wereldspeler op het gebied van logistiek en industriële dienstverlening met hoofdkantoor in de Verenigde Staten, heeft in 1998 de oorspronkelijk in Coevorden gevestigde van der Graaf Groep overgenomen, die op zijn beurt al op overnamepad was geweest met het inlijven van o.a. het stukgoed deel van Bremken en de Vringer in Naarden en Appels in Waalwijk.

De oorspronkelijke activiteiten van Groenendijk die vooral in de bouwsector plaatsvonden werden ondergebracht in een afzonderlijke tak, Penske Construct, zoals duidelijk te zien is op de foto van maart 2004. Penske richt zich uitsluitend op grote klanten en als de resultaten niet aan de verwachtingen blijken te voldoen trekt Penske zich weer terug uit Nederland. Onderdelen worden afzonderlijk verkocht en Penske Construct wordt in 2005 onder de naam Zwatra Construct overgenomen door Zwatra in Delft. Per 1 januari 2009 werd Zwatra Construct geïntegreerd in de Zwatra transport organisatie en gaandeweg is het nog in gebruik zijnde materieel omgekleurd naar Zwatra groen. Inmiddels is Zwatra zelf ingelijfd door de Boerman Transport Groep in Hardinxveld-Giessendam.



GEBR. VISSER, RESTAURATEUR EN TRANSPORTEUR

Het bedrijventerrein Coldenhove in Maasland is een logistiek zenuwcentrum in de nabijheid van het Westland. Tussen de grote vervoerders gespecialiseerd in het geconditioneerd vervoer van groenten, fruit, bloemen en planten, truckdealers en een truckstop met een volledig op trucks gericht Shell station vindt men daar ook het bedrijf van de Gebroeders Visser, een combinatie van een klein transportbedrijf en een eigen werkplaats. In deze werkplaats perfectioneren de Vissers, die kien zijn in het op de kop tikken van bij voorkeur Scania's uit het top segment met de V8 motor, trucks voor eigen gebruik, maar ook in opdracht van derden die een oldtimer als uithangbord zoeken. De Visser huisstijl is donkergroen afgezet met goudkleur maar vaak laat men de trekkers in de oorspronkelijke bedrijfskleuren en maakt men handig gebruik van de lichtbak om daar in grote letters de naam aan te brengen. Op die manier is zo'n auto ook weer makkelijk door te verkopen. De BJ-JV-02 is een uitzondering in de zin dat het hier een DAF FAS 95XF.480 combi betreft voor geconditioneerd vervoer. Ook deze auto behield de oorspronkelijke huisstijl van Landman Transport en volstond het simpelweg vervangen van die naam door Visser. Eerder al had Visser gedurende korte tijd ook al een R143 Streamline tandemas motorwagen met wipkar aan de kleurstelling te zien duidelijk uit de nalatenschap van Disko.



Hier afgebeeld de DAF in Landman en Visser uitmontering met een tussenpozen van een kleine twee jaar maar op exact dezelfde plek. Zoek de verschillen ! Op dezelfde plaats als de DAF stond later een Scania R144.530 BJ-RH-32 afkomstig uit de vloot van het failliete Soonius, waarvoor vreemd genoeg gekozen werd voor een met de DAF vergelijkbare rood/witte uitmontering.

