

Hola-pakkenlader: Weg met zware arbeid

Met de komst van de maaidorser bleef het stro los op het land achter. Om dit volumineuze bijproduct toch in te schuren, werd het stro eerst met de opraappers in pakken geperst en gebonden. Om het laden en transport te vergemakkelijken, zochten veel machinefabrikanten en landbouwmechanisatiebedrijven naar oplossingen. Hoopman in Aalten droeg op een zeer bijzondere wijze bij in deze competitie door een machine te maken die het handwerk nabootste.

Tekst: Jannes Hoenderken

Foto's: Archief Nationaal Museum Historische Landbouwtechniek, Wageningen



Bij de traditionele graanoogst waren de medewerkers op de boerderij gewend aan het verwerken van graanschoven vanuit de hokken op de platte wagen en in of bij de boerderij optassen in de vakken of een

korenrijt. Daarbij werden de schoven meermalen in verticale richting verplaatst. Bij het bijeenbrengen van de pakken van de conventionele opraappers was de werkmethode gelijk aan die bij het laden van graanschoven.

Alleen het gewicht van de pakken was groter, aanzienlijk groter dan van de schoven. En lang niet iedereen was nog bij machte dat zware 'opsteken' uit te voeren.

▪ Veel oplossingen

Het oppersen van het stro was vooral een activiteit van loonwerkers. Om het laden



De eerste versie van de Hola-pakkenlader. Aan een groot loopwiel zit een ronddraaiende vork met een voeler. De vorksteel zit aan een bus om de centrale as. Als de voeler door een pak achteruit wordt geduwd, prikt de vork in het pak en brengt het pak tot op het platform. Een pal ontgrendelt het scharnier tussen vork en vorksteel. De vorksteel draait door en een schuifgewichtje ontkoppelt de verbinding met het loopwiel en de vork vergrendelt zich weer op de steel.

te velde te vergemakkelijken verlengden sommigen het perskanaal, zodat de pakjes direct aan de voorzijde van de wagen op hoogte kwamen en gestapeld konden worden. Veel loonwerkers wilden die methode niet, want de perscapaciteit verminderde aanzienlijk. En dus moest er een andere methode komen om het zware 'opsteken' te elimineren. Veel fabrikanten en landbouwmechanisatiebedrijven zagen heil in een transporteur aan de trekker. Deze pikte de pakken een-voor-een op en transporteerde ze tot op een hoogte van drie tot vijf lagen boven de laadvloer. Vooral bij vijf hoog moest degene die de pakken moest optassen op de lege wagen, uitkijken voor de neervallende pakken. De ontwerpers bij Hoopman dachten in een heel andere richting en trachten het handwerk na te bootsen.

▪ Eerste Hola-pakkenlader

De ontwerpers van Hoopman gingen uit van een ronddraaiende vork, bevestigd aan een groot loopwiel. De complete lader werd met de lange buis aan de wagen bevestigd. Voor het 'aan de vork steken' zat tussen het loopwiel en de platte wagen een vork met een voeler. Om de centrale as zat een bus met daaraan de vork en vorksteel. Als de voeler door een pak achteruit werd geduwd, prikte de vork in het pak. Bij het doordraaien zorgde een schuifgewichtje ervoor dat er via het tandwielsegment een vaste verbinding ontstond met de buis van het loopwiel. Het pak werd aan de vork omhoog gedraaid tot op het platform. Daar aangekomen zorgde een pal ervoor



De verbeterde tweede versie, de Hola F3 pakkenlader. Hierbij is het grote loopwiel vervangen door twee kleiner met de dragende constructie. Een ketting stuurt de vork op de centrale as aan met verder hetzelfde principe als de eerste versie. Wel behoort het minutieuze opschuiven over een buis tot het verleden.

dat het scharnier tussen vork en vorksteel werd ontgrendeld en het pak op het platform bleef liggen om te worden gestapeld. De vorksteel draaide door, het schuifgewichtje ontkoppelde de verbinding met het loopwiel en de vork vergrendelde zich weer op de steel.

▪ Tweede versie

Bij de tweede versie van de Hola-pakkenlader, de F3, is het grote stapwiel verdwenen en

vervangen door een kleiner naast het linkerwiel van de dragende constructie. Via een ketting wordt de vork op de centrale as aangestuurd, op identiek wijze als hiervoor beschreven. Door het dubbele wielstel kon de lader veel sneller aan de wagen worden bevestigd. Het minutieuze opschuiven over een buis behoorde tot het verleden.

▪ Goed idee, maar...

Op de grondgedachte achter de Hola-pakkenlader is niets af te dingen. En toch was deze machine geen lang leven beschoren. Enerzijds was de laadhoogte beperkt, slechts tot de tweede laag boven de laadvloer, anderzijds was het constant moeten overzetten van de pakkenlader een precieze klus die vaak meer tijd vroeg dan gedacht. Voeg daarbij dat het stapelen al rijdend moest gebeuren en de beperkte hoogte van het laadplateau, dan is duidelijk waarom alle rijdende methoden van te velde pakken laden verdwenen. Die kwalificatie gold ook voor de Hola-pakkenlader. Het idee achter dit ontwerp was nabootsen van handwerk. Het resultaat was op één punt verschillend. In tegenstelling met handwerk moest hier rijdend worden gestapeld wat de veiligheid niet te goede kwam. Bovendien deden andere laadsystemen hun entree, niet lang daarna gevolgd door de oprol- en grootpakpers. En die pakken laten zich niet meer in handwerk behandelen. De Hola-pakkenlader is desondanks een ontwerp dat ook nu nog als curieus en innovatief kan worden gekwalificeerd. ■



Het 'opsteken' van stropakken van 15 - 20 kg op een gewone platte wagen, een zwaar en vermoeiend karwei. De Hola-pakkenlader bootste dit handwerk goed na, maar verdween al snel weer van toneel door het gevaarlijke rijdend moeten stapelen en de komst van de grootpakpers.