



De loswagen: goed gevonden maar toch...

Bij de oogst van consumptie-aardappelen worden in de jaren vijftig de zakkenrooiers vervangen door de verzamelrooiers. Dat systeem vraagt bij het rooien en de afvoer te velde minder arbeidsuren, maar roept bij het lossen in de schuur en bewaarcel nieuwe problemen op. Ook voor dit knelpunt in de arbeidsorganisatie vinden praktijk en wagenbouwers een oplossing: de loswagen.

Tekst: Jannes Hoenderken – Foto's: Nationaal Museum Historische Landbouwtechniek

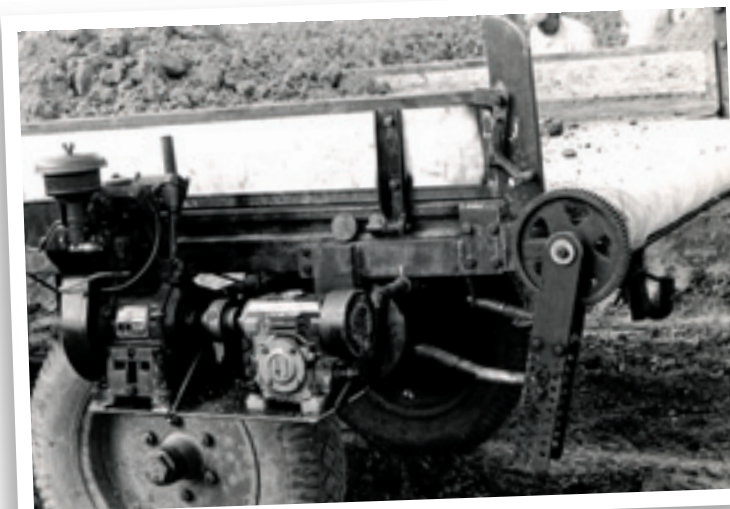
In zakken gerooide aardappelen vervoeren met een platte wagen, met uitzondering van de Veenkoloniën een gebruikelijk beeld in de jaren vijftig. Bij de introductie van de rooiers met verzamelbak of dwarstransporteur komt het gerooide product los in diezelfde platte wagen terecht. Het lossen bij de opslag vraagt nogal wat handwerk. De winst aan arbeidsuren te velde wordt daardoor deels teniet gedaan. In de zoektocht naar lossystemen met minder arbeid is – heel logisch – het aanwezige vierwielige wagenpark uitgangspunt. Door een sterk zeil vanaf een rol, gemonteerd aan de achterzijde van de wagen, over de bodem en het voorste schot te trekken en neer te leggen

is de totale lading in principe verplaatsbaar. Met een elektrische opsteekmotor wordt dit zeil opgerold en komt de lading aardappelen heel langzaam naar het geopende achter-schot. Om de aardappelen op de transporteurs te krijgen, hebben verschillende fabrikanten een kort en zeer gemakkelijk verplaatsbaar transportbandje gemaakt dat achter de wagen werd geplaatst met de uitloop boven de trechter van de aanwezige transporteurs. Dat maakt het mogelijk te lossen zonder het moeilijke terugsteken. Het systeem voldoet heel aardig, maar heeft zijn beperkingen doordat het zeil door aanklevende grond scheef oprolt. Het gevraagde vermogen is

geen probleem. Door de immens grote vertering van 1 op 250 – als bij een meervoudig katrol – is een elektromotor of verbrandingsmotor van enkele pk's in staat om deze grote last te verplaatsen.

▪ **Universele loswagen**

De hiervoor aangehaalde problemen brengen wagenfabrikanten ertoe om een tweewielige wagen te ontwerpen voor het gedoseerd lossen van aardappelen. Een bekend voorbeeld is de uitvoering van wagenbouwer Schuitemaker uit Rijssen. Het transport in de lengte gebeurt, net als bij de al ontwikkelde stalmeststrooier, met rondgaande kettingen met dwarse meenemers over de bodem van de



De vierwielige wagen met losdoek. De opsteekmotor, hier een verbrandingsmotor, rolt een bodemkleed op voor het lossen van de wagen.



Met een losse zijafvoerband met opvoer gaf meer mogelijkheden om de loswagen met oproldoek op het bedrijf te lossen.

verzamelbak. Aan het eind van deze bak zit een dwarstransporteur, waarmee de aardappelen zijdelings worden afgevoerd naar de bestaande transportlijn. Zowel de dwarstransporteur als de bodemketting worden door de aftakas van de trekker aangedreven. Om ook op het veld de mogelijkheid van overladen te hebben, heeft de loswagen aan de zijkant een aftakasstomp waarop de aandrijving van een extra transportband kan worden gekoppeld.

▪ **Goede oplossingen, maar toch...**

Zowel de wagen met het losdoek als die met bodemketting en dwarsafvoer zijn te kwalificeren als goede oplossingen bij het transport van aardappelen. Naast dikke strozakken en andere valbrekers in de wagens kan bij het lossen de stroom aardappelen goed worden

gedoseerd en zijn ook de valsnelheid en de valhoogte te beheersen. De loswagen fungeert als een grote voorraadbak. Voor die 'voorraadbak' staat een grote trekker minuten lang stationair te draaien en dus nauwelijks iets te doen. Voor een goede afstemming tussen oogst, transport en inschuren kon deze trekker niet worden gebruikt.

▪ **Kipwagen wint**

De kipwagen kan niet gedoseerd lossen. Dat is in het begin van de jaren zestig de mening van onder meer de Consulent voor Arbeidsvraagstukken. Maar de hydraulische kipwagens krijgen meer inhoud dan de loswagens. Met kipwagens kan dus worden volstaan met minder vrachten – en dus minder transporttijd – per perceel. Een gegeven dat ruimschoots aanleiding is om te zoeken naar mogelijk-

heden om te kunnen lossen vanuit die grote kipwagens. En iedereen kent de oplossing: de stortbak. Eerst de kleine, maar later met steeds meer inhoud. De stortbak neemt daarmee de functie van voorraadbak over. Door de beperkte lostijd van de kipwagen kan de afvoerorganisatie met een combinatie minder worden rondgezet. En een combinatie betekent een trekker, een kipper en een medewerker.

Is de loswagen daarmee veroordeeld? Geenszins. De technische mogelijkheden van de loswagen zijn nog jarenlang gebruikt in de veehouderij bij de ruwvoerdosering. De omschakeling op de kipwagen bij het transport van aardappelen en bieten heeft het universele karakter wat teruggedrongen. ▪



De eerste Miedema 'kipper' vol met aardappelen: een vierwielige loswagen met oproldoek en dwarsafvoerband.



Om te velde ook te kunnen overladen heeft de loswagen van Schuitemaker een extra koppeling voor de aandrijving van een transporteur via een aftaktussenas. De dwarsafvoerband is afneembaar en ook kan achterop geplaatst worden.