

STOOFF



alle transporten - montages

STOOF - BREDA

Heavy and exceptional transports.

Activities for construction.

Steel and Concrete construction.

Lifting of reactors, machines and tanks.

Rental of mobile cranes, draglines and compressors.

Sand and stone trading - transshipment.

Rental of storage area.

•
Telef. 22021

4 lijnen

dag en nacht

- ZEER ZWARE EN BIJZONDERE TRANSPORTEN
- WERKZAAMHEDEN VOOR MONTAGE EN DEMONTAGE
- CONSTRUCTIEBOUW VOOR STAAL EN BETON
- PLAATSEN VAN KETELS, MACHINES EN TANKS
- VERHUUR VAN MOBIELE KRANEN, AUTO-DRAGLINES EN COMPRESSOREN
- BERGING
- ZAND- EN GRINTHANDEL - OVERSLAG
- VERHUUR VAN OPSLAGTERREIN

In Duitsland vertegenwoordigd door:

Internationale Speditiionsagentur Wilhelm Gärtner, Oststrasse 159, Düsseldorf.

In België vertegenwoordigd door:

Furness' Scheepvaart en Agentuur Maatschappij N.V., Rue de Gramaye 4, Antwerpen.

TER INLEIDING

De gestadige groei en bloei van ons bedrijf, en de ingebruikneming van onze nieuwe bedrijfsgebouwen, waren aanleiding om over te gaan tot het doen verschijnen van dit boekje, waarin men een goede voorstelling kan krijgen van de aard en de omvang van ons gehele bedrijf.

Hierbij denken wij met dankbaarheid terug aan datgene, wat voorheen en voornamelijk gedurende de laatste 30 jaren werd bereikt.

De oprichting van een eenvoudige bodedienst in het jaar 1907, onder de naam van JAC. STOOF, was het begin tot het ontstaan van een transportbedrijf, dat in 1927 door de Gebr. Stoof werd overgenomen. Het in die jaren sterk opkomend gemotoriseerd vervoer, bood een aantrekkelijke gelegenheid in deze bedrijfstak, zakelijk succes te boeken. - Bovendien bleek, dat dit toentertijd moderne vervoer, in grote behoefte kon voorzien.

Geleidelijk aan breidde het transportbedrijf zich uit en toen de Heren Stoof zich gingen specialiseren in het zeer zware transport,

bleek wederom dat men de goede weg was ingeslagen. Wat in die tijd voor vervoer over de weg voor „onmogelijk” werd gehouden, voerde het Bedrijf Stoof met de meeste accuratesse uit. De ruime en praktische ervaring, welke de Heren Stoof in het transportwezen inmiddels hadden opgedaan, gaf hun het nodige zelfvertrouwen bij het uitvoeren van steeds weer nieuwe experimenten.

De moderne woningbouw, waarbij fabrieken grote en zware onderdelen vooraf gereedmaken, kon zich met vertrouwen tot het Stoofbedrijf wenden voor een feilloos vervoer. Dit bracht met zich mede, dat naast het vervoer, een montageafdeling vrij urgent zou zijn. Zo ontstond een afdeling voor montage en demontage en kon men de constructiebouw in het algemeen van dienst zijn.

Om in veler behoefte te voorzien was uitbreiding en aanschaffing van nieuw en exclusief materiaal een noodzakelijkheid geworden. Het huidige STOOF-BEDRIJF beschikt thans over ruim 80 stuks rollend materiaal, waaronder begrepen kleine en grote bak-

INTRODUCTION

The steady growth and prosperity of our company and the opening of our new company premises gave cause to the publication of this booklet, a booklet which will give a good impression of the nature and scope of our entire company.

As we do so we look back with gratitude on the achievements both before and primarily during the past 30 years.

The incorporation of a simple delivery service in 1907, JAC. STOOF, marked the beginnings of the development of a transport company that was taken over by the Stoof Bros in 1927. The rapid emergence of motorized transport at the time offered an interesting opportunity for the achievement of success in this sector. Moreover it transpired that the then modern means of transport could fulfill a great need.

The transport company gradually expanded, and when Messrs Stoof began to specialize in extremely-heavy transport it once again became apparent that they had adopted the right course. Road transports that at the time were considered “impossible” were completed by the Stoof Company with the greatest of precision. The considerable and practical experience Messrs Stoof had by now acquired in the transport sector gave them the necessary self-confidence to perform a continual series of experiments.

Modern public housing, whereby factories prefabricate large and heavy elements, were able to entrust their transports to The Stoof Company with the knowledge that they would be carried out to perfection. This in turn resulted in a fairly urgent need for an assembly department alongside the transport department. This gave cause to the formation of an assembly and disassembly department to provide services to the general construction-engineering sector.

A wide variety of needs gave cause to the expansion and purchase of new and exclusive equipment. Today's STOOF COMPANY possesses more than 80 units of mobile equipment,

wagens, trailers, kranen, compressoren, enz. Trailers met een laadvermogen tot 200 ton, alsmede hijskranen met een max. hefvermogen van 45 ton, vormen ongetwijfeld een unicum in het transport- en montagewezen.

Bijzonder zware werktuigen, als lieren, vjzels en hijsmasten van 3 tot 50 ton met een hoogte van 60 meter, zijn beschikbaar om de meest moeilijke opdrachten naar wens uit te voeren.

De afdeling Zand- en Grinthandel met eigen overslag en een moderne outillage, voorziet in grote behoefte van de tegenwoordige uitgebreide woningbouw.

Wij mogen vertrouwen dat dit rijk geïllustreerde boekje een duidelijk beeld zal geven van ons omvangrijke bedrijf, waarbij wij gaarne de hoop uitspreken, dat dit bedrijf de volle aandacht zal moge hebben, die het volkomen waard is.

Moge tenslotte de zorgen en toewijding voor ons bedrijf, tevens er toe bijdragen medewerking te verlenen aan de groei en bloei van ons nationale bedrijfsleven in het algemeen.

TRANSPORT- EN MONTAGEBEDRIJVEN **STOOFF** **BREDA HOLLAND**

inclusive of small and large flatbeds, trailers, cranes, compressors, etc. Our trailers with capacities of up to 200 tonnes and our cranes with maximum lifting capacities of up to 45 tonnes are undoubtedly unique in the transport and assembly business.

Special heavy equipment, such as winches, jacks and gin pole derricks of 3 to 50 tonnes with a height of 60 meters, is available for the completion of the most difficult assignments in full accordance with the client's wishes.

The Sand and Gravel department, with in-house storage facilities and modern equipment, provides for the urgent needs of today's extensive house-building program.

We are certain that this richly-illustrated booklet will give a good impression of our extensive company, and hope that the company will receive the full attention to which it is certainly justified.

In conclusion, we trust that the attention and dedication exhibited by our company shall also contribute to the growth and prosperity of our general national business community.

TRANSPORT en MONTAGEBEDRIJVEN **STOOF** **BREDA HOLLAND**



Earlier and Now (~52)



VOORHEEN EN THANS

First transport of a boiler own weight 20 ton on trailer.

Het eerste transport van een ketel, wegende 20 ton, welke per as werd vervoerd.

Diverse artikelen zijn hierover in de pers verschenen.

Over a bridge not possibly other trough the water.

Over een brug was niet mogelijk, dan maar er onder door.

Transport with one of our special machine trailers loaded
Het transport, met een onzer speciale machine-wagens, van een der vele L-ketels. Wel een groot contrast met de ketel hierboven afgebeeld.

with a special boiler of 'BACKER and RUEB'

OORLOG 1940 - 1945

Our best help during the second world war.

Onze trouwe helpers in moeilijke tijden.



Auto met kolengasgenerator.

Car with coalgas generator.





Een 90 ton zware transformator
passeert de brug bij Stein.

The 90 tons heavy transformer on the bridge
near Stein (NL)

The transport of a boiler with a own weight of 45000 kg and 5 mtr high and a wide of 4 mtr.

Het vervoer van een ketel met een
gewicht van 45 ton en een
afmeting van 5 meter hoog en 4 meter breed.



Transport, met behulp van een dolly,
van een ketel met een lengte van 31 meter en
een breedte van 2½ meter.

Transport with a dolly combination of a reactor with a length of 31 mtr
and a dia of 2,5 mtr.



Transport of a tank in Limburg (NL)
There are not so much space on top.

Het vervoer van een ketel in Limburg.
(Veel ruimte blijft er niet over).

Het transport van een loopkatbrug
op de Kon. Hoogovens
te Velsen.

Transport of a winch for a overhead crane on
the royal Dutch Steelworks at Velsen (NL)



Pulling of a very heavy and high transformer in Deventer (NL)

Het verslepen van een zeer zware en hoge
transformator te Deventer.



Het transport van een glanscylinder,
wegende ca. 45 ton met een diameter van 5 meter,
van Duitsland naar een der Papierfabrieken
in Nederland.

The transport of a big paperdrum with a own weight of 45 tons and a dia of
5 mtr from Germany to one of the Dutch paper works.

Transport of one of the leg's of the big Atonium monument in Brussel (B)
the transport was made from Germany to Belgium and was very difficult on
behalf of the dimensions.

Vervoer van een grote pilone
van Duitsland naar het Duitse Paviljoen op de Expo
te Brussel. Een moeilijk transport
vanwege de bijzondere vorm en afmeting.





Transport van een stator van een 86.000 K.V.A.
Turbo Generator,

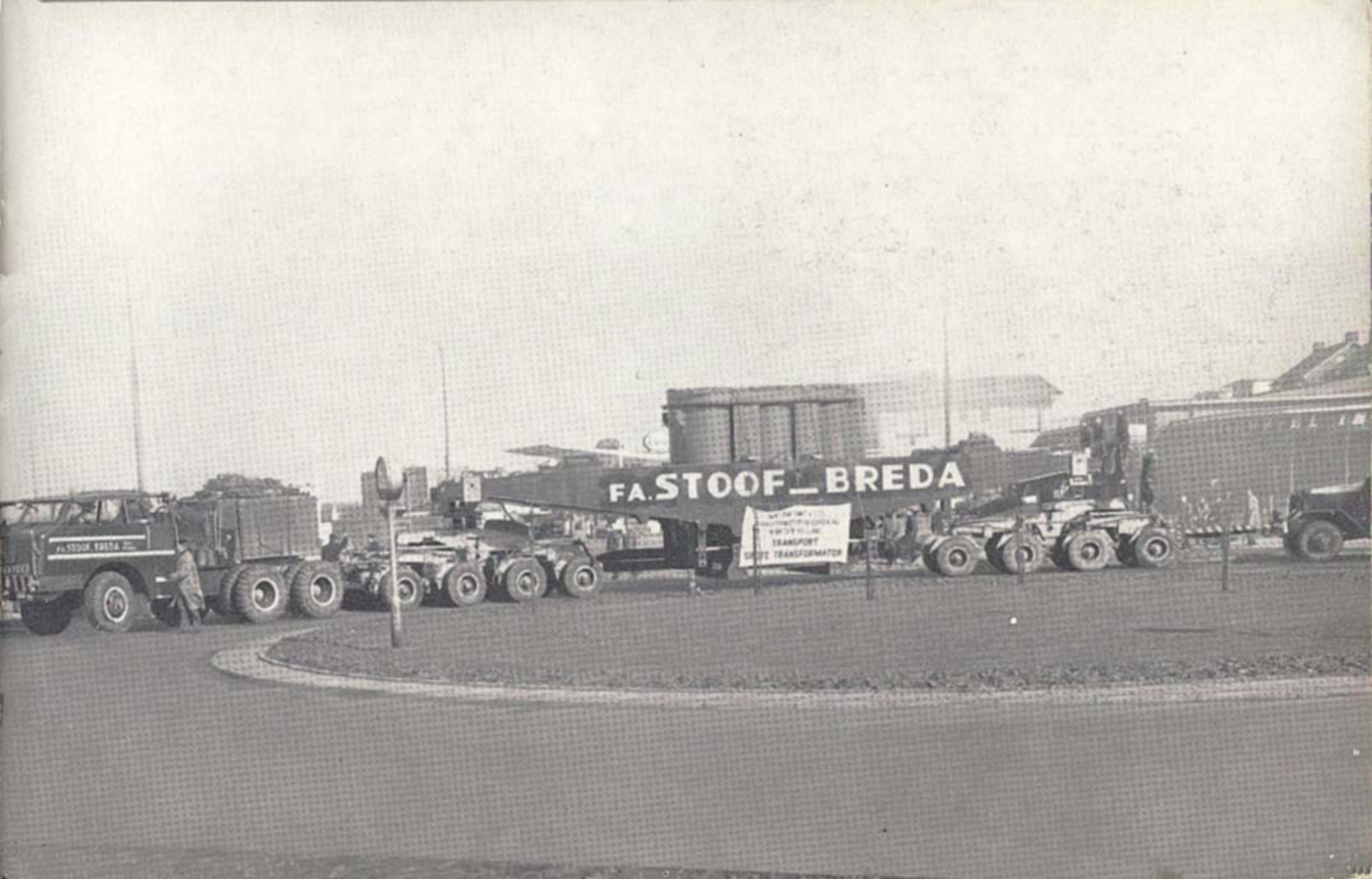
bestemd voor de P.E.G.E.M. te Arnhem.

Transport of a Stator from a 86000 KVA turbine, desination PEGEM Arnhem (NL)



Transport of a big Ships prop on one of our lowloaders.

Het vervoer van een grote schepsschroef.



Het Limburgs Dagblad newspaper of 7-3-58 published the following article:

From Heerlen to Treebeek

ENORMOUS TRANSFORMER transported by road.

Ducking under viaducts

Last Thursday an enormous 120-tonne 80 MVA step-up transformer was transported from Heerlen to the Emma State Mine in Treebeek, where the transformer will be put into service in the high-pressure station currently under construction. Breda's Transport-en Montagebedrijf Stoof transported the monster, loaded on a 40-tonne 23-meter long 32-wheel rigid flatbed trailer and drawn by an 8-meter 360 HP tractor unit, at a snail's pace (and with today's road transport a speed of 6 to 7 kilometers can certainly be described as a snail's pace) from Heerlen to Treebeek. During the some ten-kilometer journey the transport needed to pass a footbridge in Heerlen's Gasthuisstraat street, a grade crossing at the Kloosterkoolhof, a steel bridge at Heerlerheide, and a viaduct at Brunssum. The transformer, which was constructed by Transformatorenfabriek N.V. Willem Smit and Co's, Nijmegen, was 4.18 meters tall. When loaded on the flatbed trailer in the normal position the transformer was too high to pass under the viaducts. However, the flatbed trailer's large deck could be lowered, and at each viaduct the colossus descended slightly to allow the transport to pass under. Nevertheless a problem was encountered at the Bodemplein viaduct in Brunssum, where the ceiling of the viaduct is twelve centimeters further from the road on the Brunssum side than on the Langerberg side. This was resolved by transporting the monster under the viaduct on the Rimbürgerweg before returning to the planned route.

The valuable monster arrived at the Emma State Mine in the afternoon. Messrs C.J. Stoof and A.A. Stoof of the Breda transport company were in attendance during the transport. Mr J. Handgraaf of the Nijmegen Transformatorenfabriek N.V. Willem Smit and Co's large transformer department was also present. A detachment from the Heerlen municipal police, under the management of Inspector J. Aarts, escorted the transport in a superb manner and directed the traffic at many points along the route. The Brunssum municipal police force also provided assistance in their district.

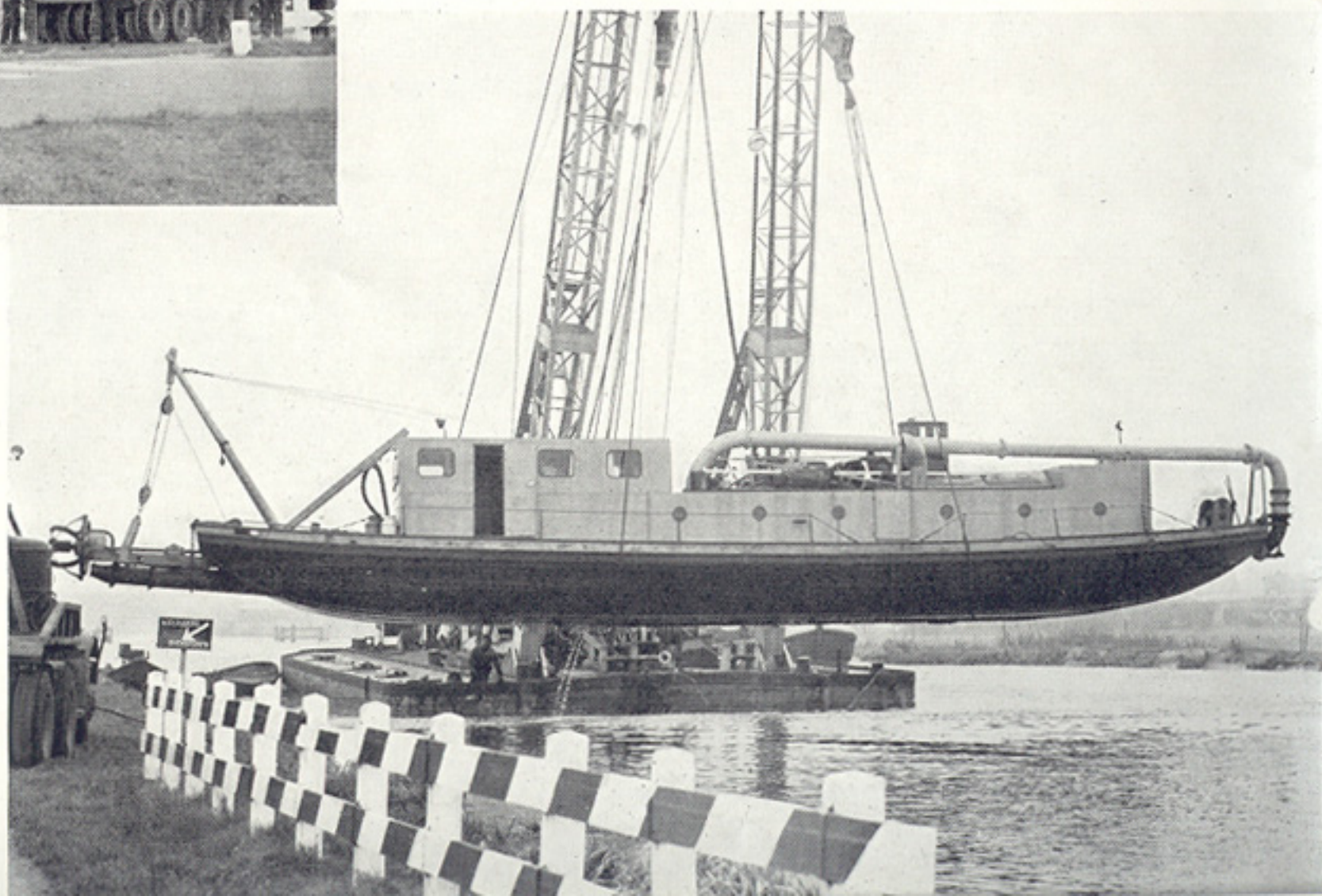
The transport was also attended by Mr Hoppe, Chief Commissioner of the Traffic Department in The Hague and Mr Coolen, Chief Inspector of the National Transport Inspectorate in Limburg. The State and Provincial Public Works Department collaborated in full with the transport. The transformer had already been transported from Nijmegen to Heerlen on a special railroad car.

Our special trailer for the transport of garage doors, destined for defense purposes.



Vervoer van een 23-meter lange Cutter-zuiger,
wegende ruim 75 ton,
op twee zware machinewagens.

Transport of a 23 mtr long and 75 tons heavy dredger loaded on
a big trailer and a 4 axle dolly.



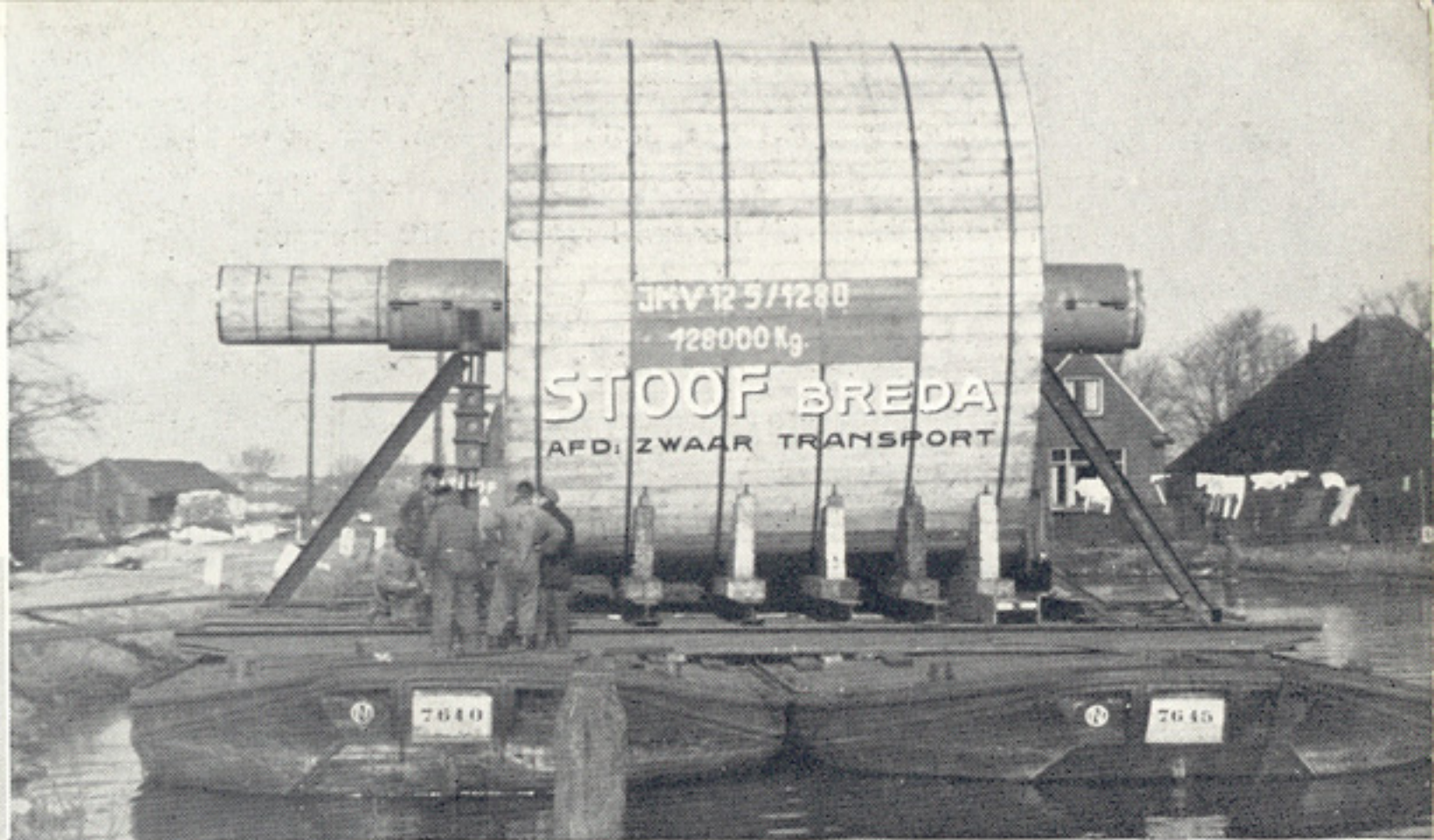
Loading of a dredger by a floatingcrane.

Het laden van bovengenoemde Cutter-zuiger.

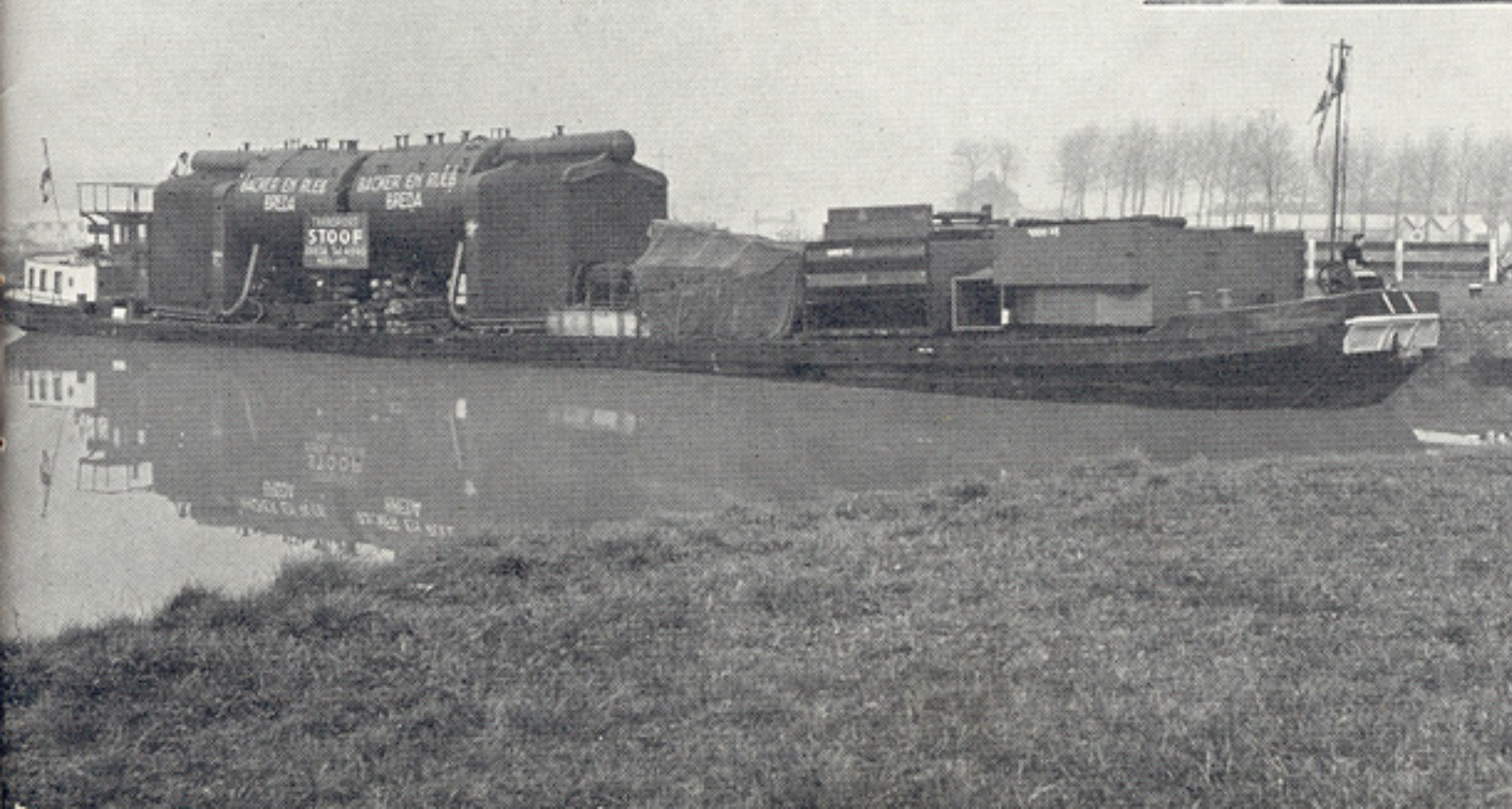
The biggest paperroll of the world here loaded on 2 connected small barges, after unloading they had to skid the whole load over a distance of more than 1000 mtr.

Grootste glanscylinder ter wereld werd door ons aangevoerd op twee aan elkaar gekoppelde dekschepen. Daarna vond een versleping plaats over een afstand van 1000 meter door een moerasvlakte.

Aangekomen op de plaats van bestemming werd deze cylinder op een hoogte gebracht van 6 meter, waarna het geheel op de stoelen werd geplaatst. Deze cylinder wog 128.000 kg en had een diameter van 6 meter. Voor het omhoog brengen zie elders.



After arrival on the paperworks they had to be lifted the roll up to more than 6 mtr high and put him on supports.



Transport per motordekschuit van 2 L-ketels in de Zuid-Willemsvaart, op weg naar hun bestemming.

Transport of 2 L Boilers loaded on a small barge here on the photo in the Zuid-Willemsvaart on the way to the destination.

Ship transport of big Steel sheaves destination a nuclear power plant in Switzerland, to the South of France, during the transport thy have to pas 320 bridges and many lock`s

Scheepstransport van grote gietijzeren schijven, bestemd voor een Atoomcentrale in Zwitserland, naar het zuiden van Frankrijk. Bij dit transport moesten 320 bruggen en vele sluzen worden gepasseerd.



Transport of one of a lot of oiltanks own weight 240 tons dia 28 mtr and a height of 12 mtr. the tanks has partly transported by water and land.

Transport van een der vele olietanks, wegende 240 ton, diameter 28 meter, hoogte 12 meter. Deze tanks werden gedeeltelijk over land en gedeeltelijk over water vervoerd.





Het verslepen, over een afstand van 8 K.M., van een 105-ton wegende transformator in een bebouwde kom; dit geschiedde op een speciaal daarvoor geconstrueerde slede

Skidding of a 105 tons heavy transformer over a distance of 8 Km trough a small city, the transport are made by a special skidframe.



A dredger own weight of 120 tons , with the help of skidbeams transported over a dike near Amsterdam (NL) and after 3 Km back into the water.

Een cutter-zuiger wegende 120 ton, wordt via slee-balken vervoerd over de dijk te Nieuwendam en 3 K.M. verder weer te water gelaten.



„De Kamper Courant” van 28-8-’53 schreef o.a. :

HEDENOCHTEND VERHUISDE DE ZUIL

Voorspoedige „ommegang op 32 wielen”

De Kamper fotografen krijgen het druk! Vanochtend tussen tien en half twaalf verhuisde de Bevrijdingszuil van de Nieuwe Markt naar de Dam via een grote (noodzakelijke) omweg door de stad. Overal klikten de amateurscamera’s van Kampenaren, die de zeldzame gebeurtenis van de zuil-verhuizing vast wilden leggen. Langs de weg stonden de kijkers bij honderden om de merkwaardige „praalwagen” voorbij te zien gaan. Misschien is in menig hart de hoop wel eens opgekomen, dat het gehele gevaarte op een ongevaarlijke plaats, met een enorme dreun tegen de wereld zou slaan. Iedere mens heeft tenslotte een zekere zucht naar sensatie. Maar de ommegang, op 32 wielen met hardgepompte banden, verliep volgens plan en zonder de minste stoornis.

Nu nog van de wagen af . . .

Een van de interessantste onderdelen van het transportwerk opende de verhuizing gistermiddag. Toen werd het lijvige monument (met voetstuk, fundament en al!) uit de grond op de lage, 32-wielige oplegger getrokken.

De zuil wordt op sleebalken geplaatst.

De Kamper Courant newspaper of 28-8-'53 published an article including the following:

THE COLUMN MOVED TODAY

Successful “procession on 32 wheels”

Kampen’s photographers had a busy time of it! This morning, between ten and eleven-thirty, the Liberation Column was moved from the Nieuwe Markt to the Dam via a major (necessary) detour through the city. Kampen’s amateur photographers, intent on recording the Column’s unusual journey, were clicking away along the entire route. Hundreds of spectators lined the route to see the remarkable “float” pass by. Perhaps many of those watching briefly hoped that the entire monster topple and crash mightily to the ground somewhere safe along the route; after all, everyone has a certain yearning for sensation. However, the procession – on 32 wheels with extra-inflated tires – was completed in according to plan, and without any disruption whatsoever.

And now it just needed to be unloaded....

One of the most interesting elements of the transport took place at the beginning of the move yesterday afternoon. The first step was to skid the hefty monument (with pedestal, foundations and all!) onto the low 32-wheel trailer.

The Column is skidded onto sliding beams

Dat karwei duurde ongeveer van twee tot zes uur en geschiedde onder het oog van talrijke gemeentelijke autoriteiten. Twee takelwagens met enorme lieren, kabels en katrollen trokken stukje voor beetje de kolos van beton en baksteen over een glijbaan van zware ijzeren balken, uit de grond en op de oplegger. Er bleef een behoorlijke put in het wegdek van de Nieuwe Markt achter, die inmiddels door gemeentewerken met zand is gevuld en met straatstenen bedekt.

In de loop van vandaag zal zich op de Dam hetzelfde karwei in omgekeerde volgorde herhalen: van de wagen, via een glijbaan van zware balken, in een put in het wegdek.

Het was een fantastisch gezicht toen hedenochtend omstreeks tien uur het rijzige gevaarte zijn tocht door de stad aanving: een gevaarte van tezamen - monument, stopmateriaal en oplegger - ongeveer 80 a 90.000 kg. Eerst door de Gasthuisstraat, toen achter het stadhuis langs en met enige scherpe bochten om de Stads-herberg de IJsselkade op. Vervolgens langzaam en statig de IJsselkade en De la Sablonièrekade langs. Zonder stoornis door de Boven Havenstraat, om het Lyceumgebouw heen, en dan langs de drie Ebbingestraten (waarin geen put of riolering het begaf) regelrecht naar de nieuwe standplaats op de Dam.

Hier en daar pikte de „hoed” van het monument terloops een boomtak mee; een speelse geste, die het geheel inderdaad iets van een succesnummer uit een optocht gaf. Om half twaalf stond zonder ongelukken de Bevrijdingszuil op de Dam.

Het transport door de binnenstad.



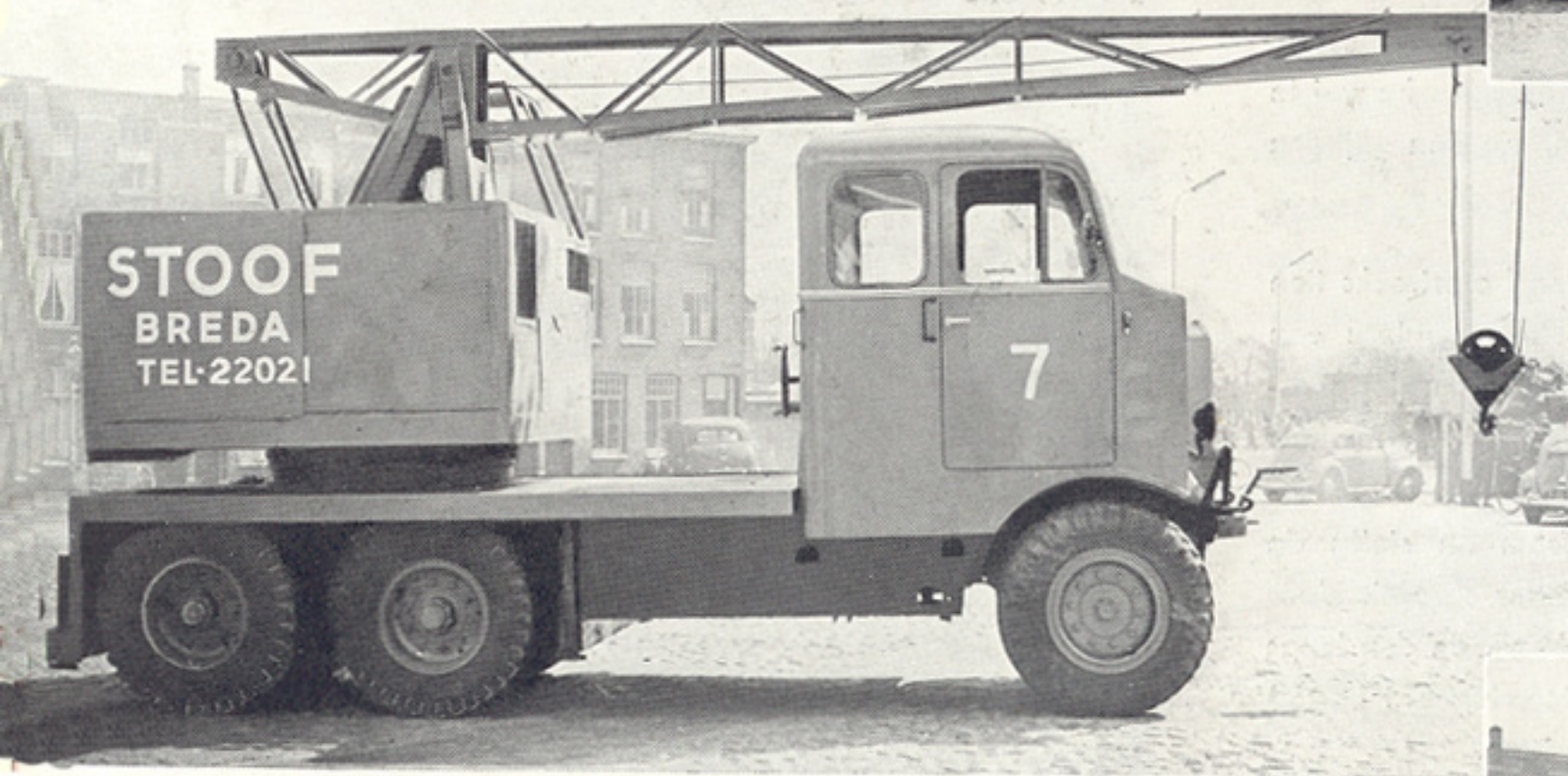
This job took from about two to six o'clock, and was watched by numerous municipal authorities. Two tow trucks with enormous winches, cables and pulleys pulled the colossus inch by inch out of the ground via a skid track of heavy iron beams onto the trailer. This left quite a big hole in the road surface of the Nieuwe Markt, which the public works department has since filled with sand and finished with paving bricks. During the course of today the same job will be carried out in reverse sequence on the Dam; the Column will be allowed to descend from the trailer onto a skid track of heavy beams, and then skidded into the pit excavated in the road.

It was a truly fantastic sight when, at about ten o'clock this morning, the tall monster began its journey through the city: a monster with a total weight – monument, cribbing and trailer – of about 80,000 to 90,000 kg. The transport passed through the Gasthuisstraat, behind the Town Hall and, after negotiating a number of sharp corners around the Stadsherberg, entered the IJsselkade and slowly continued its stately journey along the IJsselkade and the De la Sablonièkade. It then passed through the Boven Havenstraat without problems, passed around the Lyceum high school, and continued along the drie Ebbingestraten (whereby not one drain or sewer was broken) directly to its new position on the Dam.

On occasion the 'cap' of the Monument took a branch with it; a playful gesture which certainly gave the entire operation something of the semblance of a procession. At eleven-thirty the Liberation Monument completed its trouble-free journey on its arrival at the Dam.

The transport on its way through the inner city

Some of our mobile cranes with a lifting cap between 3 and 6 ton.



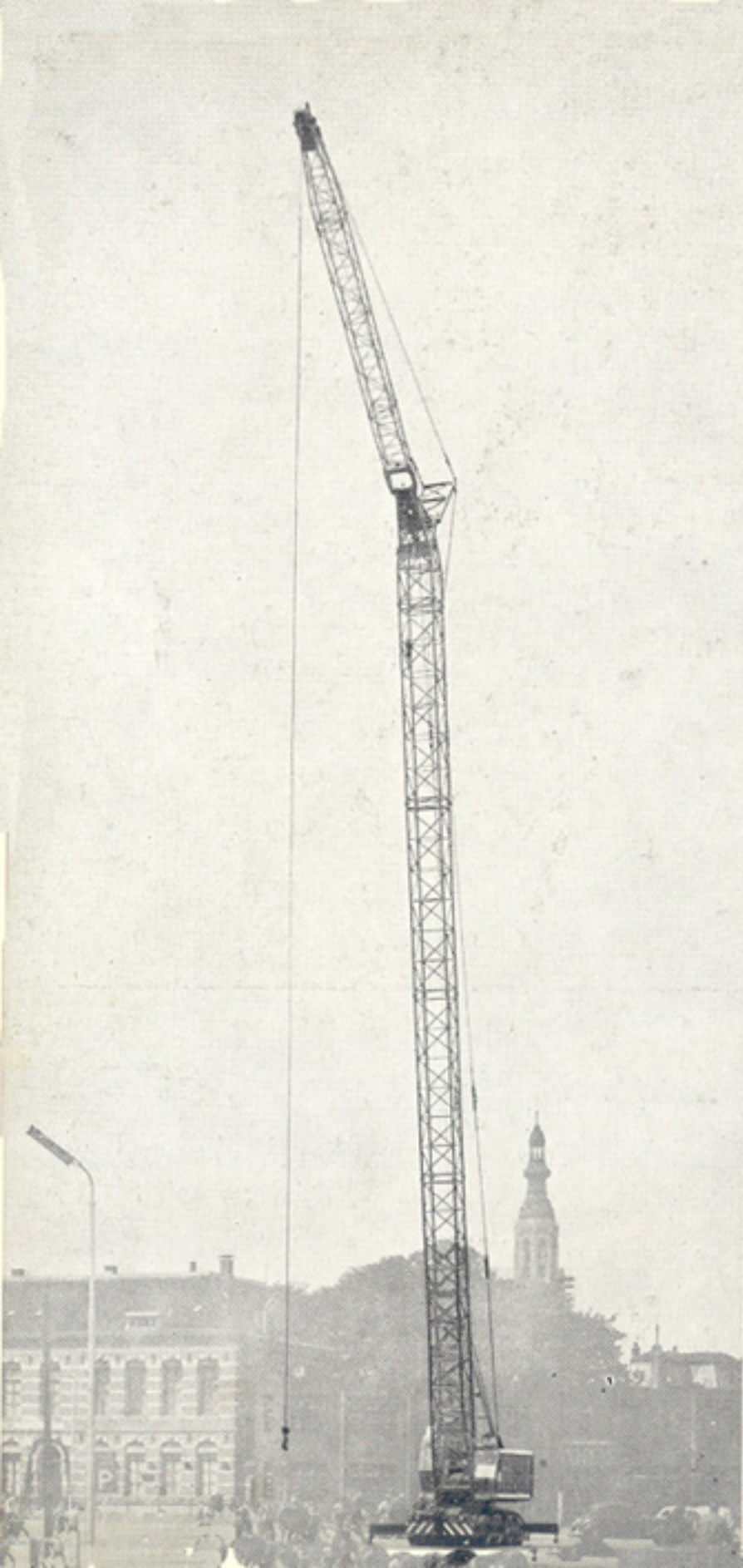
ENKELE VAN ONZE MOBIELE KRANEN
MET EEN HEFVERMOGEN
VAN 3 TOT 6 TON



and some booms length between 5 and 8 meter.

EN EEN MASTLENGTE
VARIËREND VAN 5 TOT 8 METER.





Our biggest mobile crane, the crane have a max boomlength of 45 mtr and a max lift cap of 25 ton. With the max boom lenght he can lift 3 ton. The crane has a 120 air cooled engine and have 4 drive axles also he have 16 big tyres.

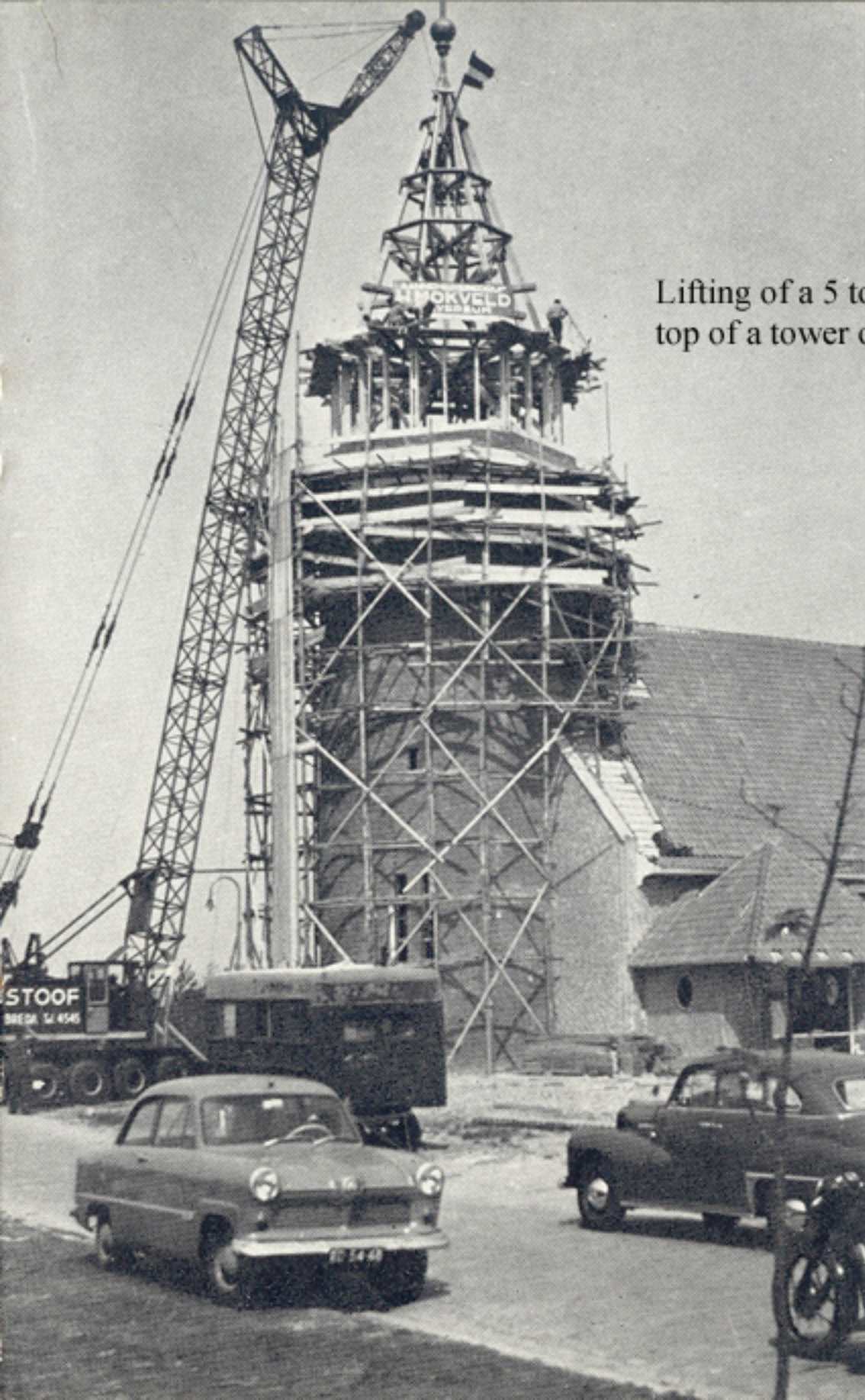
Onze grote mobiele kraan. Deze kraan heeft een max. mastlengte van 45 meter en een max. hefvermogen van 25 ton. Op 45 meter hoogte heeft deze kraan nog een hefvermogen van 3 ton.

Deze kraan is uitgerust met een 120 PK 6 cylinder luchtgekoelde dieselmotor, welke de energie levert voor de voortbeweging via 4 afzonderlijke aandrijfassen, alsmede voor de hijslieren en het draaimechanisme. De kraan is voorzien van 16 luchtbanden.

Indien de kraan op grote afstand wordt vervoerd geschiedt dit achter een speciaal daarvoor ingerichte trekker, die tevens dienst doet als vervoermiddel van de mast en bijbehorende onderdelen.

When the crane have to moved on big distance thy used a special Macktruck and thy use the truck also also for Boomsection transport.





Lifting of a 5 tons heavy top of a tower of a church on a 31 mtr high base.

Onze grote MOBIELE KRAAN

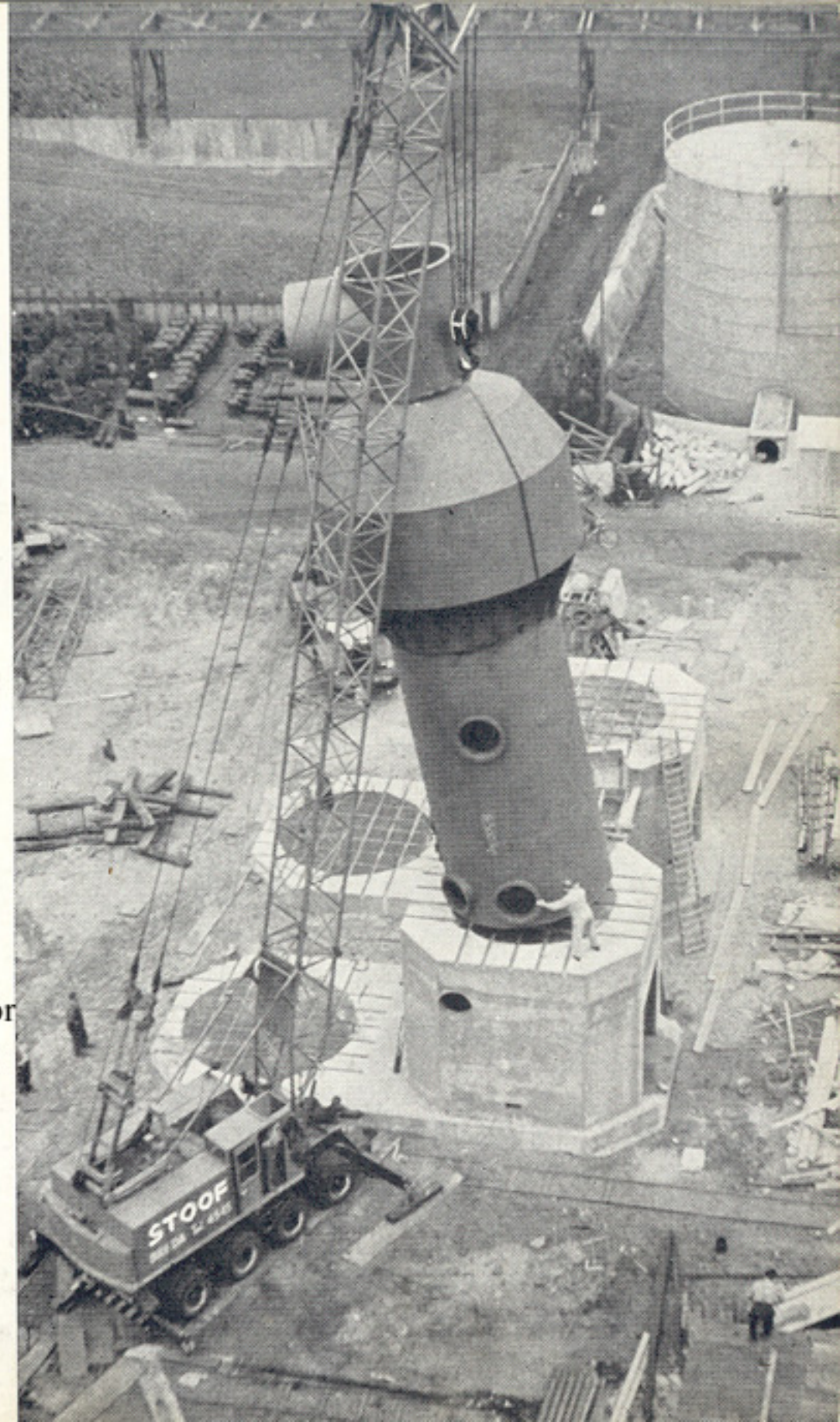
in actie

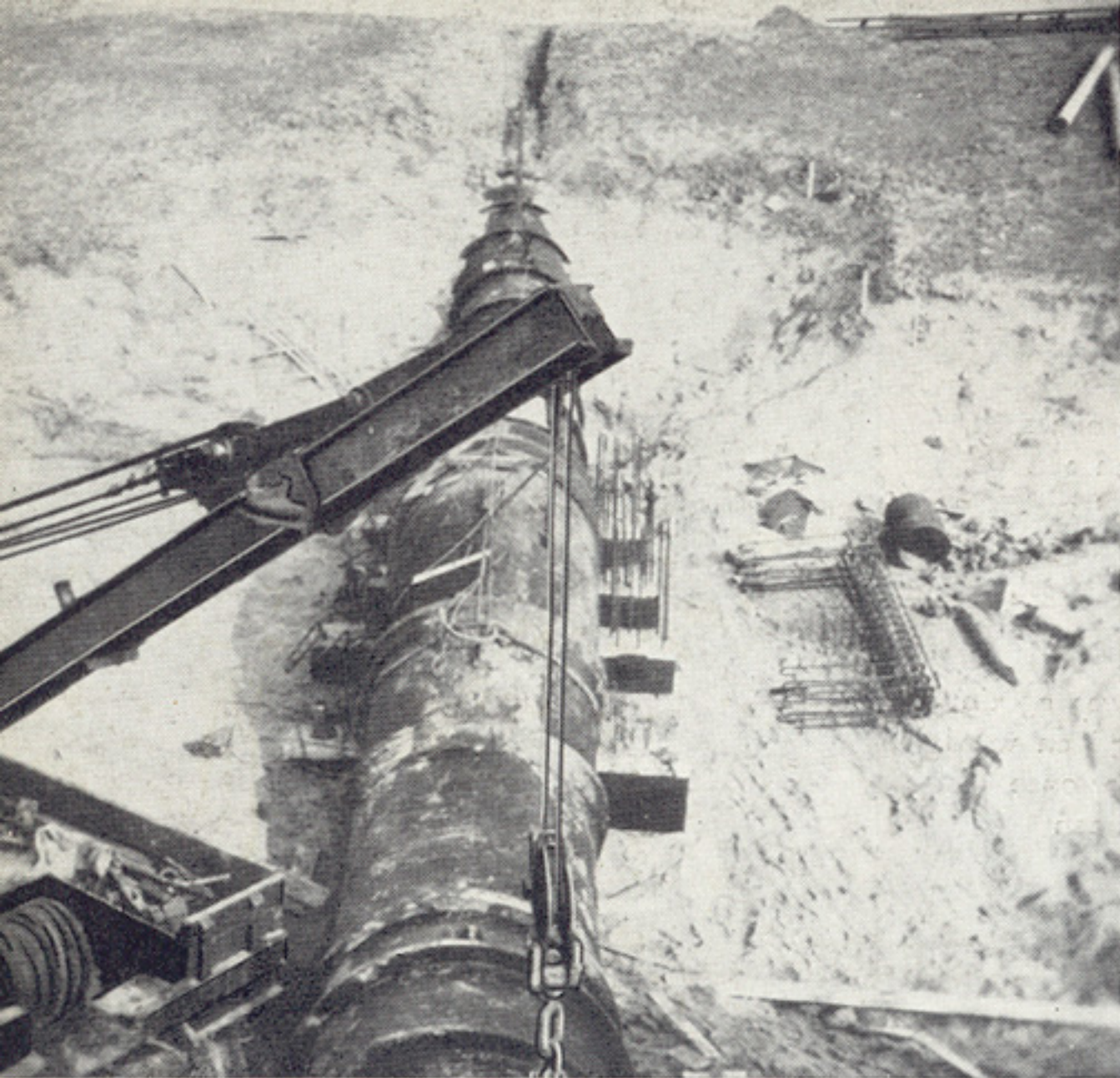
Het plaatsen van een spits, wegende 5 ton en een hoogte van ca. 33 meter, op de ruim 31 meter hoge kerktoren te Luttelgeest.

Deze torenspits was op de grond vervaardigd en werd in z'n geheel door onze grote mobiele kraan omhoog gebracht.

Lifting of a 21,5 tons heavy reactor on a gasfactory in Den Haag (NL)

Het hijsen en plaatsen van een der zes waterstofgas-ketels, wegende 21½ ton, op de Gem. Gasfabriek te 's-Gravenhage.





Het leggen van rioleringsbuizen door de zeedijk
te Prommeldijk (Zeeland).
Lifting of sewerpipe's trough the seadike in Zeeland (NL)



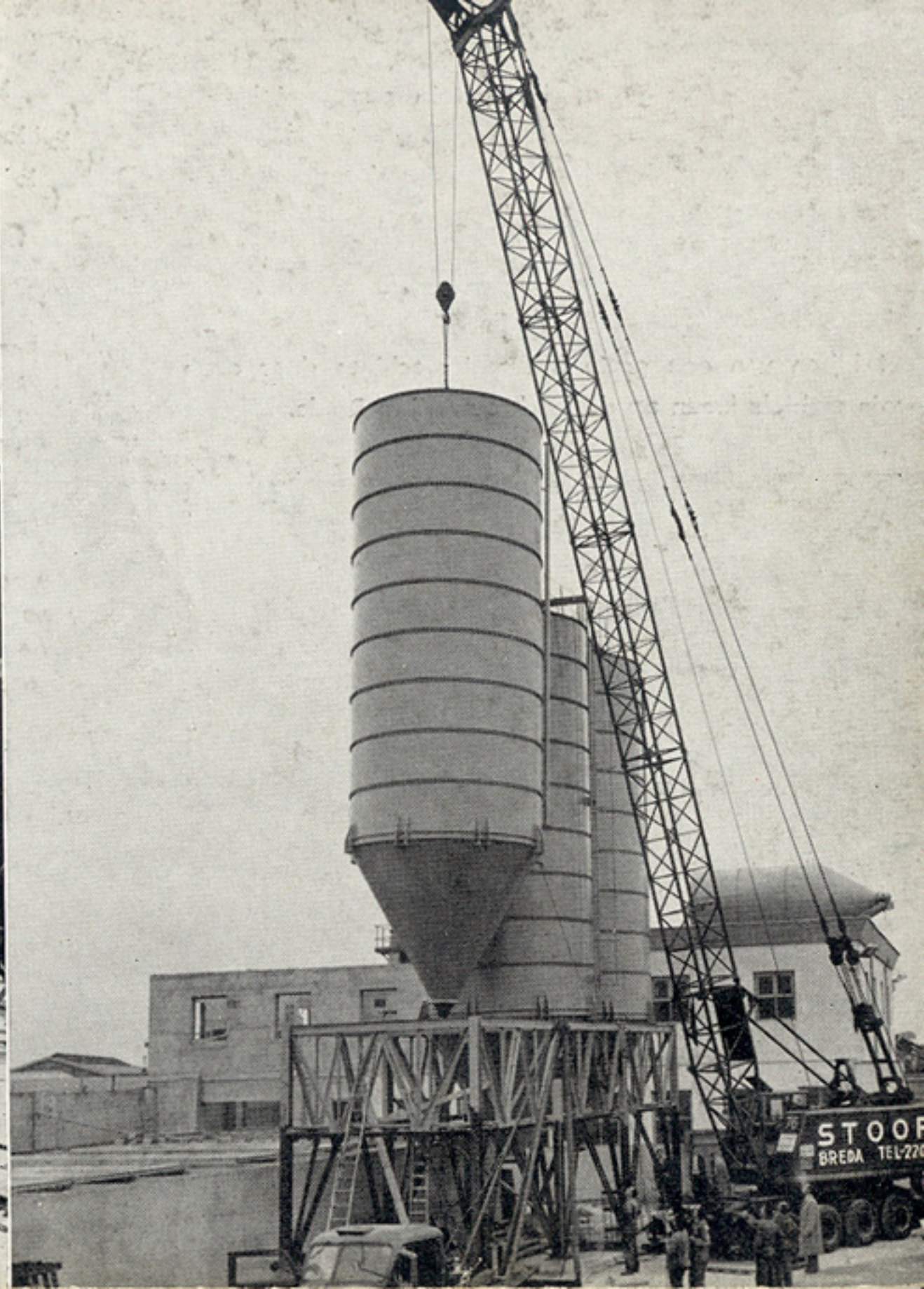
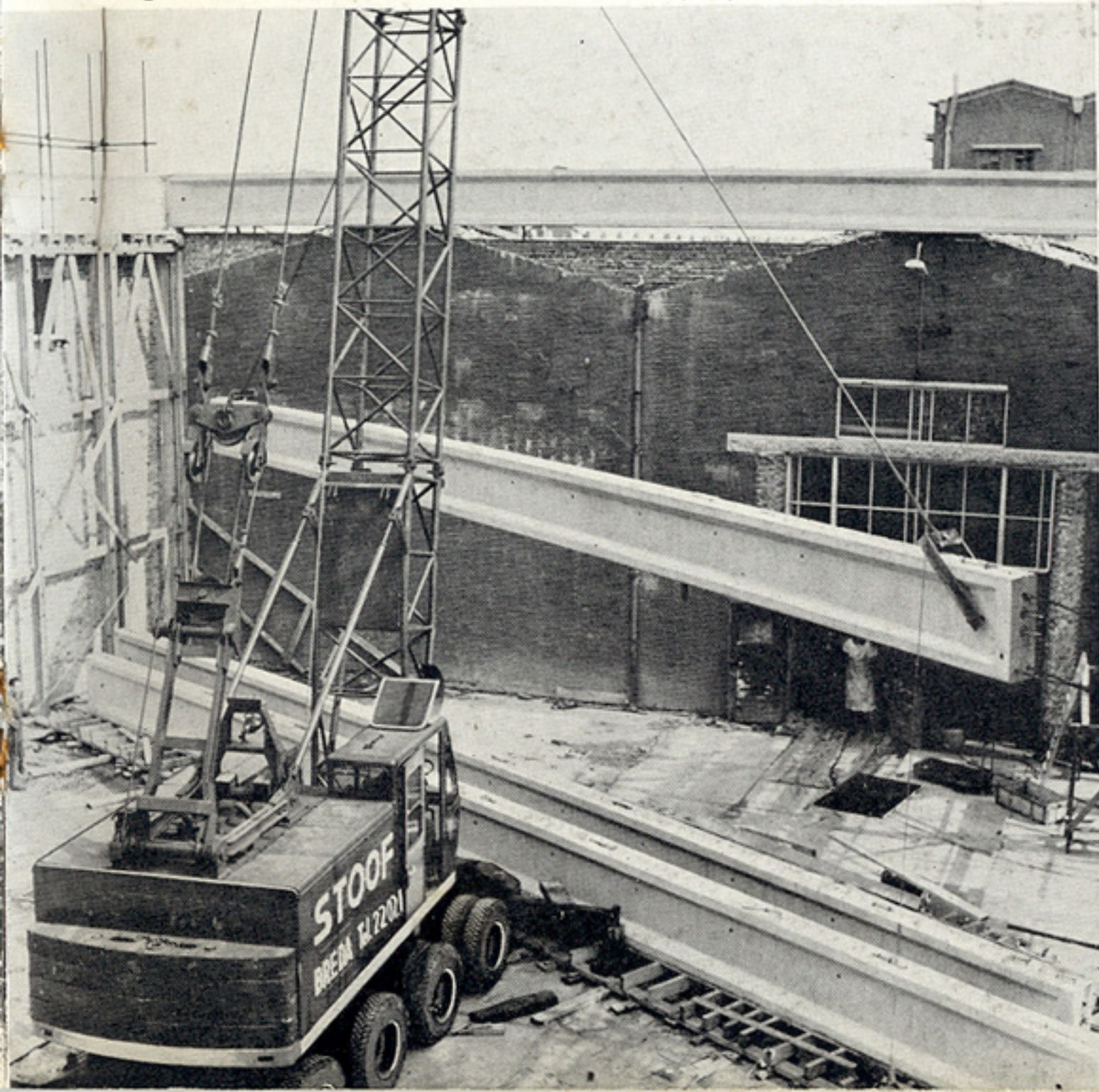
Het plaatsen van verlichtingsmasten te Breda
door een onzer mobiele kranen.
Lifting of lampposts in Breda by one of our cranes.

Lifting of concrete silo's own weight 11000 Kg in Eindhoven (NL)

Het plaatsen van grote cement-silo's, wegende 11 ton, te Eindhoven. →

Het plaatsen van betonbalken, wegende 11 ton,
op de nieuwbouw bij de H.K.I. te Breda.

↓
Mounting of concrete beams at the HKI in Breda (NL)

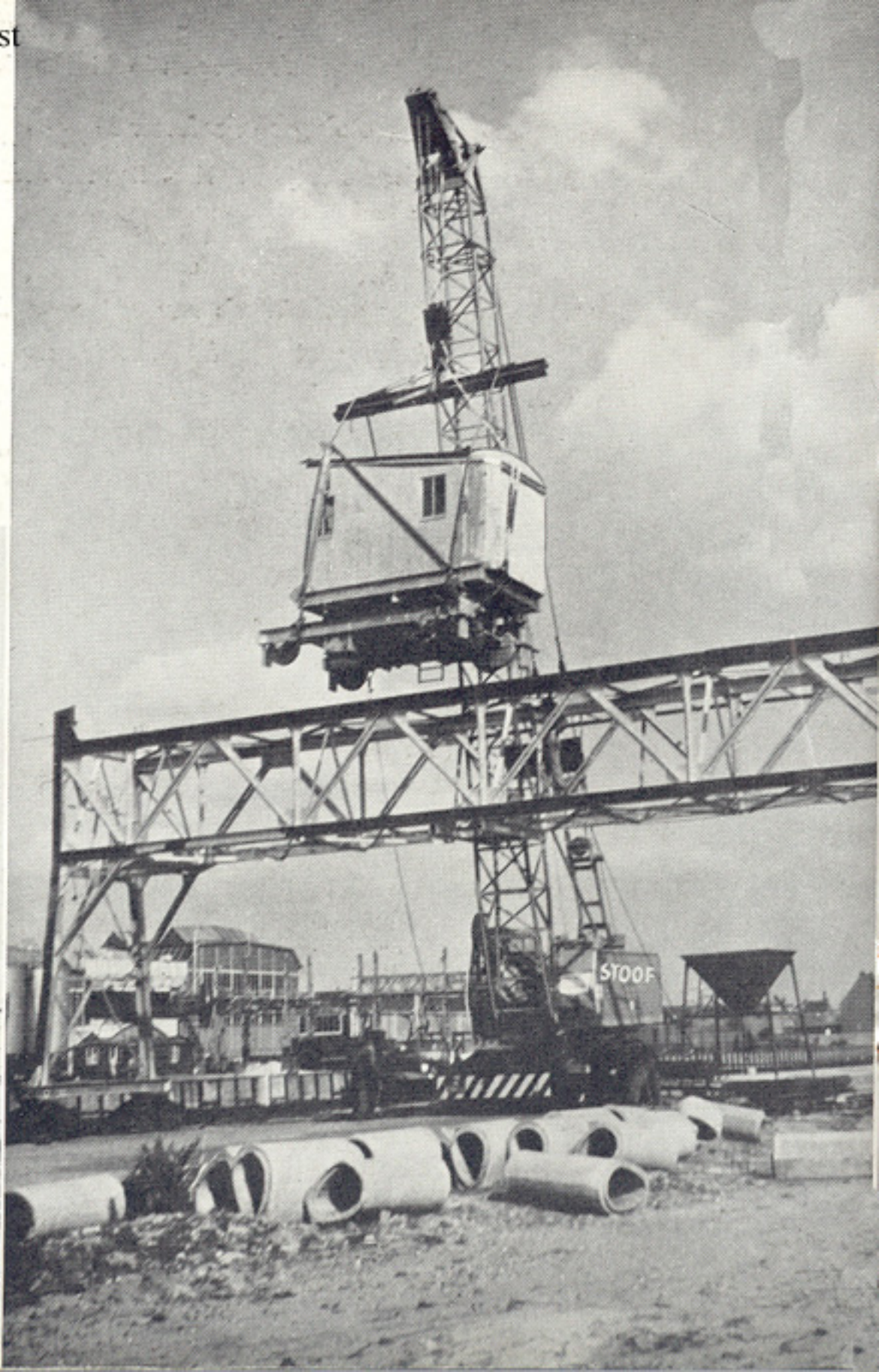


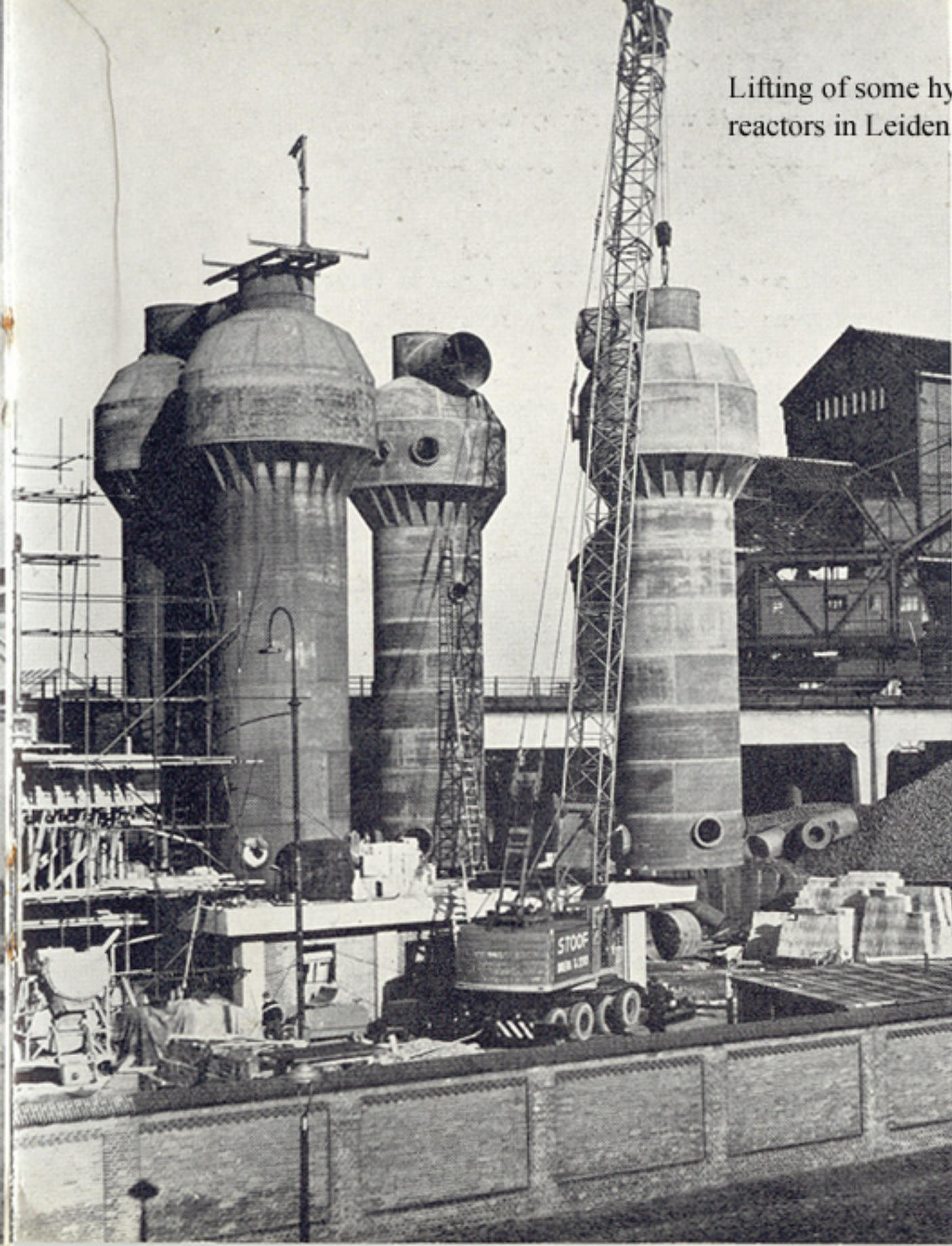
Lifting of the cranehouse of our own yardcrane in Breda with the help of one of our biggest mobile cranes.

Het plaatsen van het kraanhuis op onze eigen walkraan
aan de Veilingkade te Breda,
door middel van onze grote mobiele kraan.

Lifting of a bigbox with machinery with our big crane on the brewery in Breda(NL)

Het hijsen van een grote kist met machines door onze
grote mobiele kraan op de Bierbrouwerij te Breda.



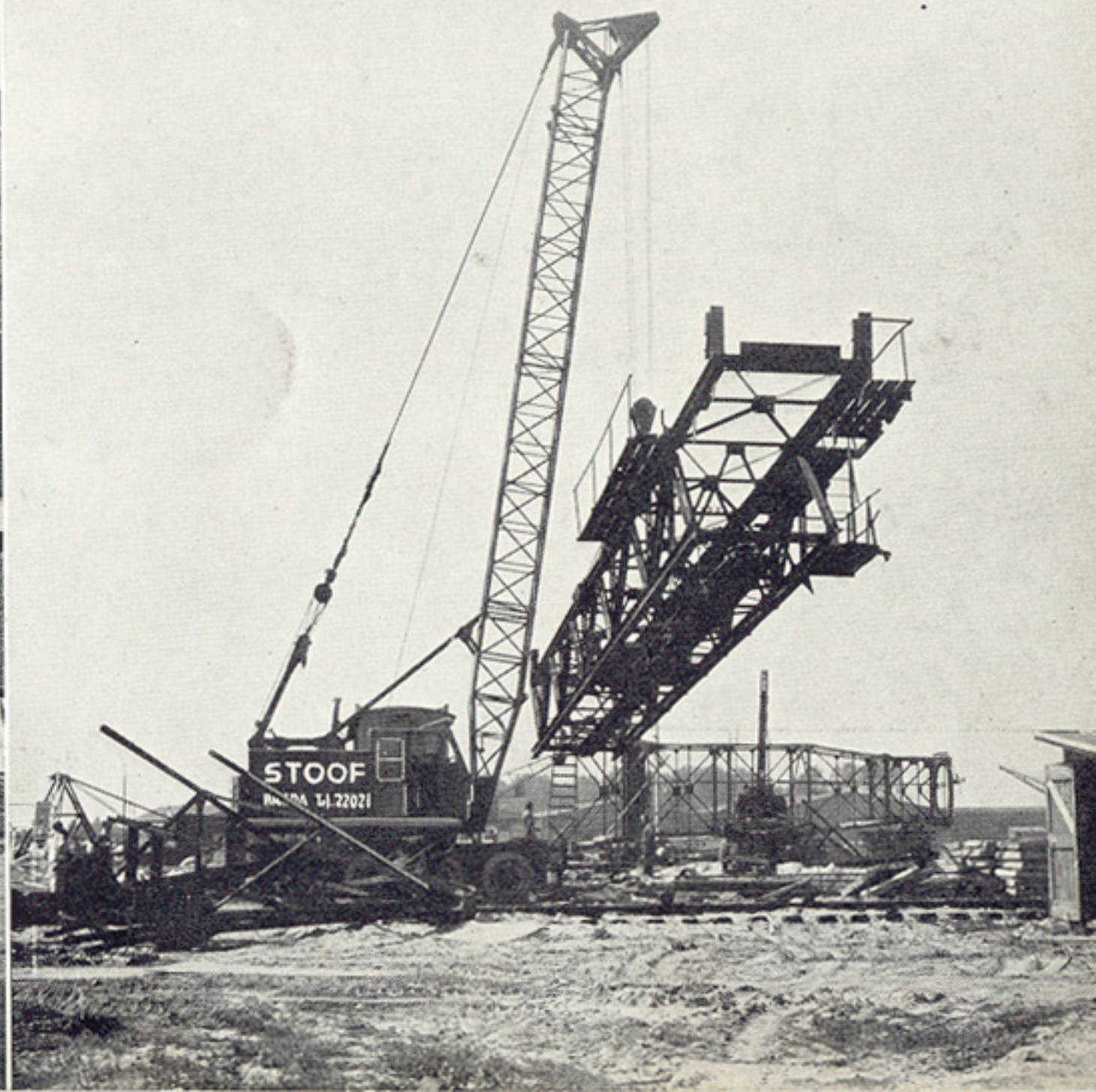


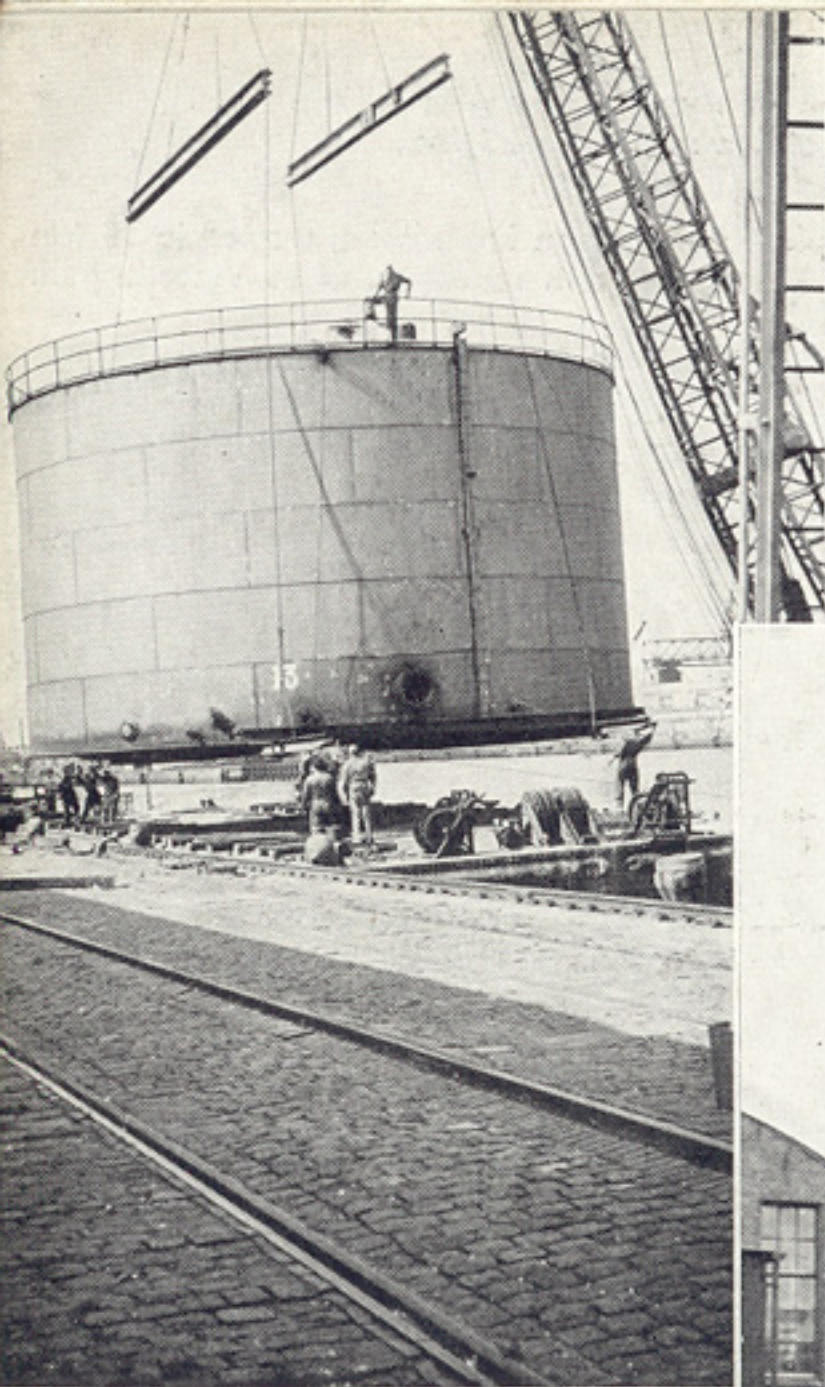
Lifting of some hydrogen reactors in Leiden (NL)

← Het plaatsen en monteren van een waterstofgas- installatie te Leiden. Elke waterstofgasketel weegt circa 25 ton.

Het plaatsen van een kraanbaan, wegende 15 ton op een scheepswerf te Vlaardingen.

Lifting of a 15 tons heavy overheadcrane on a shipyard in Vlaardingen (NL)





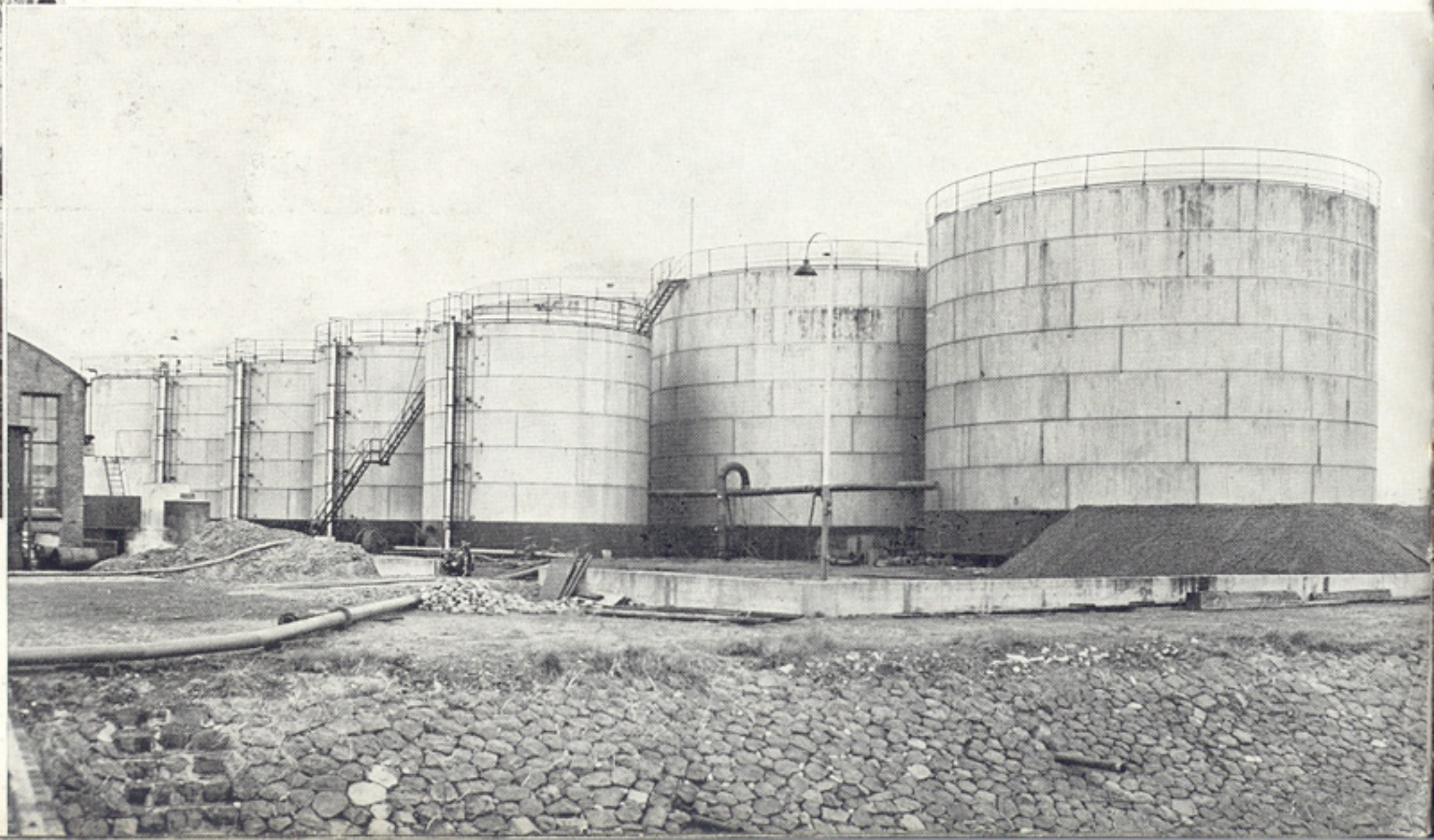
One of the 27 oiltanks already for loading on a barge for the transport more than 10 km a way.

Een van de 27 olietanks, gereed om op de ponton te worden neergelaten teneinde 10 K.M. te worden vervoerd.

View on some of the 27 tanks on the area of AMATEX te Amsterdam before transport. The weight of the tanks are between 50 and 250 tons.

Aanblik op enige van de 27 door ons te vervoeren tanks op het terrein van de A.M.A.T.E.X. te Amsterdam.

Het gewicht van deze olietanks varieert van 50 tot 250 ton.

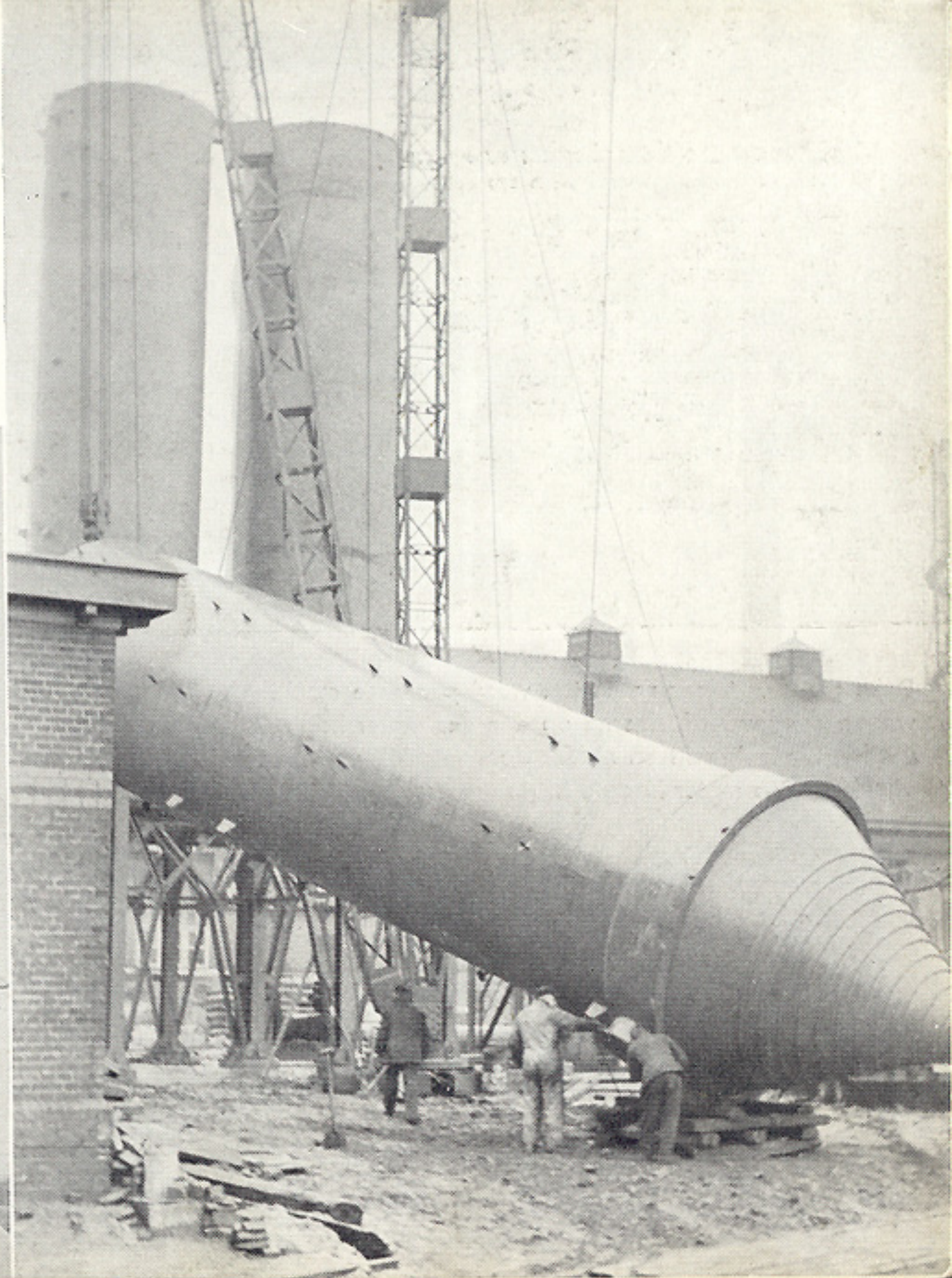
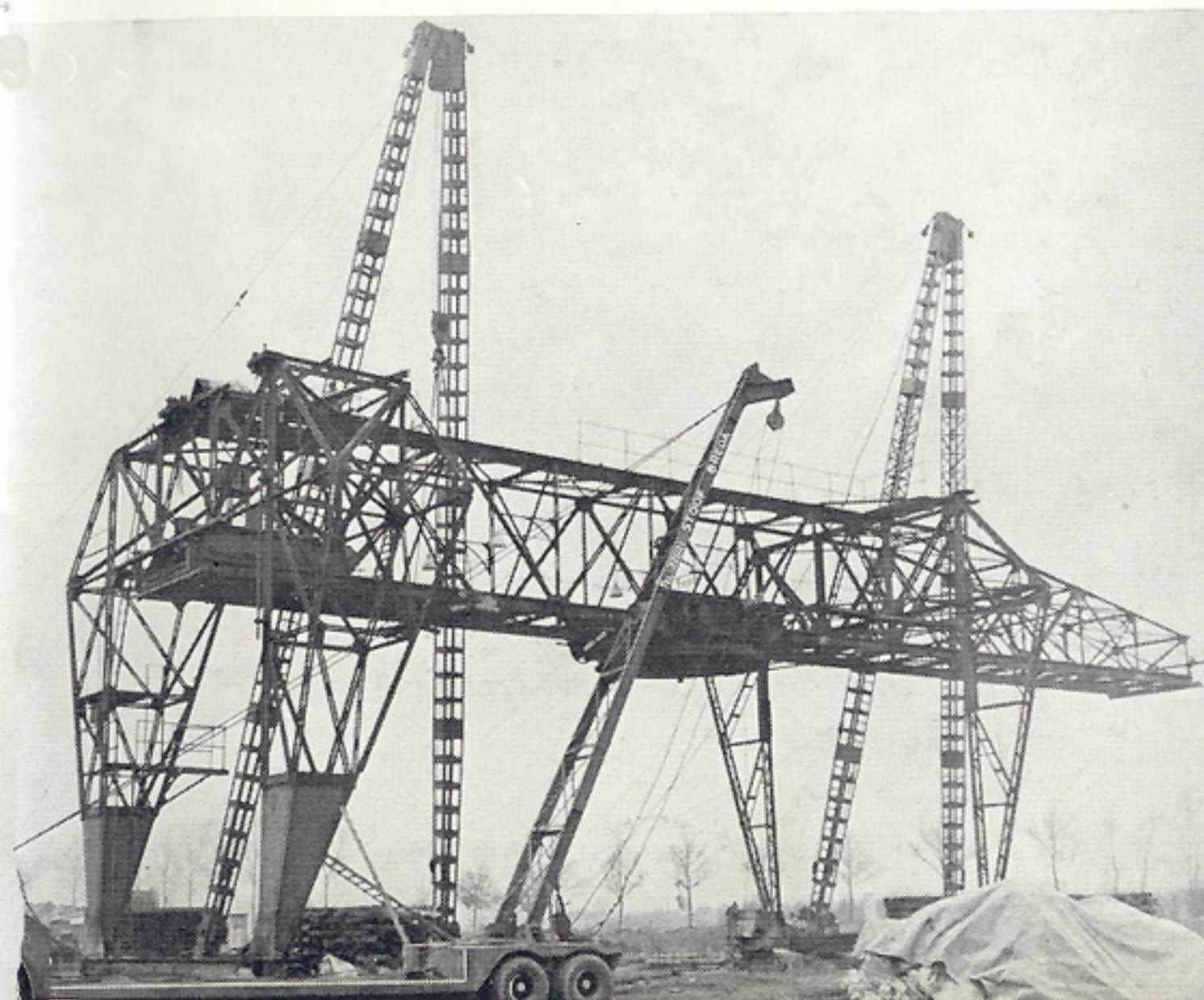


Lifting works on a gasplant near Rotterdam, the weight of the tank are 17 ton.

Hijswerkzaamheden aan een gasinstallatie
te Rotterdam (17 ton).

Lifting and mounting of a 35 tons overheadcrane on a concrete factory
in Son. The lifting works are don by derrick masts and our trailercrane.

Het plaatsen en monteren van een 35-ton
wegende kraanbaan op een betonfabriek te
Son bij Eindhoven, door middel van onze hijsmasten.





This Yankee cylinder of 58 ton has be transported by our own machinetrailer

Deze glanscyliner van 58 ton werd per onze machine-
wagen aangevoerd, daarna op een zes meter hoge
verdieping gebracht en aldaar door middel van onze
vijzels op 3½ meter hoogte in de lagers geplaatst.

and be jacked to a hight of 6 mtr high floor and after that jacked down in the
3,5 mtr high bearing`s.

With the help of our own derecktowers are this yankeecylinder with a own
weight of 100 ton be lifted to a hight of 6 mtr and skid into the factory.

Door middel van onze montage-masten werd deze
glanscyliner, wegende 100 ton, op circa 6 meter hoogte
gebracht en daar de fabriek binnengevoerd.

Dit werk werd uitgevoerd bij de Papierfabrieken te
Wormerveer.

The job are be done in Wormerveer (NL)

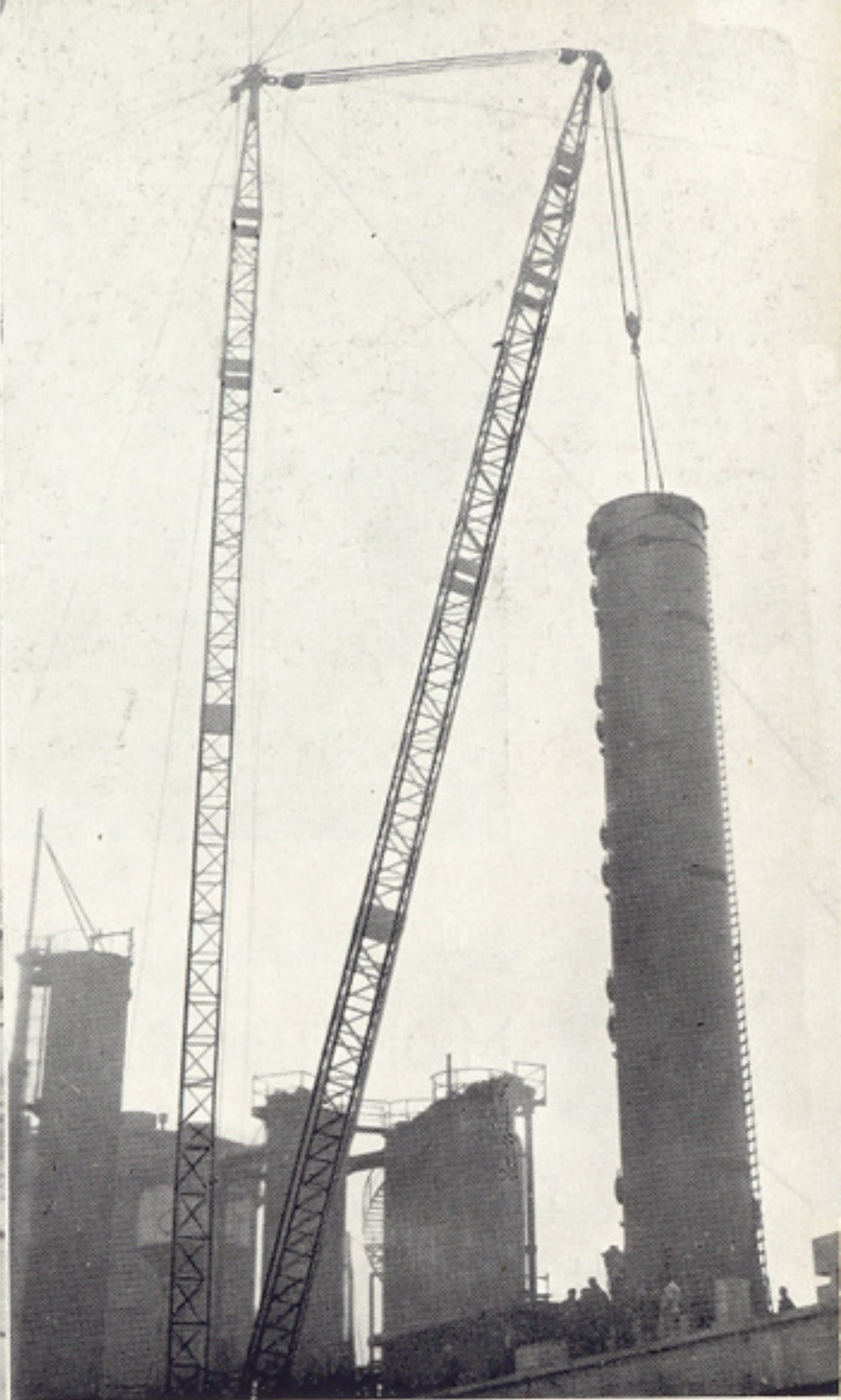
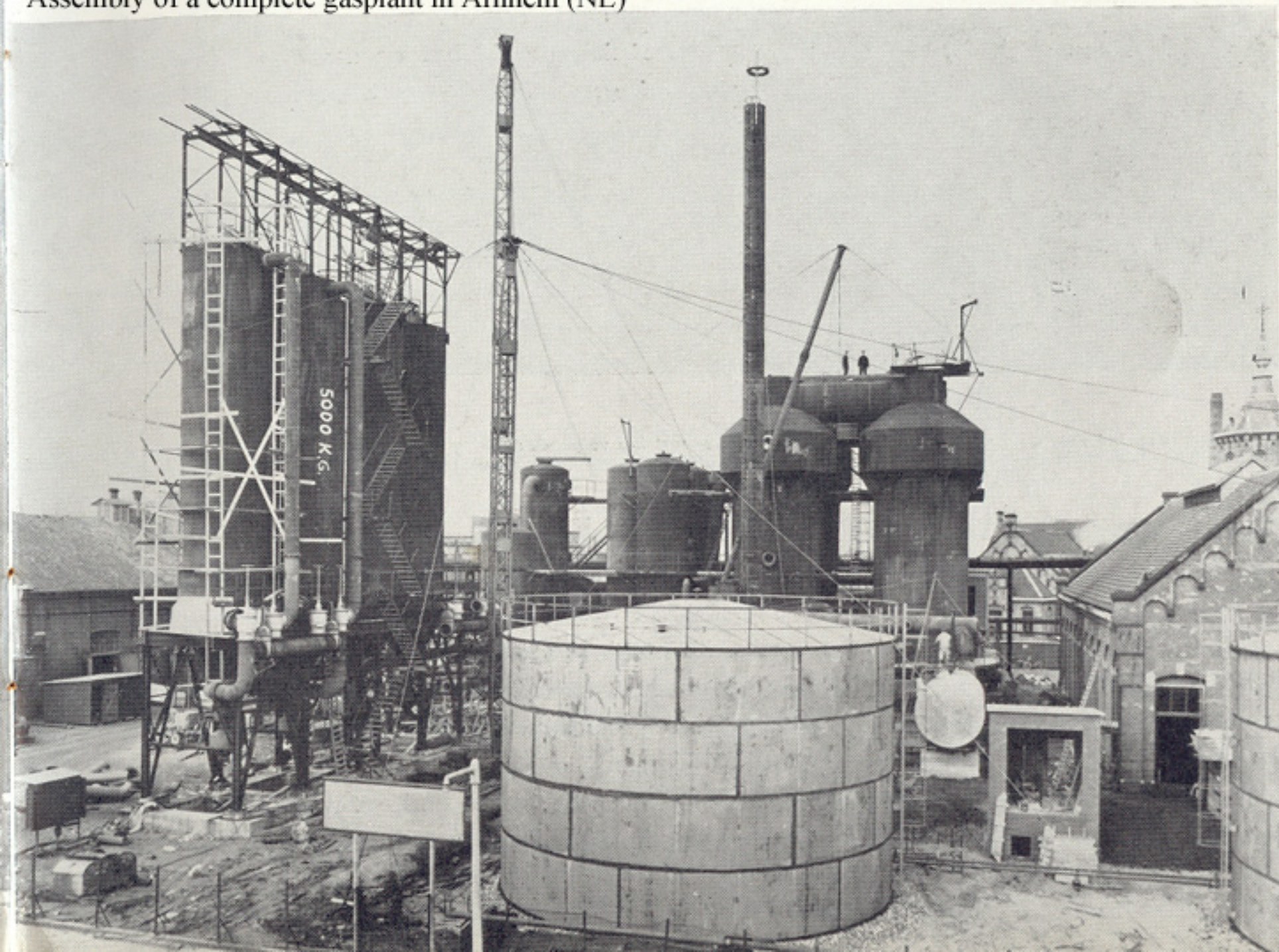


Lifting and assembly of a 35 tons heavy gas reactor with a height of 60 mtr.

Het hijsen en plaatsen van een zware gasinstallatie
van ruim 35 ton op een hoogte van zestig meter. →

Het monteren van een complete gasinstallatie
aan de gasfabriek te Arnhem.

↓
Assembly of a complete gasplant in Arnhem (NL)





„De Zaanlander“ dagblad voor de Zaanstreek, schreef over dit transport het volgende :

MONSTERTRANSPORT VAN 100 TON OVER POLDER EN SLOOT

Aardmassa trilde toen kolos daalde

Onder grote belangstelling werd gistermiddag omstreeks half drie begonnen aan de laatste fase van het transport van de gigantische droog- en glanscylinder die bestemd is voor de papierfabriek Van Gelder Zonen te Wormer. Deze laatste fase kon immers nog vele moeilijkheden opleveren, want deze zes meter hoge cylinder, die met de emballage mee maar liefst bijna honderd ton weegt en de grootste ter wereld is, moest over een dijkje bij het z.g. Sluisgat te Wormer geheveld worden, vervolgens over een sloot worden gemaneuvreerd en tenslotte over ongeveer zevenhonderd meter weiland naar de achterzijde van de fabriek gesleept worden, waar zich het nieuwe gebouw bevindt.

The Zaanlander local daily paper for the Zaanstreek published the following article about this transport:

MONSTER TRANSPORT OVER POLDER AND DITCH

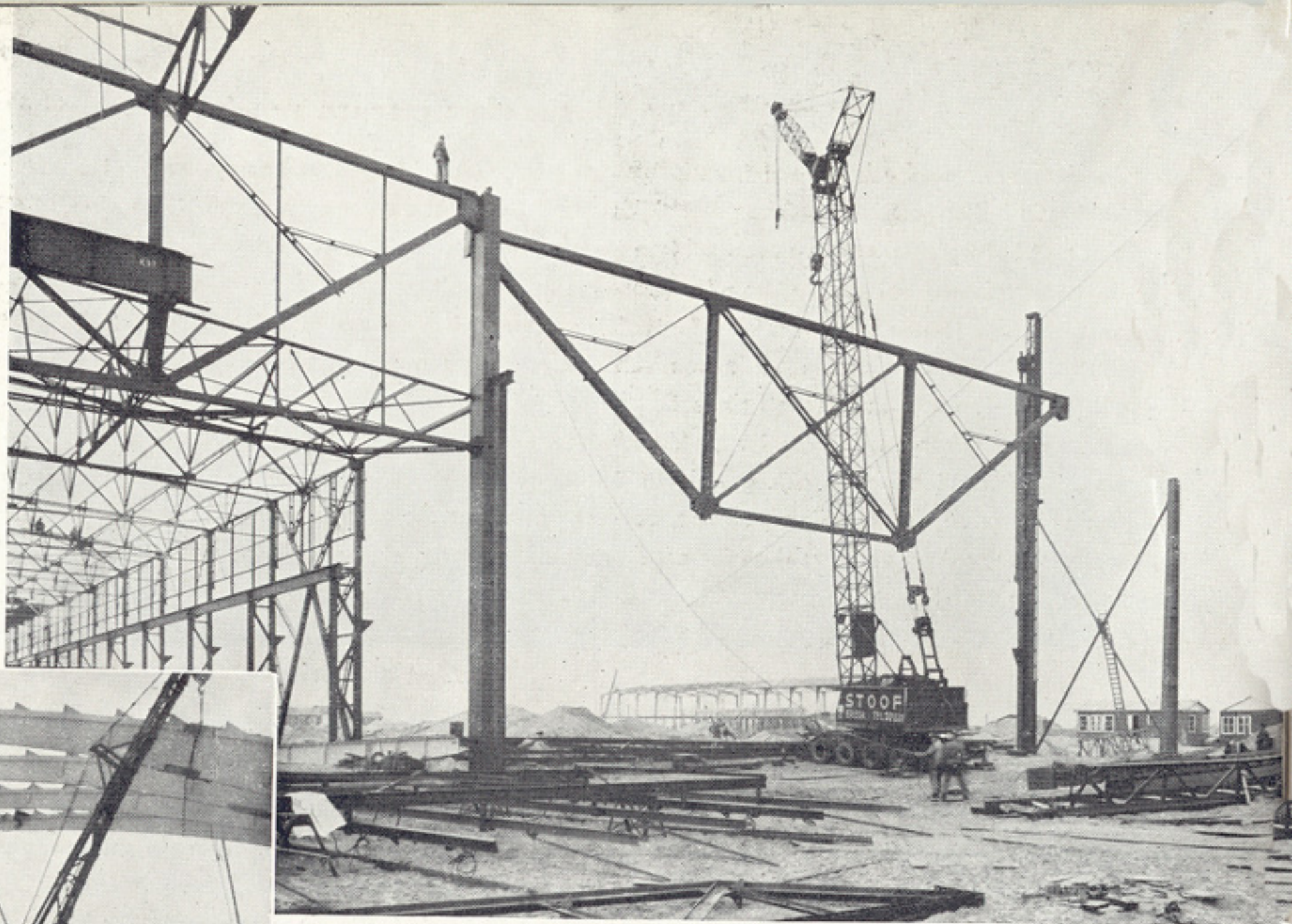
The ground shook when the colossus was lowered

At about two-thirty yesterday afternoon work began on the last phase of the transport of a gigantic drying and glazing cylinder destined for the Van Gelder Zonen paper factory in Wormer. The job attracted a great deal of interest, since this last phase could have been confronted with a large number of difficulties; the cylinder – six meters tall, and together with its crate of a weight of no less than almost one hundred tonnes – needed to be shifted over a levee at Wormer's Sluisgat, maneuvered over a ditch, and then skidded some seven hundred meters over a meadow to the rear of the factory to the location of the new building.

ENKELE MONTAGEWERKEN

Lifting of steelconstruction on a shipyard.

Constructiebouw op een scheepswerf.



Assambly of a big grain shet.

Het plaatsen van spanten bij de bouw van een grote graanhal.

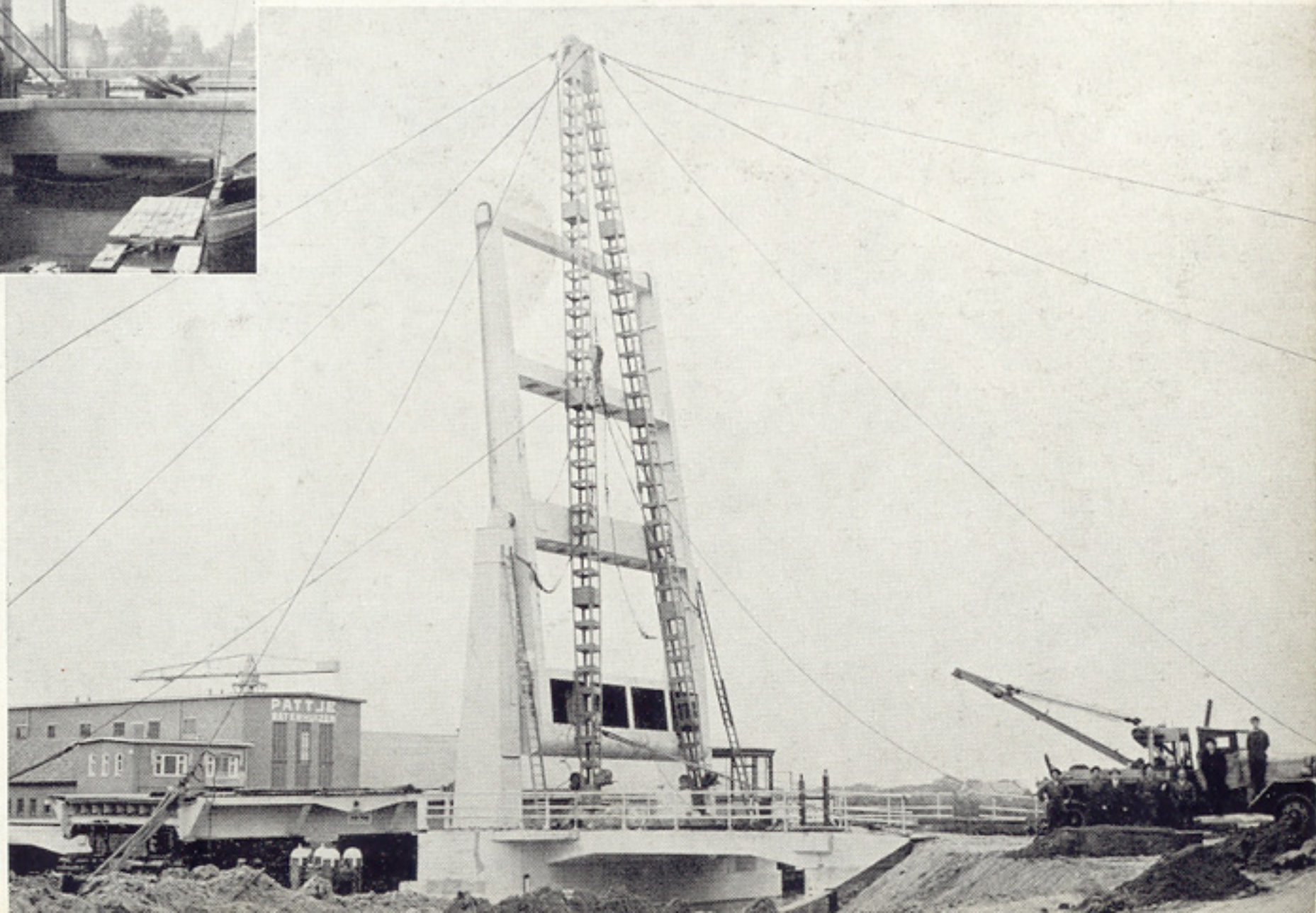




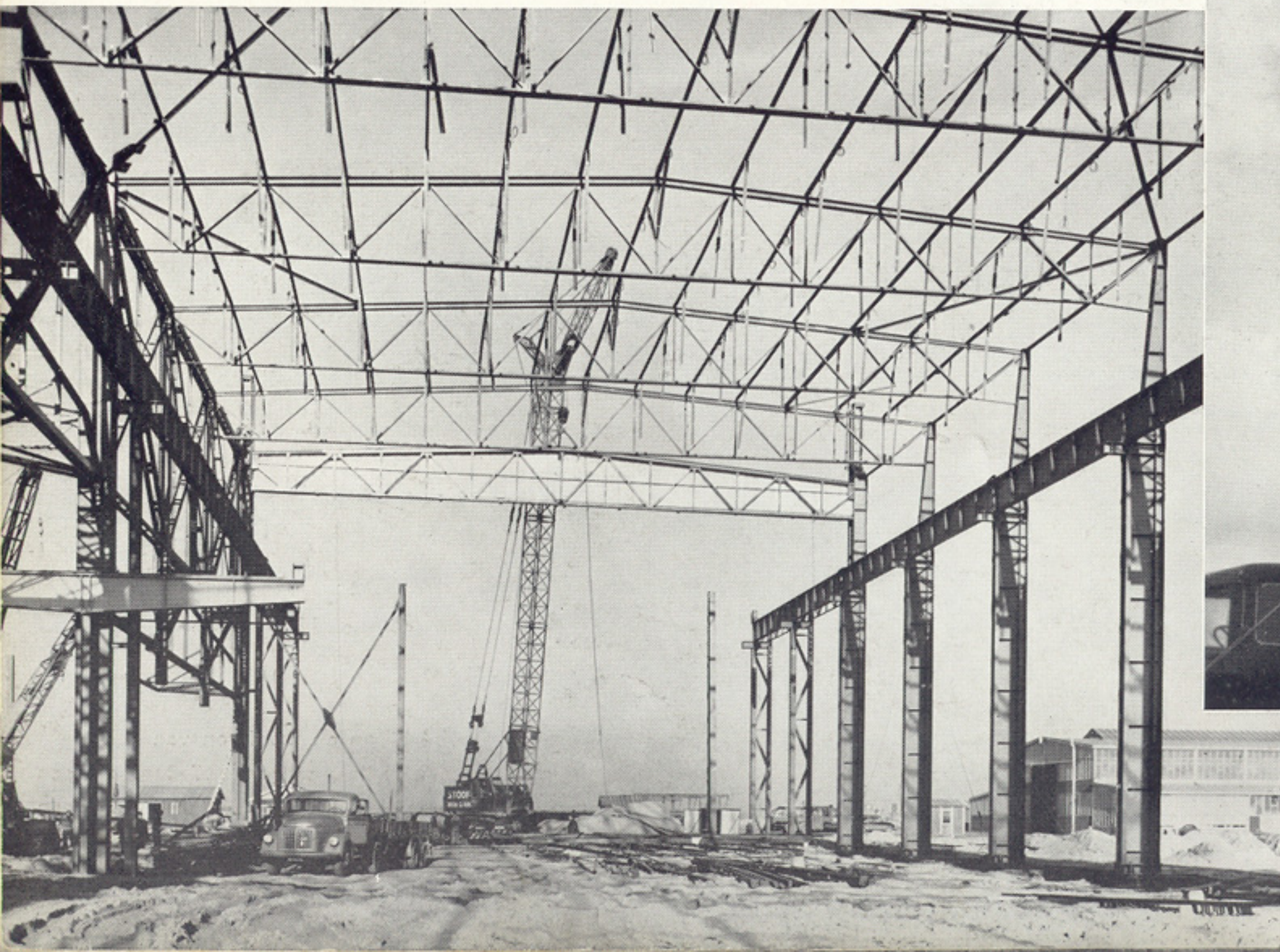
Het plaatsen van een hefbrug
door onze grote mobiele kraan
te Helmond.
Lifting of a lifting bridge with the help
of our big crane in Helmond (NL)

Lifting of the counterweight of a bridge near
Hoogezand with the help of our derrickmast.

Het plaatsen van de balans
op een der bruggen
te Hoogezand,
door middel van hijsmasten.



Het stellen en monteren van staalconstructies.
Alinement and mounting of big steel constructions on several places.





Transport of bridge parts by ship from Leiden to Groningen

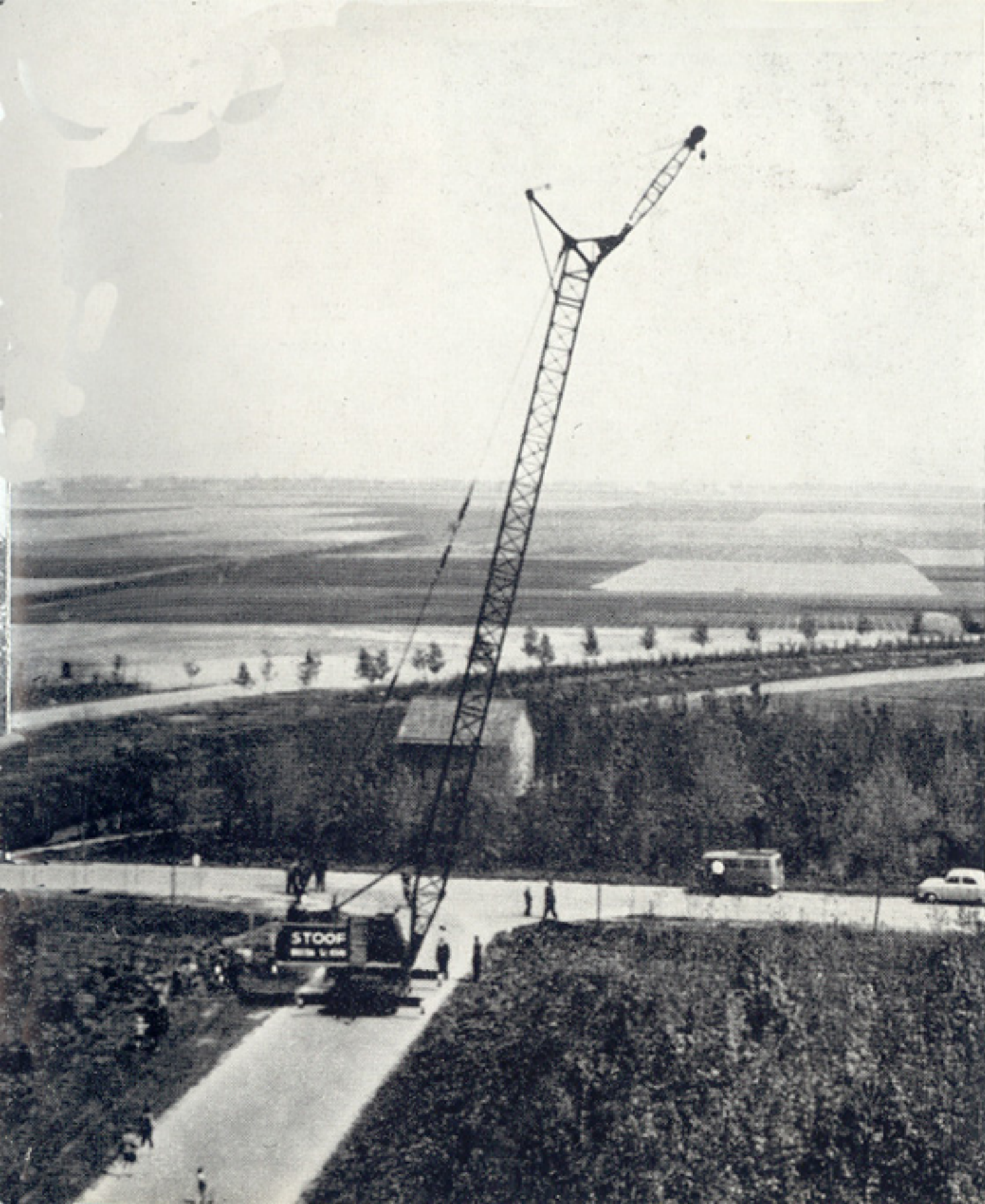


Het plaatsen van de val.

Lifting of the bridge deck with the derrick.



Het vervoer per schip van een balansbrug van Leiden naar Groningen.



We have now for hire big mobile crane 40 ton cap and

THANS HEBBEN WIJ TER BESCHIKKING EEN

ZEER ZWARE MOBIELE KRAAN

MET EEN HEFVERMOGEN VAN MAX.

40 TON

EN EEN MASTLENGTE VAN CIRCA

70 METER

- a boom length of 70 mtr.

This crane has a aircooled diesel engine.

DEZE UITZONDERLIJK ZWARE KRAAN HEEFT
EEN 140 PK LUCHTGEKOELDE DIESELMOTOR.

- 4 driven axles.

4 AFZONDERLIJKE AANDRIJFASSEN.

16 big heavy tyres.

- 16 ZEER ZWARE LUCHTBANDEN.

Our newest crane with the full boom length.

ONZE NIEUWE GROOTSTE MOBIELE KRAAN
IN ZIJN VOLLE LENGTE.

A journey with the giants of the road

This was the heading the *Arnhemse Courant* newspaper chose for its article of 11-2-'52, in which the paper gave an extremely detailed description of the transport of a 45-tonne glazing cylinder as witnessed by a special reporter.

The following are a number of interesting excerpts from the article:

.... a unit of this nature weighs no less than 45,000 kg, and that's not something you simply put in the back of a delivery van. Moreover you can't transport it as general cargo on the railroad, and the Van Gend en Loos carriers are also accustomed to somewhat smaller weights. However this transport is right up the street of Breda's Stoof Company – or, in other words, the “giants of the road”.

.... before the transport could take place it was necessary to determine precisely which bridges would be able to withstand the load, whether the 4.50-meter wide and 5.25 meter tall monster would be able to pass under the tram lines, whether the viaducts that would need to be passed were high enough and wide enough, and whether the road could bear the weight, etc. Just exploring the possibilities involved a four-day stay in Germany for Messrs Stoof before they found a suitable route.

.... in its entirety the transport weighed at least 54 tonnes, and it was carried on a special 32-wheel flatbed trailer propelled by a 10-wheel tractor unit – a total of 42 wheels in all.

.... **solely Stoof, the Dutchman, on the bridge.** Cologne had issued permits to allow the transport to cross two bridges. All traffic was barred from the Rhine Bridge when the transport crossed the bridge. No-one was allowed over – only Stoof, the Dutchman, with his throbbing diesel engine and the monster behind him. The transport also crossed the Krefeld-Uerlingen bridge. And now it was possible to see that Stoof's transport had passed over the bridge. Immediately after the crossing it was clear that the bridge had subsided by 10 centimeters; the bridge has since then recovered to some extent, at least in so far as it has now slowly risen by 4 centimeters again.

.... the convoy could start off.... at the front the car with the transport police, behind that a gritting truck from the State Public Works Department, then our press photographer, and then “the monster”. The rear of the convoy was comprised of a car with an Engineer of the State Public Works Department and a further car with Stoof personnel. And so the convoy could move onto to Dutch soil.

... the roads were covered with snow, and the men from the State Public Works Department continually threw grit under the wheels. Everything went smoothly until the first hill in Beek, with its peak close to the French boarding school. And this mountain seemed insurmountable... the road had become slippery due to the continuing blizzard, and the tractor unit's wheels spun round without getting a grip on the road surface. Stooft's crew had to regularly throw grit under each separate wheel. The transport, jerking forwards and then sliding backwards, finally managed to climb the mountain – a 5-minute ascent by foot – after a struggle of nearly one hour.

... the convoy passed through Arnhem fairly quickly, in an hour and a quarter. Hundreds of spectators watched the dangerous game of lifting the tram lines whilst they were still live – and the necessary measures were also required for the notorious “humps”.

... these experienced men were full of praise for the fantastic maneuvering skills of the Brabant driver, who did not relinquish the wheel for one second during the entire journey. There wasn't one millimeter clearance available when it was necessary to brake. In addition, the monster also stood completely still on the steep Paul Krügerstraat when it was necessary.

... the entire population of Loenen had come out to watch the convoy go by, and gradually the transport grew into a true triumphal procession. This region's population is closely involved in the weal and woe of the paper industry, for which this heavy cylinder was intended.

... the convoy arrived at the final destination... The enormous caravan passed through the narrow street between the small houses. In the light from the floodlights it was possible to see how the large cylinder passed slowly by, resembling a giant. The residents stood packed together along the hedges and stared upwards as the cylinder slid by in the darkness like a prehistoric monster. Only now was it possible to appreciate the dimensions, and it was no surprise that the villagers talked about nothing else than this transport – a unique occurrence that would be the subject of tall stories for many days to come.

... the Brabant driver seemed to be indefatigable. His skills lay in the full control of his vehicle and in the completely composed manner in which, inwardly tense but outwardly unmoved, he took on each challenge as it came.

... the feverish work involved in completing the transport on time was rewarded. At six-thirty the tow stood on the factory site, once the numerous bends had been conquered in an unparalleled manner.

... It was an excellent end to a very moving day – a day when we were able to accompany the “giants of the road” whilst they carried out a tough job, in part due to the kind cooperation of Messrs Stooft and Schut.



Big Derrick lifting height 50 mtr lifting cap 30 tons.
This Derrick in house designed and created his first job was
be done in Greenwich)UK) in October '58.

**ZEER ZWARE
HIJSMAST,**

hoogte 50 meter,
max. hefvermogen
30 ton.

Deze exclusieve
hij-installatie werd
in onze eigen
werkplaatsen
vervaardigd en
in oktober 1958,
bij onze
werkzaamheden
in Greenwich
(Engeland),
voor het eerst
in gebruik gesteld.



Making a dam in the Wilhelminasingel te Breda (NL)

Het leggen van een dam
in de Wilhelminasingel
te Breda.

ZAND- EN GRINTHANDEL



Earth work.

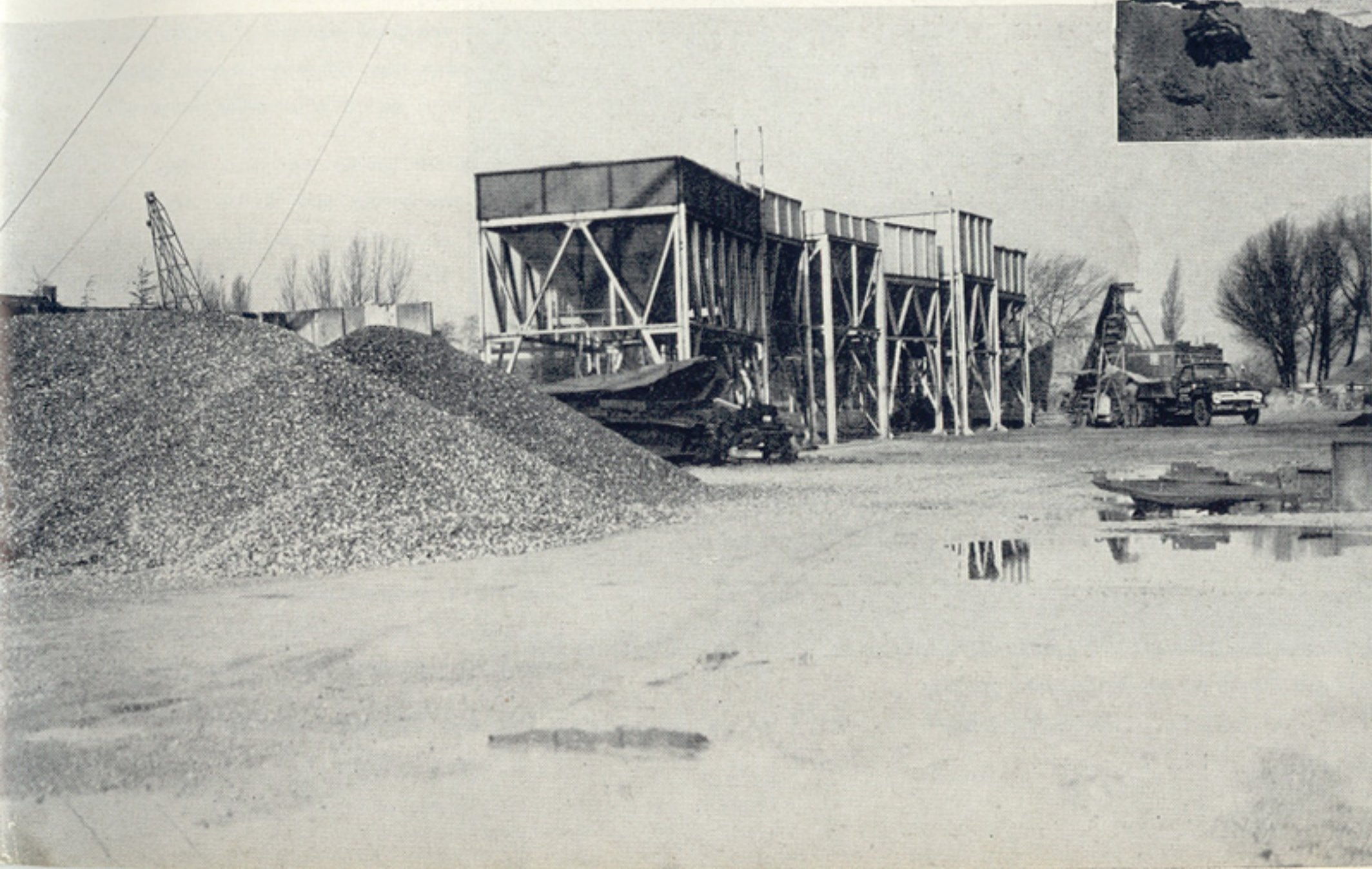
Grondwerk

6 of the 8 silo's has a capacity of 50 to 100 m³.

Zes van de acht trechters met een inhoud variërend van 50 tot 100 kubieke meter.

A View to our storage area.

Een kijkje op onze opslagplaatsen (afd. zand en grint).

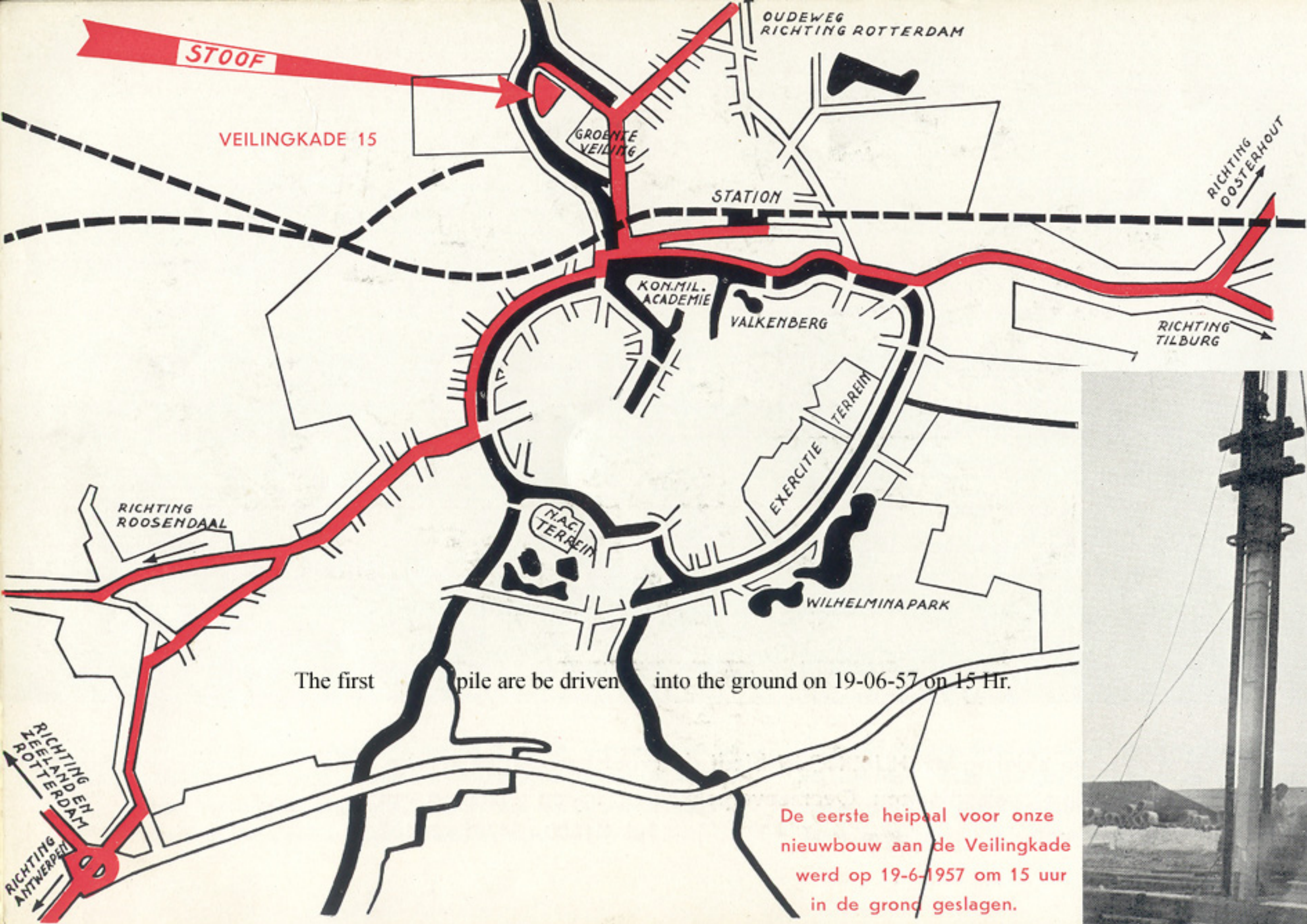




Our special Removal departement gives you the mostly service.

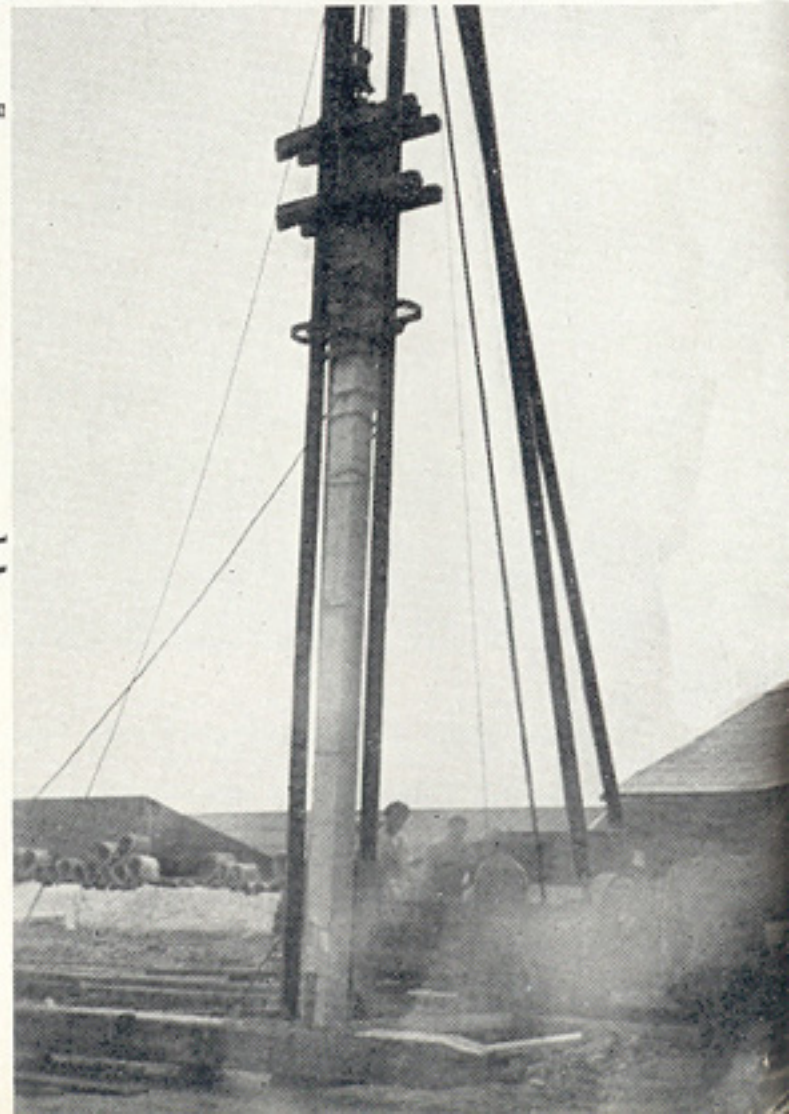
Onze speciale afdeling VERHUIZINGEN biedt de grootst mogelijke service.
Droge en ruime opslagplaatsen. Overzeeverpakkingen, in- en uitklaring van
douanegoederen.

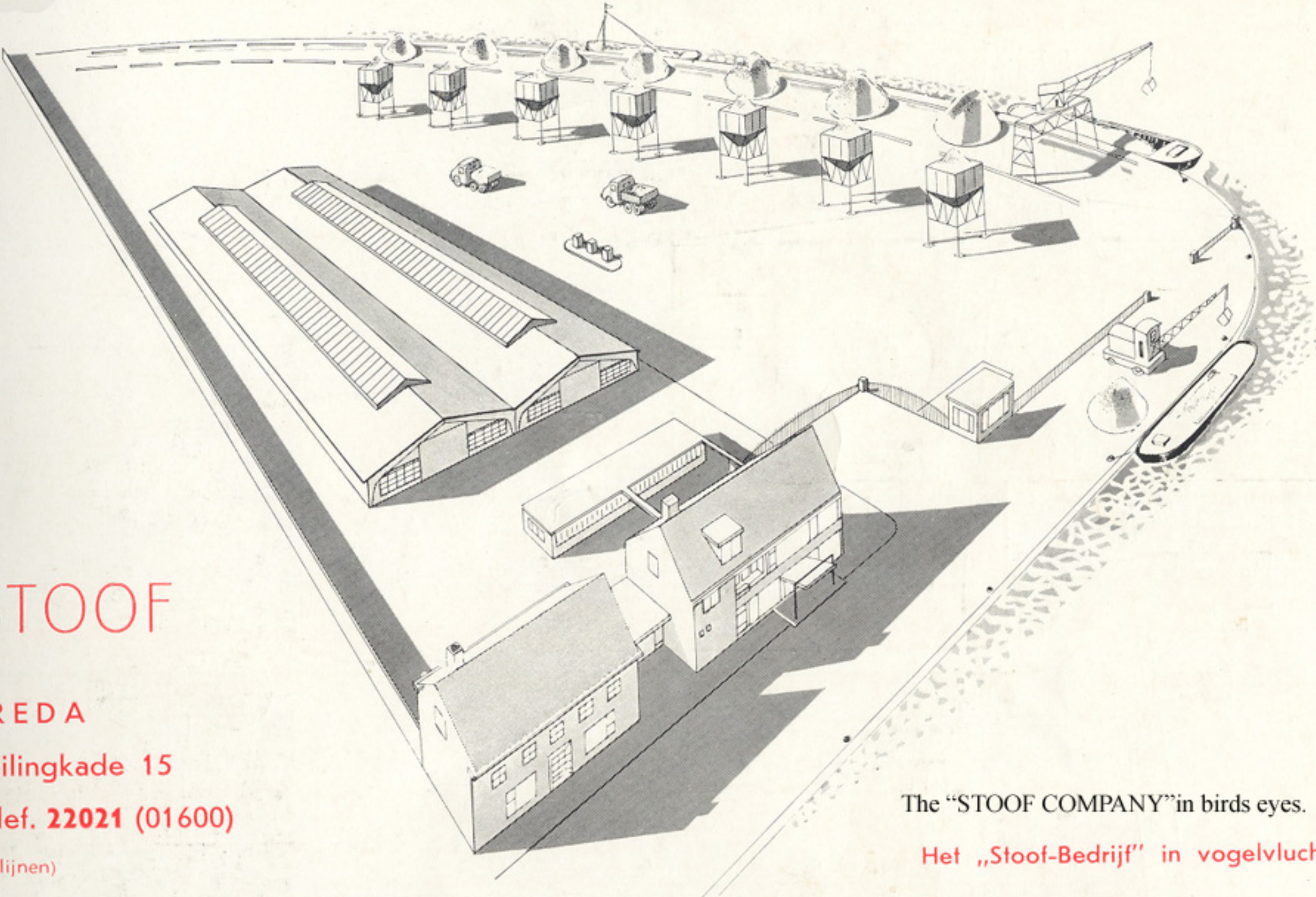
Tel. K1600 - 34781 - 34187



The first pile are be driven into the ground on 19-06-57 on 15 Hr.

De eerste heipaal voor onze nieuwbouw aan de Veilingkade werd op 19-6-1957 om 15 uur in de grond geslagen.





STOOF

•
B R E D A

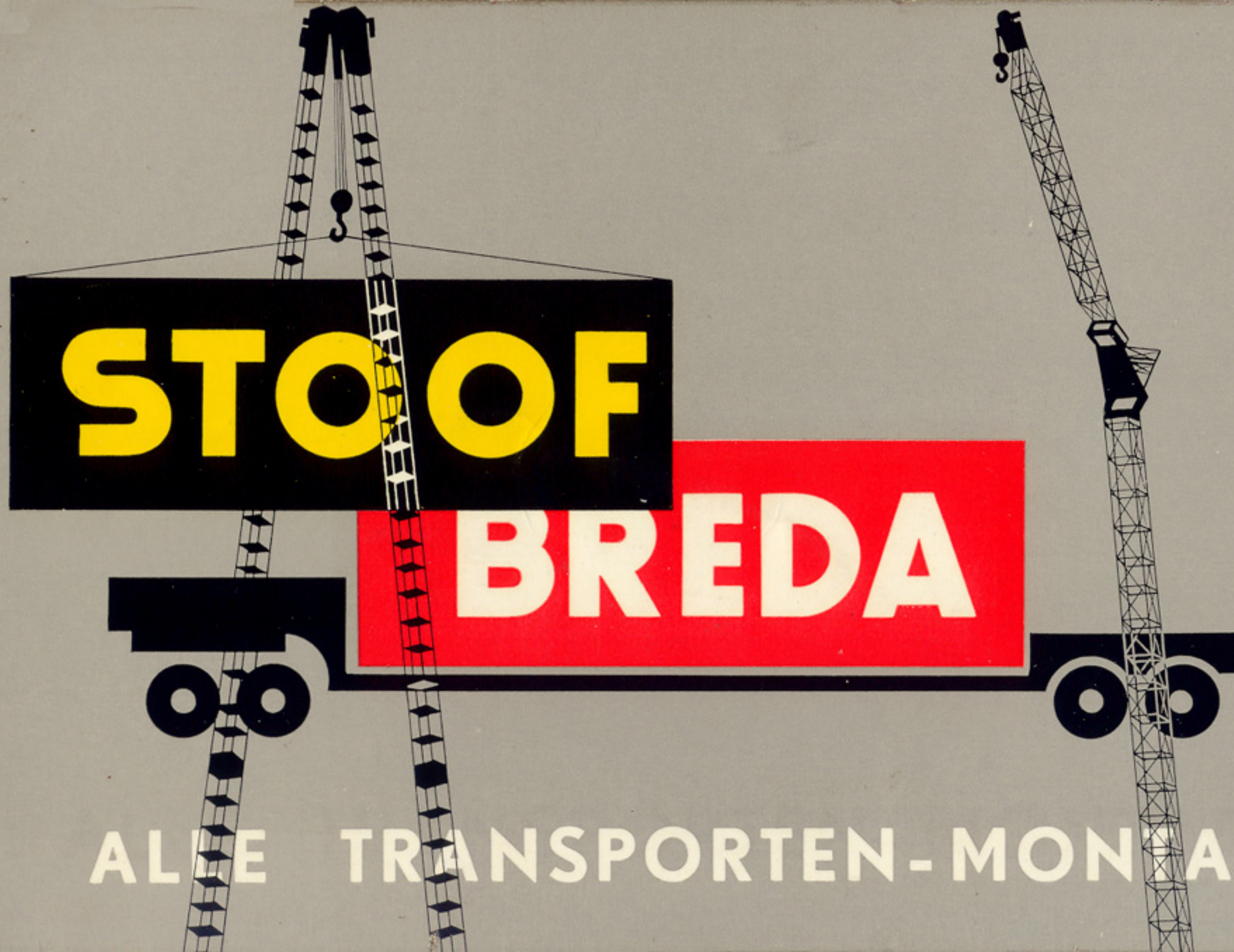
Veilingkade 15

Telef. **22021** (01600)

(4 lijnen)

The "STOOF COMPANY" in birds eyes.

Het „Stoof-Bedrijf" in vogelvlucht.



ALLE TRANSPORTEN-MONTAGES