

## Deutz Airblast Injection motor uit 1913

In 1913 werd de stoommachine die het waterpeil in de Mijlpolder, Hoekse Waard bij Dordrecht op orde hield gemoderniseerd en



vervangen door een Deutz Airblast Injection motor. De motor werd geleverd door de Gasmotoren Fabrik Filiale Amsterdam en geplaatst in het gemaal de Mijl. Deze motor was actief van 1913 tot 1936. De QR-code toont de

technische informatie uit de originele handleiding die aanwezig is in onze bibliotheek.

In 1936 verhuisde de motor van de Mijlpolder naar Ulft, naar de Zagerij "Het Anker" van G.H.M.



Eppink. Op deze locatie reed hij jaar na jaar met diverse houtbewerkingsmachines, via een leren riem aan het vliegwiel en een aandrijving. Het bedrijf werd verkocht aan de heer Tervoort. Toen de nieuwe eigenaar de heer Tervoort me (Sjoerd)

in 1988 belde dat de motor definitief zou worden stopgezet, spraken we een prijs af en hebben we de motor op drie vrijdagen in februari 1988 volledig gedemonteerd. Vooral het carter kostte ons de nodige zweetdruppels. 24 uur geen slaap, waarvan 15 uur onafgebroken werken met een zware luchthamer en  $\pm$  20 ton druk en trekkracht om dit deel los te maken van de betonnen fundering.

[In de zomer van 1988 is de motor in het museum opgesteld](#)



## Deutz Airblast Injection engine from 1913

In 1913, the steam engine that kept the water level in order in the



Mijlpolder, Hoekse Waard near Dordrecht was modernized and replaced by a Deutz Airblast Injection engine. The engine was supplied by the Gasmotoren Fabrik Filiale Amsterdam and placed in the pumping station called de Mijl. This engine was active from 1913 to

1936. The QR code shows the technical information from the original manual present in our library

In 1936 the engine moved from the Mijlpolder to Ulft, to the Sawmill



"Het Anker" of G.H.M. Eppink. At this location he drove various woodworking machines year after year, via a leather belt on the flywheel and a drive. The company was sold to Mr. Tervoort. When the new owner Mr. Tervoort me (Sjoerd) called that the engine would be permanently discontinued in 1988, we agreed on a

price and we completely disassembled the engine on three Fridays in February 1988. Especially the crankcase cost us the necessary drops of sweat. 24 hours no sleep, of which 15 hours working continuously with a heavy air hammer and  $\pm$  20 tons of pressure and tensile force to loosen this part from the concrete foundation.

[In the summer of 1988 the engine was displayed in the museum](#)



## Pluklijst Deutz Airblast Injection motor

[Handleiding voor de bediening  
van Deutz Diesel Motoren](#)



[Technische Details](#)