



Nieuwsbrief 57

Januari 2021

In dit nummer o.a.:

- Geen jaarvergadering
- Amazone ploegnieuws
- Opknappen oude wedstrijd ploeg

Een gezond en voorspoedig 2021

Het bestuur van Ploegvereniging Nederland wenst iedereen een gezond en voorspoedig 2021 toe.

Een nieuw jaar, nieuwe kansen

De a.s. vaccinaties tegen het Corona virus biedt ons hoop dat we met z'n allen het virus onder controle kunnen krijgen. Ondertussen is al veel leed geschied door ziekte en overlijden van geliefden en anderen om ons heen. Voor degenen die ziek zijn geworden en nog herstellende zijn hoop ik op een spoedig en volledig herstel.

Het ploegen in wedstrijd verband is ondertussen al bijna een jaar onmogelijk. We hebben gemerkt dat er veel individuele ploegers zijn die graag een veldje willen ploegen. Voor ons als bestuur willen we daar graag aan tegemoet komen. Maar als bestuur hebben we

ook een verantwoordelijkheid om te helpen zorgen dat er geen besmettingen plaatsvinden. In de landbouw zijn we gewend dat we horen bij de vitale of cruciale beroepen om met name de voedselvoorziening in stand te houden. Ploegwedstrijden horen niet bij de cruciale activiteiten. Het virus houdt geen rekening met de status vitaal of cruciaal.

We hebben tot op heden in de agenda nog een Nationale Ploegwedstrijd gepland staan voor half maart. Eind januari zullen we meer informatie bekend maken, maar persoonlijk denk ik niet dat het verantwoord en mogelijk is de nationale wedstrijden dan te houden.



Zeppelin, van luchtschepen tot ZF transmissies

In het Duitse Friedrichshafen staat aan de oever van het Bodensee een gedenknaald met daarop: 'Mann muss nur wollen und daran glauben, dann wird es gelingen'. Deze naald is door de stad Friedrichshafen opgericht ter ere van Ferdinand Graf von Zeppelin, op steenworp afstand van het Zeppelin Museum. Wat de link is tussen de luchtschepen en de ZF transmissies leest u hieronder.



Ferdinand Graf von Zeppelin

In het verleden was vliegen generaties lang een tot de verbeelding sprekende onderneming. Al in de achttiende eeuw experimenteerden de Franse gebroeders Montgolfier met heteluchtballonnen. Daarna volgden ook experimenten met waterstofballonnen, toen al was van



waterstof bekend dat het lichter is dan lucht. Ferdinand Graf von Zeppelin was in de Amerikaanse burgeroorlog gefascineerd geraakt door het opstijgen van een ballon en dit bleef hem bezighouden. Von Zeppelin was generaal in het Duitse leger, maar na een meningsverschil met zijn superieuren kreeg hij in 1890 ontslag. Daarna ging hij zich bezighouden met het verschijnsel 'Lichter dan lucht' en de bestuurbaarheid van ballonnen. Op twee terreinen had hij het tij mee, aluminium was al in grotere hoeveelheden beschikbaar en Gottlieb Daimler had een bruikbare motor uitgevonden om een ballon of luchtschip te kunnen sturen. Zo richtte hij in 1898 zijn eigen onderneming op ter ontwikkeling van de luchtscheepvaart. Nog hetzelfde jaar vroeg hij patent aan en alles betaald uit eigen middelen. Op 2 juli 1900 maakte zijn eerste luchtschip zijn eerste vlucht vanaf een drijvende hangar op pontons. Dit luchtschip had de

naam LZ 1, van Luftschiff Zeppelin. Deze had al een lengte van 128 meter en een diameter van 11,73 meter. Al bij de eerste 18 minuten durende vlucht kwam hij er achter dat de 30 pk motor te weinig vermogen had. In plaats van de gehoopte 45 km/u kwam hij niet verder dan 26 km/u. Bovendien was hij enkel bij windstil weer bestuurbaar. Hierbij dient nog opgemerkt te worden dat deze vlucht in de pers door dr. Hugo Eckener zeer sceptisch werd beschreven. Maar deze Eckener wijzigde zijn inzicht en in een later stadium zou hij uiteindelijk zelf luchtschipkapitein worden en vervolgens naaste medewerker en la-



ter opvolger van Zeppelin. Maar, hoe dan ook, na de eerste vlucht werd Zeppelins onderneming door geldgebrek

geliquideerd en de LZ 1 gedemon- teerd.

Maar Zeppelin zette door, na de LZ 2 en 3 werd in 1908 de LZ 4 ten to- nele gevoerd, het project was gefi- nancierd uit eigen privémiddelen en inkomsten uit een loterij. Het doel was om een 24 uren vaart te onder- nemen. Maar door een ongelukkige samenloop van omstandigheden als motorpech en een slechte ver- ankering sloeg het luchtschip bij de plaats Echterdingen los, het ramde een perenboom en verbrandde voor de ogen van talrijke toeschouwers. Want de luchtschepen dankten hun drijvend vermogen door het gebruik van het uiterst brandbare waterstof. Volgens overlevering is het hout van deze perenboom gebruikt voor het maken van relikwieën zoals le- pels en notenkrakers met de afbeel- ding van Zeppelin. In de volksmond had de graaf al de reputatie van 'Der verückte Graf'.

Dit kwam vooral omdat het gewone volk al deze experimenten totaal niet zag zitten en dat hij deson- danks alles toch onverzettelijk door bleef gaan. Aan de andere kant bouwde hij heel veel sympathie op en werd er naar aanleiding van dit ongeluk spontaan een geldinzame- lingsactie opgezet die in een paar weken tijd 8 miljoen rijksmark ople-



verde. Achteraf werd het ongeluk met de LZ 4 'het gelukkigste ongeluk der ongelukken' genoemd.

ZF

Met dit enorme bedrag op zak werd besloten om de ontwikkeling van de luchtscheepvaart professioneel aan te pakken en werden er tal van jonge ingenieurs aangetrokken. Deze specialisten hebben ieder op zijn gebied de basis gelegd voor ondernemingen die na het beëindigen van het tijdperk van de luchtscheepvaart of zeppelins zijn blijven bestaan.

Zo werd Karl Maybach bij Daimler weggehaald om motoren voor luchtschepen te ontwikkelen, uiteindelijk ontstond hieruit Maybach Motorenbau GmbH, later opererend onder MTU.

Dr. Claude Dornier richtte vanuit Zeppelin Werk Lindau de Dornier vliegtuigfabriek op, dat later is opgegaan in DASA.

Onder leiding van Alfred Graf von Soden-Fraunhofen werd in 1915 met een aanvangskapitaal van 50.000 rijksmark Zahnrad Fabrik Friedrichshafen ZF opgericht. Behalve de noodzakelijke drijfwerken voor luchtschepen verbreedde Von Soden-Fraunhofen zijn programma ook naar andere sectoren en vroeg hij nog hetzelfde jaar patent aan voor een autotransmissie met voorkeuze schakeling, de zogenaamde



Alfred Graf von Soden-Fraunhofen

Soden-Getriebe. Van hieruit groeide ook het transmissie- en componentenpakket voor landbouwtrek-
kers.

In 1946 werd in Passau de ZF-fabriek in gebruik genomen waar componenten voor trekkerfabrikanten werden gemaakt. In de jaren 50 ging het om grote aantallen, en waren er aan het eind van het decennium al 60.000 ZF transmissies gebouwd.

Een belangrijke periode diende zich in de tweede helft van de zeventiger jaren aan, met de komst van de voorwielaandrijving en later aangevuld met de voorasvering en het zogenaamde driveline management. Maar uiteindelijk maakt de landbouwtechniek maar een klein deel

uit van de ZF-onderneming. ZF is actief in techniek voor de scheeps- en vliegtuigbouw, maar vooral ook in het wegtransport. Al deze ondernemingen werden ondergebracht onder de paraplu van de Zeppelin Stiftung.

En Zeppelin?

Hoe het Zeppelin verder is vergaan? De Zeppelins werden synoniem voor luchtschepen en in de dertiger jaren verwierven ze de meeste bekendheid door hun passagiersdiensten. De meest succesvolle was de LZ 127, de Graf Zeppelin met een lengte van 236,6 meter. Hij had vijf motorgondels met ieder een 12-cilinder Maybach motor van 530 pk waarmee hij een snelheid behaalde van 128 km/u. Het grootste luchtschip was de Hindenburg, die werd ingezet op de Noord-Atlantische routes waarmee hij 34 oceaanoversteken heeft gemaakt. Maar op 6 mei 1937 verongelukte het luchtschip bij het aanmeren in het Amerikaanse Lakehurst waarbij van de 97 opvarenden 34 mensen in de vuurzee om het leven kwamen. Dit betekende gelijk het einde van de passagiersvaarten per

luchtschip. Op dat moment was de LZ 126 op de terugreis van Zuid-Amerika en na aankomst is hij samen met de LZ 130 naar Frankfurt gevaren waar ze werden opgesteld voor het publiek. Hier kwamen alleen al in 1937 350.000 bezoekers op af waarmee ze meer winst opleverden dan op de passagiersvluchten. In 1997 is er een nieuw luchtschip gepresenteerd, de Zeppelin NT (Neuer Technologie). Beide LZ Zeppelins zijn in 1940 op last van Göring vernietigd. Het enige wat rest zijn de restanten van een motorgondel van de verongelukte LZ 127 Hindenburg, deze bevindt zich in het in 1996 opgerichte Zeppelin Museum in Friedrichshafen.

Allgaier

In de periode na de tweede wereldoorlog kwam ook de productie van landbouwtrekkers in een stroomversnelling. Duitsland telde veel fabrikanten. Een van de meest succesvolle was Allgaier Werke in Uhingen, genoemd naar de oprichter Erwin Allgaier.

Allgaier maakte aanvankelijk gebruik van watergekoelde Kaebler motoren. Die keuze kwam mede door het feit dat de schoonvader van Erwin Allgaier commissaris was bij Carl Kaebler.

Intussen had professor dr. Ferdi-



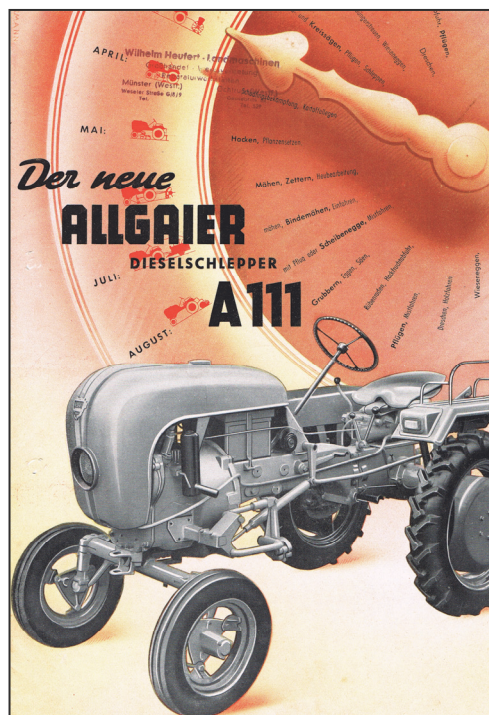


Allgaier A 111 12 PK

Deutsches Landwirtschaftsmuseum Hohenheim

nand Porsche de opdracht om naast de Volkswagen Kever ook een Volksschlepper te gaan bouwen en werkte aan een luchtgekoelde motor. Dat was ook Allgaier niet ontgaan en hij benaderde Porsche om de luchtgekoelde motor in licentie te gaan bouwen. Dat werd de AP 17 met systeem Porsche. Luchtgekoeld gold in die tijd als heel modern. Het was ook de eerste trekker met een vloeistofkoppeling en de gunstig geprijsde trekkers sloegen aan bij de boeren. Op de eerst volgende DLG tentoonstelling in Frankfurt werden er in een week tijd 5.000 van verkocht, dat was meer dan de fabriek aan kon en meer dan alle verkochte Allgaiers op dat moment. De productie liep voortvarend, maar men stond voor de keuze de fabriek uitbreiden of de trekkerproductie te verkopen. Porsche was op dat moment een onderdeel van het Mannesmann

concern en met veel geld werd er op het voormalige Zeppelin en Dornier terrein in Friedrichshafen een nieuwe fabriek gebouwd met een capaciteit van 20.000 trekkers per jaar. In 1959 stond Porsche met 11.070 verkochte trekkers op de tweede plaats na Deutz. In totaal bouwde Porsche dat jaar 18.500 waarvan ook 6.500 voor de export. Maar het einde van de naoorlogse trekker golf raakte in zicht. Afzetkanalen zaten vol met te goedkope trekkers en fabrikanten als Porsche die waren ingesteld op grote aantallen konden deze klap moeilijk verwerken. Moederorganisatie Mannesmann heeft nog geprobeerd om



ook de trekkerproductie van M.A.N. over te nemen, maar de verkopen bleven dalen. Na een mislukt contact met Daimler Benz was het uiteindelijk het Franse Renault dat de onderdelenvoorziening van Porsche op zich heeft genomen en daarmee werd het boek Porsche-Diesel begin jaren 60 gesloten.



Hoe je een wedstrijd ploeg samenstelt

Onze secretaris Jan de Pinth is bekend als een verdienstelijk ploeger. Ondertussen is hij in bijna alle categorieën al Nationaal kampioen en heeft ook al in veel categorieën internationaal aan wedstrijden deelgenomen.

Op organisatorisch vlak is Jan niet alleen secretaris van Ploegvereniging Nederland, maar hij is dat ook van de European Ploughing Association. De Europese vereniging voor het organiseren van Europese ploegwedstrijden voor oldtimer ploegen.

In zijn vrije tijd restaureert Jan graag oude ploegen. Hieronder een beeld-

verhaal over een recente schuurvondst.

Het begint met zoeken op internet, er staat in Deurne een schuurvondst, 20 jaar niet gebruikt en heeft wel binnen gestaan. Gelijk de vraagprijs geboden en dan de ploeg ophalen.

Dan blijkt hij ingevet in de schuur te hebben gestaan en is dus niet ingeroest.

Nu gaan we aan het schoon maken beginnen. Alle onderdelen van een gesloopte ploeg erbij zoeken, zoals





Dan is het zover dat de ploeg naar buiten kan.



schijven en voorscharen.

Het frame moet worden ontroest en alle bouten en moeren gangbaar gemaakt. Als de ploeg schoon is kan hij naar binnen voor het schilderen, maar welke kleur? Grijs of blauw?

De Rumpstads ploegen die destijds verkocht werden door Van Driel en Van Dorsten werden door Rumpstads in de bedrijfskleur van Van Driel afgeleverd, dus blauw deze keer.

Er zijn geen zoolijzers, dus die maar zelf gemaakt.

Dat ziet er weer netjes uit



Ondertussen is de ploeg in de werkplaats al zo goed mogelijk afgesteld. Een belangrijke voorwaarde voor een goed ploegresultaat.

Hoe zou het ploegen gaan?



AMAZONE Cayros ploegen

Met de overname van de ploegfabriek van Vogel & Noot (2017) heeft AMAZONE haar ploegenprogramma uitgebreid en biedt vanaf heden een compleet ploegenassortiment. De Cayros gedragen wentelploeg in de bekende AMAZONE groene kleur wordt inmiddels regelmatig gespot in het veld.

Na een half uurtje afstellen is dit het resultaat.



Met vijf verschillende series wentelploegen met verschillende afmetingen en uitvoeringen, vanaf 2-schaar (Cayros M) tot en met 6-schaar (XS-Pro) en een maximaal vermogen van 380 pk, 8 verschillende soorten risters en een uitgebreid assortiment aan toebehoren biedt de Cayros voor iedere klant de juiste ploeg.

Een bijzonder kwaliteitskenmerk van de Cayros ploegen is de warmtebehandeling met het ©plus-hardingsproces voor de risterbladen. ©plus-hardingsproces is een warmtebehandeling die de basis vormt voor de hoogste kwaliteit van de slijtdelen. Koolstof is in zijn zuiverste vorm als diamant het hardste dat in de natuur voor komt. Door extra toevoegen van koolstof worden de ©plus-slijtdelen veel harder en duurzamer.

Een mooi restauratieproject.
Voor interesse kan contact worden opgenomen met Jan de Pinth.
Voor info jdepinth@home.nl







Dit unieke hardingsproces zorgt voor een hoge hardheid aan de voorzijde van het rister, waardoor het bijzonder slijtvast wordt. Dit resulteert in een langere gebruiksduur, hogere slagvastheid en lagere weerstand waardoor er minder vermogen benodigd is en het brandstofverbruik en slijtage worden gereduceerd.

Daarnaast onderscheiden de Cayros ploegen zich extra op de zware grond (poldergrond, rivierklei) middels het inmiddels gerenommeerde S 35 rister (vergelijkbaar met NL 480 Rumpstad). Het sterk gewonden S35 rister zorgt voor een maximale draaiing van de grond en een bijzonder goede voorruiming. Het rister is geschikt voor werkdiepte van 15 tot 30 cm.



Geen jaarvergadering 2021

Vanwege alle beperkingen zal er in 2021 geen jaarvergadering worden gehouden.

We hopen in 2022 weer in samenwerking met een sponsor een mooie locatie te kunnen bezoeken voor het houden van de jaarvergadering en een excursie op locatie.

Deze nieuwsbrief kwam tot stand met bijdragen van **Hendrik Begeman, Jan de Pinth, Hans Spieker**

Agenda

67e Wereldploegwedstrijden 2021 in St Petersburg, Rusland,
Uitgesteld naar 19 en 20 juni 2021

68e Wereldploegwedstrijden 2021 in Ierland, 17 en 18 september 2021

37e Europese wentel ploegwedstrijden Noord Ierland
3 en 4 september (onder voorbehoud) plaats nader te bepalen

23e Europese ploegwedstrijden met oude tractoren
3 en 4 september (onder voorbehoud) plaats nader te bepalen

68e Nationale Ploegwedstrijden Drunen 12 en 13 maart onder voorbehoud.

Adresgegevens secretariaat en donateursadministratie:

St. Ploegvereniging Nederland
Nieuwkuijksestraat 41
5253 AD Nieuwkuijk
info@ploegvereniging.nl

Donaties zijn welkom vanaf € 30.

