

Platz da, die Fowler kommt:
Das Rangieren der Lokomobile
erforderte angesichts der
Zuschauermengen viel Umsicht.



Feldtag in Hohenheim: Vier Dampflokomobile im Einsatz

Diesem Feldtag das Prädikat „außergewöhnlich“ zu verleihen, ist gleich mehrfach gerechtfertigt: Noch nie fanden so viele Menschen den Weg auf die Höhenzüge Stuttgarts, noch nie wurde in Hohenheim mehr Programm geboten, noch nie gab es einen so herausragenden Höhepunkt wie 2011 – und gleichzeitig war es der letzte Feldtag, den Dr. Klaus Herrmann in seiner Funktion als Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums bestritt.

Vier Dampflokomobile in Aktion: Schon mit dieser Zahl allein war die – teilweise durch das gesamte Bundesgebiet führende – Anreise der Zuschauer zu erklären. Die beiden Heucke-Dampflokomobile, die im Bestand des Deutschen Landwirtschaftsmuseums in Stuttgart-Hohenheim, also in unmittelbarer Nachbarschaft des Feldtag-Geländes, beheimatet sind, wurden per Polizeieskorte und somit völlig legal auf das Stoppfeld chauffiert. Dazu gesellten sich zwei Fowler-Dampflokomobile aus dem Besitz des Vereins Historische Dampftechnik Kirchheim-Teck. Alle vier Maschinen waren unter Dampf zu erleben. Das alleine wäre schon einen Besuch wert gewesen. Doch die Hohenheimer gingen natürlich noch einen Schritt weiter: Sie ließen die Dampflokomobile arbeiten. Denn schließlich war der Feldtag nie eine Ausstellung von stehendem Gerät, sondern blieb auch in seiner 17. Auflage dem Motto treu, dass den Besuchern historische Landtechnik in Bewegung präsentiert und dabei stets ein wissenschaftlicher Anspruch aufrechterhalten werden sollte.

Die Veranstalter – das Deutsche Landwirtschaftsmuseum, das Institut für Agrartechnik sowie die Versuchsstation für Nutztierbiologie der Universität Hohenheim – sorgten wie in den Vorjahren für einen lockeren, unaufdringlichen Rahmen, der mit gewöhnlichen Treckertreffen nur wenig gemein hatte.

Alte Seilschaften



◀ ▲ Ganze Kerle: Fowler- und Heucke-Besatzung bei der Arbeit.



Heucke bei der Arbeit: Nach den Fowler-Maschinen machten sich auch die beiden Heucke-Lokomobile ans Pflug-Werk.

Fotos: Alexander Bank

Zwar gab es Verpflegung und eine Handvoll Stände, doch ein Fahrerlager suchte man hier ebenso vergeblich wie ein Rahmenprogramm oder mehr oder weniger phantasievolle Jahrmarktsattraktionen rund um die Landtechnik. Das Unterhaltungsprogramm aus den Lautsprechern kam einzig und alleine von Dr. Klaus Herrmann und Prof. Dr. Karlheinz Köller, seines Zeichens Prorektor für Forschung am Institut für Agrartechnik der Universität Hohenheim. Die beiden lieferten eine unterhaltsame Moderation ab und informierten gut dreieinhalb Stunden über die Maschinen, die auf dem abgesperrten Areal aktuelle und historische Techniken der Bodenbearbeitung demonstrierten. Der Bogen der demonstrierten Technik reichte von der schlichten, per Handarbeit und gemessenen Schrittes über das Stoppelfeld am Hohenheimer Schloß getriebenen Hacke und dem gemächlichen Pferdegespann mit Beetpflug bis zum John Deere 9560 R – einem US-Allradknicklenker mit 560 PS und elf-scharigem Lemken-Pflug. Dazwischen lagen Unmengen von Schlepper-Preziosen – etwa ein 84 Jahre alte Hagedorn-Grasmäher mit Eberhardt-Pflug von Thomas Vatter, Rudi Leitenbergers Hanomag mit angehängtem Zweischarpflug oder der gerade mal zwölf Jahre alte Agria 3400-Einachser im Pflugbetrieb. Aber auch Kraftpakete wie ein Deutz DX 6.05 mit Vierschar-Drehpflug oder der Hohenheimer Kirovets 700 A mit Scheibenegge konnten die Besucher „hautnah“ erleben – um nur eine Handvoll der sehenswerten „Vorfahrzeuge“ zu nennen.



Ruhe vor dem Sturm: Noch sind die vier Lokomobile und der Kipp-Pflug (vorne links) in Warteposition...

Den ganz großen Auftritt hatten sich die Macher des Feldtages dann für den Schluss des Programms reserviert – Dr. Klaus Herrmann sprach von einem „Traum, der sich erfüllt hat“ – und da kamen sie dann, die vier Dampflokobile. Die Fowler bildeten die „Geburtsstagsgäste“ der illustren Runde, schließlich feierten die Heucke-Lokobile 287 und 288 aus dem Hohenheimer Bestand in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag. Beide Maschinen waren bis 1966 bei der Bayrischen Dampfpluggenossenschaft im Einsatz. Mit einer Wasserfüllung von 3000 Litern wiegt jede Lokomobile 23 Tönnen und leistet bei 18 bar Betriebsdruck 280 PS. Die beiden rüstigen Jubilare taten nun das, was ihrer Natur entspricht: Fowler und Heucke machten sich an die Arbeit und ließen den Vierschar-Kippflug der Kirchheimer am 20 Millimeter dicken Stahlseil über den Stoppelacker wandern, dass es eine Freude war, natürlich untermalt vom heiseren Ton der Dampfpeife, die an den Maschinen zur Verständigung zwischen den Besatzungen diente. Spontaner Applaus der Zuschauermenge nach jedem Pfluggang zeugte davon, dass hier ein Stück Landtechnik wirklich eindrucksvoll zu neuem Leben erweckt wurde. Gegen Ende des knapp vierstündigen Programms schallte – als Reverenz an den bekannten Rheinländer Dr. Klaus Herrmann „Viva Colonia“ aus dem Lautsprecher über das Gelände: Auch das gab es bei einem Feldtag in Hohenheim noch nie...

Alexander Bank

Er ist „Mister Hohenheim“: Dr. Klaus Herrmann auf seinem Stammplatz am Mikrophon.



Schlepper



Rauchzeichen: Die Heucke-Lokomobile bringt sich in Position.



Mäher kann mehr: Hagedorn-Grasmäher mit angehängtem Pflug.



Seiltanz: Die Verbindung zwischen beiden Fowler-Lokomobilen wird hergestellt.



Gerade mal ein Youngtimer: Agria 3400 von 1999 mit Einschar-Drehpflug.



Der Dicke: Der hochmoderne John-Deere 9560 R mit Eilschar-Pflug gab kurz Gas...



...und hinterließ mächtige Furchen und ein stauendes Publikum

Grenze erreicht:
Das Zuschauerinteresse am Feldtag war bei der 17. Auflage so groß wie nie.



Technik-Denkmal: Zwei von 880 Dampflokomo-bilen, die die Firma Heucke in der Harzgemeinde Wöltingerode fertigte.



Harz Dampf auf allen Feldern

Heucke aus Wöltingerode baute rund 880 Dampflokobile

In Hausneindorf bei Quedlinburg, rund 60 Kilometer östlich von Wöltingerode, gründete der Landwirt Andreas Heucke im Jahre 1870 ein Lohnpflugunternehmen. Da damals England auf dem Gebiet der Dampftechnik führend war, kaufte er sich einen Satz Dampfplüge der Firma John Fowler. Diese Technik war in den 1860er Jahren in Zusammenarbeit mit Max Eyth zur Praxisreife entwickelt worden. Der in der Magdeburger Börde besonders intensiv betriebene Zuckerrüben-Anbau machte ein gründliches und tiefes Pflügen erforderlich. Da lag Andreas Heucke mit seinem Dampfplugsatz genau richtig und kaufte sich schon bald einen zweiten Satz hinzu.

Im Jahre 1884 begann Heucke mit der Herstellung eigener Dampfplüge. In Gatersleben in der Nachbarschaft von Hausneindorf wurde 1904 mit den Bauarbeiten für eine neue Dampfplugfabrik begonnen, die drei Jahre später bezogen wurde. Nun lautete der offizielle Name der Firma „A. Heucke Dampfplug-Lokomotiv-Fabrik Gatersleben“. Allerdings sollte der Firmengründer Andreas Heucke die Fertigstellung der neuen Fabrik nicht mehr erleben, denn er starb im Jahre 1904. Sein 1868 geborener Sohn Benno Heucke wurde der alleinige Geschäftsführer der Firma, seine anderen vier Brüder wurden Teilhaber. Bereits 1901 hatte Heucke auf seinem Ackerhof in Hausneindorf die 100. Dampfpluglokomobile gebaut. Bis zum Umzug im Jahr 1907 entstanden

nochmals weitere 100 dieser leistungsfähigen Maschinen. Obwohl die Firma Heucke im Ersten Weltkrieg zur Rüstungsproduktion verpflichtet war, konnte die Fertigung der Dampfmaschinen weiter betrieben werden, so dass im Jahre 1916 die 450. Dampfpluglokomobile gebaut wurde. Der Krieg forderte allerdings seinen Tribut: Im Jahre 1919 mussten 55 Dampfplugsätze als deutsche Reparationsleistung an Frankreich abgeliefert werden. In den 1920er Jahren hatte der Verbrennungsmotor auch in der Landtechnik zunehmend an Bedeutung gewonnen, so dass Dampfmaschinen immer weniger benötigt wurden. So veränderte Ulrich Heucke als dritte Generation der Firmeninhaber das Produktionsprogramm und stellte eisen- und luftbereifte Anhänger für Treckerzug her.



Kleinkunst am wertvollen Gerät: Radnabe einer Heucke-Lokomobile, deren Neupreis im kompletten Pflugsatz dem Wert eines mittelgroßen Bauernhofes entsprach.



Stolzes Typenschild: Emblem an der Heucke-Lokomobile aus dem Bestand des Landwirtschaftsmuseums Hohenheim.

Fotos: A. Bank



Seilschaft: Die Seilwinden der Lokomobile sind mit 20 mm dickem Stahlseil bestückt.

Etwa 120 luftbereifte Plattformwagen wurden pro Jahr in Gatersleben gefertigt. Auch der Zweite Weltkrieg brachte eine Umstellung auf Rüstungsproduktion mit sich, jedoch blieb das Unternehmen von Kriegsschäden weitgehend verschont.

Als stolze Bilanz der Heucke-Produktion ergibt sich folgendes Resultat: Von 1884 bis 1945 wurden etwa 880 Dampflokobile bzw. 440 Pflugsätze mit allem Zubehör hergestellt. Heucke-Maschinen kamen auch auf vielen Exportmärkten zum Einsatz. Ein wichtiger europäischer Kunde war Italien: Zur Trockenlegung der Pontinischen Sümpfe bei Rom, die der Duce Mussolini propagandistisch geschickt in Szene zu setzen wusste, waren über 30 Heucke-Dampflokobile mit Pflügen im Einsatz. Überseeische Abnehmer von Heucke-Erzeugnissen waren Namibia, Indien, Sumatra und Java.

Schwere Schmiedekunst: Die Lokomobile wiegen gut 23 Tonnen.



Nach der Enteignung und Überführung in „Volkseigentum“ wurde die Produktion von Anhängern für Gespannzug und landwirtschaftlichen Geräten wieder aufgenommen. Als „VEB Baumaschinen Gatersleben“ hatte der Betrieb in den 1980er Jahren mehr als 1200 Beschäftigte. Nach der Wiedervereinigung wurde das Unternehmen privatisiert. Wie muss man sich nun das historische Dampfplügen in der Praxis vorstellen? Pioniere auf diesem Gebiet waren die Engländer, hauptsächlich John Fowler (1826 – 1864). Zuerst setzte man nur eine Lokomobile im Rundum-System ein: Das bis zu 800 Meter lange Seil lief zum Ziehen des Pfluges über Umlenkrollen, die am Ende des Ackers verankert waren. Im Jahre 1858 stellte die Firma Fowler in Leeds das von ihr entwickelte Zweimaschinensystem vor, das in Deutschland erstmals 1863 auf einer preußischen Domäne angewendet wurde.

Ein Dampfplugespann kostete seinerzeit 115.000 Reichsmark, was dem Preis von 9200 Zentnern Weizen entsprach. 1917 lag der Anschaffungswert für eine komplette Garnitur zwischen 40.000 und 60.000 Goldmark. Damit konnte man damals einen mittleren Bauernhof erwerben. Auch die Verbrauchswerte beim Dampfplügen-Einsatz sind beachtlich: Stündlich benötigt das Gespann 140 Kilo Kohle (= fast 3 Zentner) und 800 Liter Wasser. So gehörten zum kompletten Dampfplugsatz auch zwei Wagen mit Wasser und Kohle sowie ein Wohn- und Kochwagen für die fünf- bis achtköpfige Mannschaft. Meist war ein Lohnunternehmer Eigentümer der kostspieligen Dampfplüge, denn nur größere Güter, Domänen oder Genossenschaften konnten sich eigene Geräte und Personal leisten.

Klaus-Uwe Hölscher