



Der will nur dreschen: Rund 300 000 Euro kostet eine solche Maschine des Marktführers Claas. Für die meisten Bauern rentiert sich die Anschaffung nicht, deswegen engagieren sie einen Lohnunternehmer.

Fotos: Lars Harnisch

Nichts hält ihn auf – außer Regen

Landwirtschaft Wenn das Korn reif ist, muss so schnell wie möglich ein Mähdrescher her. Der Landwirt ruft, und der Lohnunternehmer Roger Wendt rückt mit seinen Maschinen und seinen Fahrern an. Ein wechselhafter Arbeitstag auf den Feldern bei Sinsheim. *Von Lars Harnisch*

Der Kampf beginnt wie bei Napoleon. Roger Wendt hebt die Hand – das Signal zur Attacke. Sein Fahrer stößt den Hebel vor. Aus dem Bauch des Mähdreschers dringt ein Kreischen, in seinem siebeneinhalb Meter breiten Maul dreht sich die Haspel. Die gewaltige Maschine bricht in das Kornfeld ein wie ein Wolf in eine Schafherde. Gierig stopft sie das Getreide büschelweise in den breiten Schlund, 101 Messer sausen durch die Halme. Aus dem Heck fliegen Spreu und Stroh aufs Feld, die Maschine will nur das Korn, sonst nichts. Der Mähdrescher eilt durch den Acker, eine gelbe Staubwolke hinter sich herziehend. Nach einer halben Stunde ist das erste Feld fertig, das zweite folgt sogleich. Ein Piepen stoppt das Gemetzel. Der Korntank ist voll. Der Mähdrescher fährt zum Anhänger, Getreide aus gut zwei Hektar rauscht hinein.

Hans Pichler ist froh, dass sein Korn gedroschen ist, obwohl es nur halb so viel ist wie im Jahr zuvor. „Ein Mähdrescher lohnt sich für meine 50 Hektar gar nicht“, sagt der Bauer aus Walldorf. Er lässt deshalb schon seit 20 Jahren bei Roger Wendt dreschen. Wendt ist ein Lohnunternehmer.

Lohnunternehmer übernehmen mit ihren Spezialmaschinen im Auftrag der Bauern ausgewählte Arbeiten, darunter auch die Getreideernte. Für Lohnunternehmer rechnen sich die teuren Mähdrescher, weil sie bei ihnen viel länger laufen als bei einzelnen Bauern. Roger Wendt besitzt acht dieser Maschinen, mit ihnen sind seine Mitarbeiter jährlich auf Getreidefeldern unterwegs, die insgesamt mehr als 2000 Hektar umfassen. Etwa 150 Landwirte zählen zu seinem Kundenkreis. Sobald das Getreide reif wird, lässt Wendt die Mähdrescher warm laufen.

An diesem Julitag ist die Gegend um Walldorf und Sinsheim dran, später rücken seine Mähdrescher nach Stuttgart, Böblingen und Rottweil vor. Wenn das Wetter mitspielt, haben die Maschinen von Juni bis September voll zu tun. Aber in diesem Jahr spielt es nicht mit. Für die Lohnunternehmer bedeutet das doppelte Stress. Sie müssen ihre Kunden zufriedenstellen und ihre Maschinen auslasten.

„Der Regen ist unser größter Feind“, sagt Wendt. Das Korn darf bei der Anlieferung bei der Mühle maximal 14,5 Prozent Feuchtigkeit aufweisen, sonst bekommen die Bauern Trocknungskosten abgezogen. Regnet es während der Erntesaison zu oft auf das reife Korn, keimt das Getreide auf dem Halm neu aus. Dann ist es für das Brot verloren.

Wie ein Feldherr dirigiert Wendt seine Maschinen zu den Bauern. „Ich schick dir einen vorbei, der Fahrer ruft vorher an“, verspricht er einem Kunden. Einen anderen muss er vertrösten. Wendt spaziert zum nächsten Feld und lässt den Weizen durch die Finger gleiten. Er ist reif. Der Unternehmer greift zum Telefon, er kennt auch den Besitzer dieser Fläche. „Ich habe gerade die Maschine da, sollen wir mitdreschen?“, fragt er den Bauern. Der sagt Ja.

Wendts Handy bimmelt schon wieder. Ein Fahrer meldet sich. Das Getreide bei Bauer Riedel sei noch zu feucht, der Drusch werde abgebrochen. Wieder wird umgeplant, Wegezeiten, reife Felder und die dazugehörigen Kunden muss Wendt im Kopf haben, er telefoniert fast pausenlos.

Es ist Nachmittag geworden, und der Feind schickt seine Vorhut. Watteweiche Kumuluswolken bevölkern jetzt den Himmel. Wendts Handy ist der Saft ausgegangen, er muss an eine Steckdose, aber seine Maschinen marschieren mit unverminderter Stärke. Überall rund um Sinsheim fressen sich jetzt die Mähdrescher durch die Kornfelder. Wendt flitzt mit einem weißen Ford-Pick-up durch die Äcker und schaut, ob alles läuft.

In eine Staubwolke gehüllt taucht einer seiner Mähdrescher auf. Die Maschine vom Weltmarktführer Claas nimmt gerade die letzten Halme des Feldes auf. Der Korntank wird in den Anhänger geleert, und der Bauer quittiert die bearbeitete Fläche. Je nach Gesamtfläche und Parzellengröße kostet der Lohnrusch zwischen 120 und 140 Euro pro Hektar. Der Preis relativiert sich, wenn man weiß, dass ein Mähdrescher pro Hektar gut 25 Liter Diesel verbrennt und der Listenpreis für einen mittelgroßen Claas bei etwa 300 000 Euro liegt.

Rund zehn Jahre laufen die Maschinen bei Wendt; je mehr Fläche sie in dieser Zeit abern-

ten, umso rentabler sind sie. Regen oder Tau kann die Mähdrescher stoppen, sonst nichts. „Wir haben auch schon bis morgens um halb fünf gearbeitet“, erzählt Wendt. Am Tag zuvor hat er nachts um halb drei den letzten Mähdrescher betankt. Solange es trocken ist, müssen die Maschinen laufen.

Der Himmel wird grau und grauer. Ist das Korn einmal nass, muss es mindestens einen Tag trocknen. „Scheißwetter“, schimpft Wendt. Er scheucht den Fahrer, der gerade an seiner Zigarette zieht. „Auf, auf, jede Minute zählt.“

In dem Claas ist unterdessen von der Hektik draußen kaum etwas zu spüren, obwohl Holger Wendt so schnell drischt, wie es geht. Voll konzentriert hockt der Bruder des Firmenchefs auf seinem hohen Sitz und schaut abwechselnd auf das Feld, den Korntank und den Überwachungsmonitor. Die Kabine ist sonnenschutzverglast, schallgedämpft und klimatisiert. Den Komfort braucht man, im Regelfall verlassen die Fahrer ihre Maschinen nur, wenn sie austreten müssen. Gevespert wird während der Fahrt, das Essen bringen meist die Bauern vorbei.

Mit gut sechs Kilometern pro Stunde schiebt sich der riesige Mähdrescher durch den Weizen von Markus Grab in Angelbachtal. Die modernen Maschinen sind auf Effektivität getrimmt, sie ernten dank breiter Schneidwerke bis zu drei Hektar pro Stunde und lassen kaum ein Korn auf dem Feld liegen.

Holger Wendt fährt seit 20 Jahren Mähdrescher. Er weiß, wie man schnell durch den Schlag kommt und trotzdem erstklassiges Erntegut abliefern. Haspel und Dreschtrommel rotieren mit optimaler Drehzahl. „Wenn man die Maschine kennt, holt man eben alles raus.“ Nur bei den Fahrten von Acker zu Acker nützt auch langjährige Erfahrung nichts: Wenn das breite Schneidwerk an Brücken abgekoppelt werden muss, kostet das jedes Mal eine Viertelstunde. Große Felder ohne Hindernisse wie der 17-Hektar-Schlag von Bauer Markus Grab sind bei Lohnunternehmern daher beliebt.

Das Lohnunternehmen Wendt besteht seit 1957. Vor 30 Jahren hat Roger Wendt die Regie übernommen, damals mit einem gebrauchten Mähdrescher und einem Fahrer – ihm selbst. „Als junger Kerl ist man eben heiß auf große Maschinen“, sagt er. Acht Mähdrescher, fünf Strohpressen und rund 20 Traktoren gehören heute zum Betrieb. Wendt ist auf einem Hof groß geworden und hat Landmaschinenmechaniker gelernt. „Das ist die beste Voraussetzung. Wir reparieren alle Maschinen selbst.“

„Wendts Maschinenpark ist super in Ordnung“, sagt der Bauer Markus Grab. „Wenn seine Leute kommen, klappt alles.“ Grab will an diesem Tag so viel wie möglich von seinem Weizen reinholen. Aber an manchen Stellen ist der Schlag noch zu feucht. Kreuz und quer nimmt der Drescher immer wieder Anlauf. An sich lohnt sich diese Taktik nicht, doch mittlerweile

führt das Wetter die Regie. Der Himmel im Süden ist blauschwarz, der Feind lässt ein erstes Donnern hören. „Der Holger soll dreschen, was geht. Heute fährt der nirgendwo anders mehr hin“, ruft Wendt.

Wie Schiffe vor dem Wind eilen die Mähdrescher vor den dunklen Wolken her. Ausgerechnet jetzt meldet sich ein Fahrer. „Maschine ausgefallen.“ Er hat ein Stück Hecke mitgenommen, das Rapsmesser ist verbogen. „Mist“, flucht Wendt, springt in seinen Ford-Pick-up und rast Richtung Hilsbach. Als er dort ankommt, regnet es bereits leicht. Aus Hockenheim melden zwei seiner Drescher: „Land unter, wir müssen aufhören.“

Immerhin laufen noch sechs Maschinen. In Hilsbach hat der Rapsdrescher seine Maschine wieder flottbekommen, sich dabei aber die Hand aufgerissen. Ein provisorischer Verband muss reichen, der Schlag hat noch gute drei Hektar. Wendt beordert eine freie Maschine heran. Am Horizont blitzt es bedrohlich, als sich die beiden Drescher über den letzten Rapsacker hermachen.

Kurz nach acht beginnt es zu schütten, der Erntetag geht damit unweigerlich zu Ende. Nach und nach treffen Fahrer und Maschinen auf dem Hof ein. Immerhin 150 Hektar haben sie heute geschafft. Im Kampf mit dem Wetter ist das maximal ein Unentschieden.

„Wir haben auch schon bis morgens um halb fünf gearbeitet.“

Wendts Leute haben selten pünktlich Feierabend

„Als junger Kerl ist man eben heiß auf große Maschinen.“

Roger Wendt über seine Berufswahl

IM LAND WIRD AUF FAST EINER HALBEN MILLION HEKTAR GETREIDE ANGEBAUT

Gewerbe In Baden-Württemberg gibt es rund 3200 hauptberufliche Lohnunternehmen, weitere 250 Lohnunternehmer im Land gelten als Nebenerwerbsbetriebe. Die meisten sitzen im Kraichgau-Unterland und in Oberschwaben. Lohnunternehmer übernehmen vor allem Spezialarbeiten wie Pflanzenschutz, Maishäckseln oder Strohpressen. Der Bundesverband der Lohnunternehmen

(BLU) schätzt, dass heute die Hälfte der Getreideernte von Lohnunternehmen eingebracht wird. Nicht in jeder Erntesaison können die Unternehmer einen Gewinn verbuchen.

Bilanz Im vergangenen Jahr wurde in Baden-Württemberg auf einer Fläche von 457 200 Hektar Getreide angebaut, das ist ein knappes Drittel der gesamten

landwirtschaftlich genutzten Fläche von 1,41 Millionen Hektar. Geerntet wurden 2010 63,9 Dezentonnen pro Hektar. Rund 68 800 Hektar sind mit Raps bestellt.

Fortschritt Für die Ernte von einem Hektar Getreide benötigte man vor Beginn der Mechanisierung 300 Arbeitsstunden. Ein moderner Mähdrescher schafft so viel wie 900 Männer. lh



Das Handy ist Roger Wendts wichtigstes Werkzeug.



Spezial: *Alte Landtechnik*

OLDTIMER-TRAKTOREN

Ja, es ist LIEBE

Da schrauben Männer monatelang in der Werkstatt, fahren hunderte Kilometer für ein Teil, das in die Hosentasche passt, surfen Stunden im Internet – und das alles für einen alten Traktor. An sich kann man da nur den Kopf schütteln. Sollte man aber nicht. Das Hobby lohnt sich, nicht nur wegen der glücklichen Gesichter.

Denn Oldtimer-Traktoren sind mehr. Sie sind Erinnerung an die alten Zeiten und Fahrzeuge, die „echte Männer“ fordern. Sie sind treue Diener, in Ehren ergraut. Und mittlerweile sind sie sogar bessere Wertanlagen als ein Sparbuch. Vor allem aber sind sie gute Freunde, die lässt man nicht einfach ziehen.

Das sieht man am besten an Karl Albicker vom Titelbild: Der ist nicht einmal Bauer, sondern Zimmermann, allerdings ist er auf einem Bauernhof aufgewachsen. Im Schwarzwald lernten die Kinder damals das Traktorfahren fast früher als das Radfahren. Auch Karl Albicker aus Sumpfohren saß schon mit etwa acht Jahren am Steuer eines Deutz D 25 S. Damals waren die Beine gerade lang genug, um die Pedale des Hoftraktors der Familie, Baujahr 1960, zu treten. Der Hof ließ sich angesichts der allgemeinen



Entwicklung nicht halten, in den 1980er-Jahren mussten die Albickers die Landwirtschaft aufgeben. Doch den Deutz hätte Albicker nie hergegeben. Eisern behielt der Traktor seine Nummer, irgendwann konnten nur noch Eingeweihte das „DS“ für Donaueschingen deuten, weil alle anderen schon wegen der Kreisreform mit dem Kennzeichen VS für Villingen-Schwenningen versehen waren. Doch der Kleine blieb und bekam sogar noch Zuwachs. Zunächst



kaufte Karl Albicker einen Ersatzteilstender für den Traktor seiner Kindheit, aber dann sprach doch das Herz dagegen. „Ich brachte es nicht fertig, den Traktor auszu-

schlachten“, meint der Zimmermann. Stattdessen restaurierte er ihn und hatte dann zwei.

Die Liebe zu alten Traktoren blieb auch seiner Frau Elisabeth nicht verborgen, immerhin steckte ihr Mann oft genug in der Scheune. Und so wurde sie selbst vom Virus gepackt. Zum 40. Geburtstag kaufte sie ihrem Mann nicht etwa Klamotten, Elektronik oder das Verzweiflungsgeschenk Gutscheine, sondern einen Fahr D 180 H. Und legte selbst mit Hand an, als es dann ans Restaurieren ging. Das Farbkleid gestaltete sie, die Technik übernahm er. Ein Stück

Arbeitsgerät, Youngtimer, Oldtimer: Das könnte auch diesem Deutz beschied sein. Oldtimer-Traktoren finden immer mehr Anhänger, die Gründe reichen vom technischen Interesse bis zum praktischen Nutzen. (Fotos: Harnisch)

Technikgeschichte aus Baden war gerettet, eine Familie glücklich und ein höchst interessantes Hobby entdeckt. Denn es sollte nicht der letzte Traktor bleiben. Mittlerweile haben die Albickers sechs Maschinen, darunter auch einen Deutz D 8005.

» Erinnerung an alte Zeiten

Ohne Menschen wie sie wäre der Südwesten wohl um einige Zeitzeugen ärmer, das Landleben von damals kaum noch erlebbar. Stellt man die historischen Maschinen neben die Traktoren von heute, erschöpfen sich die Gemeinsamkeiten fast im Grundaufbau mit Motor, Getriebe, Fahrwerk. Aber sonst steht die komplizierte elektronische Motorsteuerung mit reduzierten Abgasen in Tier-4-Norm gegen ungeniert rufende Schwerölmotoren oder die schallgeschützte, supergefederte Kabine mit Klimaanlage, Multifunktionsterminal und GPS gegen Blechschale und schwergängige Hebel für die Dreipunktaufhängung. Wer weiß heute noch, was eine Riemenscheibe oder eine Heizlampe ist?

Karl Albicker aus Sumpfohren saß schon als Kind auf einem Deutz-Traktor. Heute fährt er ihn und andere immer noch.





Porsche-Traktoren sind angesichts ihrer Bauzeit echte Stars und sehr gefragt. Gut restaurierte Exemplare werden gerne als Wertanlage genommen, weiß Experte Hermann Unfried (r.) aus Stuttgart-Zuffenhausen.

Traktorgeschichte, von den Anfängen ...

Bulldog – und selbst Porsche und Stihl

- > Der Lanz Bulldog HL 12 von 1921 gilt als erster Rohölschlepper der Welt. Sein Glühkopfmotor fordert Feingefühl und Kraft zugleich. Zum einen wird der Motor mit einer Löt- oder Heizlampe sorgfältig vorgeglüht, dann wird er mit dem Lenkrad angeworfen. Das braucht Kraft, denn die Motorkompression lässt sich nicht so einfach überwinden. Läuft das Teil endlich, ist das Fahrer- glück aus heutiger Sicht unvollkommen, fast eine Tortur. Der Fahrer wird auf einer Blechschale anständig durchgeschüttelt, die Vollgummiräder kämpfen mit aller Gewalt gegen die lenkenden Hände und einen Rückwärtsgang gibt es nicht. Dazu steuert der Fahrer den Motor um – lässt ihn also in die entgegengesetzte Richtung drehen. Nicht einfach, aber das war Landwirtschaft damals: schwere Arbeit, hartes Brot – selbst mit Bulldog. Trotzdem zählen Lanz Bulldogs zu den häufigen Vertretern auf Traktortreffen, denn das Fahrgefühl ist unbeschreiblich.
- > Porsche als Traktorbauer? Ja, und das ziemlich erfolgreich. Porsche-Traktoren beruhen auf den Plänen eines Volksschleppers. Ferdinand Porsche entwarf sie, ebenso wie den Volkswagen und den ersten Porsche. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges startete der Bau 1949 zunächst bei Allgaier in Uhingen. 1956 baute die Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH dessen Werk in Friedrichs- hafen auf eine Kapazität von 20.000 Fahrzeugen pro Jahr aus, so erklomm Porsche 1959 unter anderem mit dem Modell „Standard“ Platz 2 der Zulassungsstatistik – bei Traktoren. Das war den sportlichen Namensvettern nie vergönnt. Mit dem „Standard“ steht heute zwischen lauter Sport- wagen auch ein Traktor im Porsche-Museum. Seine 25 PS sind zwar nur etwa zwei Prozent der Leistung des stärksten Exponates, eines Porsche 917/30 Spyder mit 1200 PS von 1973, doch auf beiden Motorhauben prangen Name und Logo von Porsche. Dort Masse, hier Exklusivität. Die beiden ungleichen Brüder verbindet aber nicht nur ihr Schöpfer, sondern auch ihr Wert. Gebaut wurden die Traktoren nämlich nur bis 1963, dann wurde auch Porsche-Diesel vom Abschwung in der Landwirtschaft fortgespült. Schlepper mit dem Porsche-Schriftzug sind daher heute ähnlich begehrt wie die gleichnamigen Sportwagen.
- > Gefragte Exoten sind heute auf alle Fälle auch Traktoren aus dem Hause Stihl. Der Motorsägen- Weltmarktführer stellte 1948 sein erstes Modell auf die Räder und baute dann 15 Jahre lang Traktoren. Insgesamt entstanden rund 2000 Stück.

„Oldtimerfreunde erhalten die Vielfalt der Maschinen“, so Dr. Jürgen Weisser, Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums in Stuttgart-Hohenheim. Wirklich erkennen könne man das an den patinierten Exemplaren. „Ein Traktor ist ja das wichtigste Arbeitsgerät für den Landwirt, das darf man nach 50 Jahren noch sehen“, meint der Museumsdirektor. Die wachsende Faszination alter Landtechnik ist für ihn leicht zu erklären. „Viele Menschen verbinden damit Erinnerungen an ihre Kindheit.“ Aber auch technisch Interessierte wüssten historische Technik zu schätzen. „Man sieht an diesen Maschinen eben noch, wie Motor, Getriebe und Antriebsstrang funktionieren.“ Nicht zuletzt wachse die Gruppe der Sammler, die alte Traktoren als Wertanlage entdeckten.

Ein weiterer Aspekt des Hobbys: Die Maschinen von damals lassen sich zwar schwer fahren, aber leichter bedienen – die Entwicklung ist da ähnlich wie etwa beim Telefon verlaufen. Damals: Hörer abnehmen, Wählscheibe drehen, sprechen. Heute: Anrufweiterleitung, Rufnummernanzeige, Netzanrufbeantworter, Terminkalender, Babyphone ...

Der Sound und das Fahrgefühl der Oldies sind unvergleichlich.

Oliver Reuff gebietet wie der eine oder andere Landwirt über fast 100 PS, aber seine stecken in einem Eicher Wotan II und fordern den ganzen Mann. Bei der Maschine Baujahr 1971 gibt es gerade mal eine hydrostatische Lenkung und ein Verdeck, alle anderen Unterstützer von heute wie moderne Kabine, GPS, aktiven Stillstand sucht man vergeblich. Doch der Sound des Sechszylinders ist unvergleichlich und das Fahrgefühl auch. „Der ist blau, laut und unkomfortabel – aber genau das macht den Spaß aus.“ Ein Eicher-Buch hatte bei ihm die Faszination „Traktor“ geweckt, der Wotan II musste es sein. Aller Unsicherheit

zum Trotz, denn mit dem Schlepper sollte man sich besser nicht versteuern.

Hermann Unfried aus Stuttgart-Zuffenhausen, Porsche-Experte der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg (BUSF), hat vor etwa 20 Jahren seinen ersten Porsche bekommen. Damals kostete das kleinste Modell, der Junior, zwischen 800 und 1200 Mark. Alte Schlepper wurden damals teils wie Sauerbier angeboten. Heute legen die Käufer dagegen für einen vergleichbaren Porsche Junior auch schon mal



Die SV AgrarPolice. Der Airbag für Ihre Sicherheit als Landwirt.

Sie finden uns in nahezu jeder Gemeinde in unseren SV Geschäftsstellen und bei unseren Partnern in allen Sparkassen.
www.sparkassenversicherung.de

SV Sparkassen
 Versicherung



Praktisches Hobby: Die Fähigkeiten alter Traktoren reichen für den Nebenerwerbslandwirt meist aus.



Immer noch nützlich: Auf die Dienste ihrer alten Traktoren verzichten selbst moderne Betrieb wie der von Klaus Schumacher nicht. Zu Recht.

4000 Euro hin, von Grund auf restaurierte Exemplare bringen mehr als 10.000 Euro ein. „Gut angelegtes Geld, man macht ja nichts kaputt.“ Tatsächlich können Zinsgewinne eines Sparbuchs angesichts solcher Wertsteigerungen kaum mithalten, das sogenannte Garagengold gibt es nicht nur bei Autos. Ein alter Schlepper als Wertanlage kann sich lohnen.

Bernd Hehr aus Freiberg fährt heute einen Stihl S 20. Der Traktor wurde 1960 für den Hof der Familie gekauft und gehört zu nur 223 Exemplaren dieses Typs. Wie viele davon aber noch rollen, weiß niemand so genau. Ein gern gesehener Exot ist der Stihl-Freund auf Treffen damit auf jeden Fall.

Doch Ausfahrten sind für den Leichtbauschlepper nur ein Teil des Arbeitsgebiets. Denn der Traktor muss wie einst auf dem Hof der Familie immer noch arbeiten. Experten erkennen das am hochgezogenen Auspuff. Dank dieses Umbaus kann der Stihl-Traktor das Gleiche tun wie seine sägenden Namensvettern: Holz klein machen. Nur eben auf andere Weise, mit dem Holzspalter an der Zapfwelle.

Dass Oldtimer-Schlepper gerade für Hobbylandwirte durchaus eine gute Wahl sein können, beweisen zahlreiche Beispiele. Nur wenige historische Schlepper sind allein für die Vitrine – sprich: Treffen – da. Holzholen und Grasmähen gehen immer. Wer auf ausgefeilte Technik verzichten kann, ist mit Dieselross, Kramer, Güldner und Co. – auch bei größeren Aufgaben im Nebenerwerbsbetrieb – gut bedient. Letztlich hängt das ganz von den Aufgaben ab: Kleine Felder brauchen nun mal keinen Neun-Schar-Pflug oder GPS. Und für den Hänger mit Stroh- oder Heuballen taugen Porsche und Unimog allemal, das sieht man gerade in der Erntezeit. Technisch sind sie entweder robust oder leicht zu reparieren.

Selbst Profis möchten auf die Dienste ihrer altgedienten Maschinen nur ungern verzichten. Ob

in Hohenlohe, auf den Fildern oder am Bodensee, gerade im Obst- oder Gemüseanbau sind immer wieder alte Traktoren zu sehen. Der Gemüsebetrieb von Klaus Schumacher aus Filderstadt-Bernhausen ist da so ein Beispiel. Moderne Technik ist bei den Sonderkulturen ein Muss, da die Abhängigkeit vom Wetter noch größer ist als etwa bei Getreide. Trotzdem findet sich unter den elf Traktoren noch immer ein Fiat DT 70-88, mittlerweile fast 25 Jahre alt. Zwar fährt der heute nur als Reserve, ist aber manchmal die letzte Rettung, wenn andere ausfallen. „Wenn ich ihn nicht hätte, müsste ich einen neuen kaufen“, meint der Chef des 77-Hektar-Betriebs. Aber warum sollte er das tun? Dazu sind die alten Traktoren doch einfach zu schön, zu gut und irgendwie auch zu wertvoll. Es gibt eben viele Gründe, sie zu behalten.

Der Autor

Lars Harnisch ist in einem Dorf bei Gera (Thüringen) aufgewachsen. Er lernte Landmaschinenschlosser und arbeitete mehrere Jahre in einer LPG-Werkstatt. Nach dem Mauerfall wurde er Journalist. Aus Leidenschaft unter anderem für Landwirtschaft und -technik berichtet er freiberuflich für diverse Fachmedien über diese The-

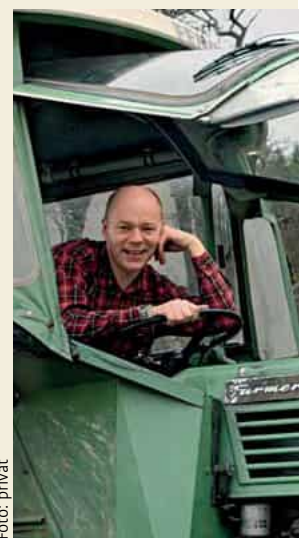


Foto: privat

Helden fahren Traktor ...

... so auch ANDREA REUFF

Kinderbuchautorin aus Leonberg

Viele Wege führen nach Rom. Ebenso viele führen zur Faszination Oldtimer. Dabei war das der Kinderbuchautorin Andrea Reuff keineswegs in die Wiege gelegt. Weshalb sie heute dennoch Traktor fährt, ist fast so spannend wie ihre Geschichten.

Dazu bedurfte es einer Wette, einer Kindheitserinnerung und eines Mannes, der Oldtimertraktoren liebt. „Ohne ihn wäre ich sicher nicht dazu gekommen“, erzählt die Autorin. „Aber er hatte eine große Scheune mit seinen Traktoren und ich wollte seine Leidenschaften teilen.“

Nur zog sie anfangs den Pferdesattel einem Traktorsitz vor, bei ihm war es umgekehrt. Und so einigten sich die beiden: „Ich brachte meinen Mann zum Pferd und er setzte mich auf den Traktor.“ Das war allerdings ein Eicher Wotan II, riesengroß und fast 100 PS stark. „Da konnte ich noch nicht einmal die Kupplung durchtreten.“ Doch auf dem Hela ihres Schwagers sah das anders aus. Dessen 14 PS ließen sich leicht beherrschen und weckten ungeahnte Leidenschaften und Erinnerungen. Auf der ersten gemeinsamen Ausfahrt tuckerte der Hela gemütlich, der Fahrtwind wirbelte durch die Haare – und Andrea Reuff fühlte sich plötzlich in ihre Kindheit zurückversetzt.

Sie hatte als Mädchen mit Traktoren eher wenig zu tun. Aber als sie einmal ihre Freundin, die Tochter eines Landwirts, besuchte, lud der Vater die beiden kurzerhand auf seinen Traktor und fuhr mit ihnen zur Kelter. Fahrtwind, knatternder Motor, Abgasgeruch. „Das war unbeschreiblich, ganz neu und schön“, erinnert sie sich. Und genau dieses Gefühl von Freiheit und Abenteuer brachte ihr der Hela wieder.

Zuvor war sie von Traktoren und der alten Heimat um Leonberg immer weiter weggekommen. Ihr Stiefvater war Lehrer im Auslandsdienst, so führte sie der Weg über Köln sogar bis in Äthiopiens Metro-



Ein Hobby nicht nur für Männer. Kinderbuchautorin Andrea Reuff auf dem Hela D 14. (Foto: Harnisch)

pole Addis Abeba, beides wahrlich keine Traktorreviere. Sie selbst studierte und schnitt als Filmschnittmeisterin Sendungen und Filme fürs Kinderfernsehen. Als Tochter Emma geboren wurde, musste sie den zeitintensiven Job aufgeben und begann zu schreiben.

Zunächst über Ponys, denn davon versteht die Frau aus Leonberg ja ebenfalls etwas. Aber seit sie das Traktorfahren entdeckt hat, tun ihre Helden das mit der gleichen Leidenschaft. In zwei Jugendkrimis mit Henry, einem 14-jährigen, spielen Traktoren eine entscheidende Nebenrolle: „So sollen auch junge Leser sehen, dass es neben Handy, Tablet und Internet noch mehr Spannendes gibt.“ Und Entspan-

nendes: Andrea Reuff fährt den Hela gerne, nur so zum Vergnügen. Schrauben ist nicht ihre Sache und für sie auch für den Spaß am Hobby nicht entscheidend. „Für mich ist das Fahren das Schönste.“ Und wenn mal was daran wäre, hat sie ja ihren Mann. Der hat schließlich alles ausgelöst. Ih

Weitere Infos unter:

andrea.jaehnel@gmx.de

Ihre Bücher

- Andrea Reuff hat unter dem Autornamen „Andrea Jaehnel“ beispielsweise Bücher wie „Das Kloster der dunklen Schatten“ oder „Die Kathedrale der Geheimnisse“ geschrieben.

Eine Auswahl von Vereinen und SCHLEPPERCLUBS im Südwesten

Gleichgesinnte treffen, Tipps für Probleme oder Hinweise auf Ersatzteile bekommen – im Club ist das um vieles leichter. Schließlich trifft man dort Menschen, die die gleiche Leidenschaft teilen und die viel gerühmten „Dieselgespräche“ sind für Traktorfans Fortbildung, Jungbrunnen und Kneipenabend zugleich.

Mit dem Aufkommen des Hobbys Oldtimer-Traktoren haben sich immer mehr Vereine gegründet. Gerade im Südwesten wird es besonders zelebriert: Die Region stellt mit Lanz-Bulldog, Allgaier/Porsche

und Unimog herausragende Vertreter des Traktorenbbaus – und ist ländlich geprägt. So scheint es kaum verwunderlich, dass einer der größten Vereine, die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg (BUSF), seinen Sitz im Südwesten hat. Wer einen Club sucht, hat die Wahl zwischen Markenclubs, die meist auf eine Marke fixiert sind, und den zahlreicheren regionalen Clubs. Regionale Clubs vereinen Traktoren aller Marken, sind näher am Mann und gestalten aktiv das Leben in der jeweiligen Gemeinde mit.

Vereinsname	Ort	E-Mail-Kontakt
BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e. V.	71696 Möglingen	www.bhld.eu
BuSF Württemberg e. V. Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e. V.	71696 Möglingen	www.busf.de
Schlepperfreunde Waldenbuch 2006 e. V.	71111 Waldenbuch	www.schlepperfreunde-waldenbuch.de
Oldtimerfreunde Ehningen IG e. V.	71139 Ehningen	zwww.oldtimerfreunde-ehningen.de
Oldtimer- und Landtechnik Freunde Wüstenrot e. V.	71543 Wüstenrot-Oberheimbach	www.oldtimerfreunde-wuestenrot.de
Oldtimerfreunde Oppenweiler e. V.	71570 Oppenweiler	www.oldtimerfreunde-oppenweiler.de
Verein für historische Fahrzeuge und Geräte Unterriexingen e. V.	71706 Markgröningen-Unterriexingen	www.verein-fuer-historische-fahrzeuge-und-geraete-unterriexingen.de
Schlepperfreunde Prevorst e. V.	71720 Prevorst	www.schlepperfreunde-prevorst.de
Freunde alter Technik Römerstein e. V.	72587 Römerstein	www.freunde-alter-technik-roemerstein.de
Schlepperfreunde Dußlingen e. V.	72810 Gomaringen	www.schlepperfreunde-duesslingen.de
Oldtimerfreunde Gingen/Fils e. V.	73333 Gingen an der Fils	www.oldtimerfreunde-gingen.de
Trecker-Team Weiler/Winterbach e. V.	73614 Schorndorf-Weiler	www.trecker-team-ww.de
Schlepperfreunde Heuchelberg e. V.	74336 Neipperg	www.schlepperfreunde-heuchelberg.de
Schlepperfreunde Hohenhaslach e. V.	74343 Hohenhaslach	www.schlepperfreunde-hohenhaslach.de
Veteranenfreunde Ottmarsheim e. V.	74354 Besigheim-Ottmarsheim	www.veteranenfreunde-ottmarsheim.de
Unimog-Club Ostalb e. V.	74417 Gschwend	www.unimog-club-ostalb.de
Dreschgemeinschaft Dühren e. V.	74889 Sinsheim-Dühren	www.dreschgemeinschaft.de
Schlepperfreunde Adelshofen e. V.	75031 Eppingen-Adelshofen	www.schlepperfreunde-adelshofen.de
Bulldog-Oldtimer Team Wössingen e. V.	75045 Walzbachtal	www.bulldog-team.de
Schlepperfreunde Straubenhardt e. V.	75334 Straubenhardt	www.sf-straubenhardt.de

Vereinsname	Ort	E-Mail-Kontakt
Dieselfreunde Schwarzwald e. V.	75387 Neubulach	www.dieselfreundeswarzwald.de
Freunde alter Landmaschinen Steinmauern e. V.	76479 Steinmauern	www.bulldogverein.com
OSCK & Messe Sinsheim e. V.	76698 Zeutern	www.osck.de
Hako-Freunde Weiher e. V.	76698 Ubstadt-Weiher	www.hakofreunde-weiher.de
Oldtimer- und Schlepperfreunde Kraichtal e. V. (Osfk)	76703 Kraichtal	www.oldtimer-schlepperfreunde-kraichtal.npage.de
Oldtimerfreunde Ottersheim e. V.	76879 Ottersheim	www.oldtimerfreunde-ottersheim.de
Renchtäler Schlepperfreunde e. V.	77704 Oberkirch-Bottenau	www.renchtaeler-schlepperfreunde.de
Rohöl Club Kirnbach e. V.	77709 Wolfach-Kirnbach	www.rohoelclub-kirnbach.de
Bulldogfreunde Schutterzell e. V.	77743 Neuried	www.bulldogfreunde-schutterzell.de
Schlepperfreunde Diersburg e. V.	77749 Hohberg-Diersburg	www.schlepperfreunde-diersburg.de
Freunde alter Landtechnik e. V.	77749 Hohberg-Niederschopfheim	www.faln.de
Zacker & Schlepperfreunde Rheinmünster e. V.	77836 Rheinmünster-Stollhofen	www.zacker-und-schlepperfreun.de
Schlepperfreunde Holzhausen e. V.	77866 Rheinau-Holzhausen	www.schlepperfreunde-holzhausen.de
Schlepper- und Oldtimerfreunde vor der Hornisgrinde e. V.	77880 Obersasbach	www.schlepperfreunde.com
Oldtimer & Bulldog Freunde Niedereschach e. V.	78078 Niedereschach	www.oldtimerundbulldogfreunde.de
Bulldogfreunde Weiler e. V.	78126 Königsfeld-Weiler	www.bulldogfreunde-weiler.de
Kramer Allesschaffer Freunde e. V.	78187 Gutmadingen	www.kramer-freunde.de
FAHR-Schlepper-Freunde e. V.	78244 Gottmadingen	www.fahr-schlepper-freunde.de
Traktorenclub Deilingen-Delkhofen e. V.	78586 Deilingen	www.traktorenclub-deilingen.de
Bulldogfreunde St. Peter e. V.	79271 St. Peter	www.bulldogfreunde-st-peter.de
Bulldog- u. Schlepperfreunde Oberhausen e. V.	79365 Rheinhausen	www.bulldogfreunde.de
Schlepperfreunde Wiesental-Dinkelberg e. V.	79688 Hausen	www.schlepperfreunde-wd.de
Oldi-Traktorenclub Küssaberg e. V.	79790 Küssaberg	www.oldi-traktorenclub.de
Traktorenfreunde Jestetter Zipfel e. V.	79798 Jestetten	www.traktoren-freunde.de
Eicherfreunde Schwarzwald e. V.	79859 Schluchsee	www.eicherfreunde-schwarzwald.de
Bulldog-Freunde-Bodensee e. V.	88279 Amtzell	www.bulldog-freunde-bodensee.de

So finde ich einen Club

Bunte Vielfalt

- > Wer einen Schlepperclub sucht, fängt am besten beim Dachverband BHLD (Bundesverband Historische Landtechnik in Deutschland) an. Dort sind alle wichtigen Kontakte verzeichnet. Ein weiterer Weg führt über das Internet. Neben der eGoogle-Suche lohnt auch ein Blick auf die Internetauftritte der Gemeinden im Umkreis. Dort sind im Regelfall alle Vereine aufgezählt. Eine weitere Möglichkeit: bei Schleppertreffen die Eigentümer der Maschinen ansprechen. Ih

Lohnunternehmen Roger Wendt

BÄRENSTARKE KLASSIKER

neben moderner Technik

Lohnunternehmer Roger Wendt setzt auf moderne Technik. Trotzdem laufen neun Schlüter im Betrieb. Der scheinbare Widerspruch löst sich schnell auf: Denn die Schlüter von Baujahr 1988 bis 2003 können mit modernen Konkurrenten immer noch mithalten. Und dann gibt es ja noch einen ganz anderen Aspekt.

Nun muss man wissen, dass der Lohnunternehmer aus Östringen mehr als 3000 Hektar bearbeitet. Getreide, Mais, Soja und andere Fruchtarten dreschen sowie Heu und Stroh pressen gehören zu den Hauptaufgaben. In der Erntezeit schwärmen die Mähdrescher bis nach Villingen-Schwenningen aus, auch die Traktorfahrer müssen teils weite Wege zurücklegen. Deshalb gibt es in der Firma zwei moderne John Deere und die schnellste Rundballenpresse der Welt. Aber sobald die Umstände es zulassen, greifen die jungen Fahrer lieber zum Schlüter. „Das macht denen einfach mehr Spaß“, meint der 55-jährige Lohnunternehmer halb erstaunt, halb belustigt. Dabei fordern die noch aktiven Schlüter, von denen der erste bald ins echte Oldtimeralter von 30 Jahren kommt, die Fahrer ganz anders – belohnen sie aber auch dafür. Mit „Bärenkraft“, echt brüllenden Sechszylindern, extremer Wendigkeit und Standsicherheit am Hang zum Beispiel.

Aber Wendt wäre nicht Unternehmer, wenn er die Maschinen nur so zum Spaß hätte. Denn mit den

Neben dem Spaßfaktor zählen auch die ökonomischen Vorteile.

modernen John-Deere-Maschinen für schwere Arbeiten und weite Wege, den neuen Claas-Mähdreschern für die immer wieder enge Erntezeit bieten seine Schlüter-Klassiker einen perfekten ökonomischen Mix: „Das sind Maschinen, die wir noch selbst reparieren können, sie sind als wendige und übersichtliche Maschinen auch für den Landschaftsbau einsetzbar und nicht zuletzt brauchen sie weniger Kraftstoff.“ Fräsen, säen, keiseln, mähen, Rund- und Großballen pressen sowie Ballen wickeln können die Klassiker aus Freising ohne Probleme. Das zählt für die Landwirte, die so noch einen kostenlosen Feldtag dazu erhalten.

Zu Schlüter kam der Landmaschinenmechaniker über seinen Vater. Auf dem elterlichen Hof fuhr ein S 50, von dem sein Vater immer schwärmte. Roger

lernte auf einem 750 V das Fahren, „damals der erste Sechszylinder und der größte Schlepper im Dorf“, erinnert er sich. Die Vorteile der Schlüter behielt er im Gedächtnis, als er das Lohnunternehmen übernahm und ausbaute. Neben klassischen Modellen wie dem 1250

und 1350 Compact, 1250 Super Spezial, 1500 TVL Spezial und Super 1700 LS rollt bis heute auch ein Schlüter Eurotrac – „wegen seiner Geschwindigkeit gerade für Transportarbeiten ideal.“ Sein Eurotrac 1700 und der seltene Super 1700 LS sind dabei echte Juwelen; der Eurotrac 1700 mit der Nummer 23 ist der letztgebaute dieses Typs aus Freising. Und noch ein anderes besonderes Stück besitzt der Unternehmer: den letztgebauten Schlüter überhaupt, 2003 von der Firma Egelseer gefertigt.

Zwar hat er ihn damals wegen der bekannten Vorteile gekauft, aber nicht nur. „Die Schlepper machen einfach Spaß“, meint der Schlüterfan. „Zudem sind sie bei guter Pflege einfach unverwüstlich.“ Selbst sein Oldtimer – Baujahr 1941 – ist natürlich bestens in Schuss. Ih

Stark, wendig, sparsam: Das Lohnunternehmen Roger Wendt erledigt bis heute Aufträge mit Schlüter-Traktoren – der Vorteile wegen. (Foto: Harnisch)



Weitere Infos unter:

www.lohnunternehmen-wendt.de

Ein Oldtimer für Rösti Rein in die KARTOFFELN



Steffen Hugenschmidt und sein roter „Riese“. (Foto: Harnisch)

Steffen Hugenschmidt ist Koch – und Traktorfan. Vor fünf Jahren hat er seinen Traumschlepper, einen IHC 1055 XL, restauriert. Davon haben auch die Gäste in Bad Bellingen-Bamlach etwas.

Rösti gehen am besten im Restaurant „Zum Storchen“, das seit mehr als 130 Jahren im Familienbesitz ist. Rösti, das ist eine Deutschschweizer Spezialität aus geriebenen Kartoffeln. Dabei kommt es vor allem auf die richtigen Knollen an. Neben dieser Beilage schneidet der 33-jährige Koch am liebsten: Gemüse, Fleisch und Fisch.

In der Freizeit tauscht er das Messer gerne mal gegen das Lenkrad seines IHC 1055 XL. Denn Steffen Hugenschmidt ist nicht nur leidenschaftlicher Koch, sondern ebenso passionierter Traktorfahrer. Und beides verbindet mehr als man denkt. Zum einen hat Steffen Hugenschmidt mit beidem vor ungefähr 25 Jahren angefangen. Schon als Zehnjähriger hantierte er sonntags mit

der Spätzlespresse, und da die Hugenschmidts von jeher Bauern waren, saß er auch schon auf dem Schlepper. Die Landwirtschaft hatte da bereits nur noch Nebenerwerbsstatus; aber Kartoffeln spielten damals wie heute eine Hauptrolle. Von daher rührt auch die Leidenschaft des Kochs. Als Kind schon durfte er auf dem Schoß seines Vaters mitfahren, als Achtjähriger steuerte er einen IHC übers Feld. „Das Gefühl der Freiheit, dieses ‚du darfst das und du kannst was‘ – es war einfach schön, fahren zu dürfen“, erzählt der 33-Jährige. Die Agromatic des IHC machte das Ganze sicher, er blieb bei Problemen einfach stehen.

Der elterliche Betrieb hatte sich inzwischen zum erfolgreichen Gasthof mit Pension entwickelt, Steffen Hugenschmidt ging seiner zweiten Leidenschaft nach und lernte Koch. Doch die erste ließ ihn nicht los, und als er seinen Sehnsuchtstraktor entdeckte, kaufte er ihn. Der International Harvester 1055 XL war allerdings in einem bedauernswerten Zustand. Der Traktorfan nahm ihn sorgsam auseinander, so gewissenhaft, wie er als Koch Fisch filettierte. Mit der Geschicklichkeit, mit der er sonst Gemüse schneidet, reparierte er die Aggregate des roten Riesen von Grund auf. „Wenn ich etwas mache, dann richtig“, meint der Koch. In die Restaurierung einer einzigen Felge etwa investierte er viereinhalb Stunden. Das Ganze lohnte sich, nun steht der Traktor, Baujahr 1980, fast besser da als da als im Auslieferungszustand; ein Meisterstück, entstanden wie ein gutes Menü.

Damit hat der 33-Jährige nun jede Menge Spaß. Aber für die Kartoffeln, die die Hugenschmidts auf gut 30 Ar neben eigenem Wein anbauen, muss der Große auch ran. „Wir bauen vier unterschiedliche Sorten an, das hängt von Jahr und Witterung ab“, erzählt der Koch.

Denn nicht immer eigne sich eine Sorte für die Rösti. Es hat also schon seinen Grund, warum diese Kartoffelspezialität im „Storchen“ so gut geht. Und einer davon heißt IHC 1055 XL. Ih

Rösti sind eine besondere Spezialität des „Storchen“.

Weitere Infos unter:
www.storchen.eu

Museen und Ausstellungen stehen, STAUNEN, freuen

„Ich schau‘ mich nur um“, – das tun Frauen am liebsten im Klamotten- oder Schuhladen. Kaufen muss man ja nicht gleich. Bei Traktoren hört man das auch, aber die interessantesten sind nicht in einem Laden, sondern man trifft sie in Museen an. Davon hat der Südwesten einige zu bieten – darunter gleich zwei herausragende.

Ein neues Museum wächst am Bodensee: Blick ins Traktormuseum Uhldingen-Mühlhofen. (Foto: Traktormuseum Bodensee)



Als die Bauern noch mit Pferden pflügten, entstand in Stuttgart-Hohenheim das Deutsche Landwirtschaftsmuseum (DLM). Den Anstoß gab 1958 eine Pflugschau. Pflüge spielen in Hohenheim ohnehin eine besondere Rolle: Träger des Museums ist nämlich die Universität Stuttgart-Hohenheim. Die wurde 1818 vom damaligen König als landwirtschaftliche Lehranstalt gegründet und bildete ihre Absolventen anhand zahlreicher Modelle von Pflügen, Eggen, Drillen oder Fuhrwerken aus. Die fast 1000 Exponate der Modellsammlung werden aber noch getoppt von den Großen: Auf den insgesamt 5700 Quadratmetern des Museums findet sich Landtechnik vom Feinsten, darunter der älteste Traktor Europas – die Mechwart-Fräse von 1896 –, einer der fünf Unimog-Prototypen, ein Versuchstraktor mit hydrostatischem Getriebe von Porsche Diesel und jede Menge anderer technischer Schmankerln. Und die Maschinen sind teils noch im Einsatz. Jedes Jahr veranstaltet das Museum den Feldtag. Der zeigt unter einem festgelegten Motto von „Bodenbearbeitung“ bis „Kartoffelanbau“, wie sich die Arbeit in der Landwirtschaft verändert hat.

Das zweite Highlight befindet sich in Uhldingen am Bodensee. Das „Traktormuseum Bodensee“ wurde im März 2013 eröffnet und bietet auf mehr als 10.000 Quadratmetern eine Erlebniswelt für die ganze Familie. Höhepunkt für Technikinteressierte sind

Museen

Kontakt Daten

- > **DLM Stuttgart-Hohenheim**
Garbenstraße 9a/Filderhauptstraße 179
70599 Stuttgart
Tel. 07 11/45 92 21 46
www.dlm-hohenheim.de
- > **Traktormuseum Bodensee**
Gebhardsweiler 1
88690 Uhldingen-Mühlhofen
Tel. 0 75 56/92 83 60
www.traktormuseum.de

natürlich die mehr als 200 Traktoren aus allen Epochen, darunter seltene Lanz-Bulldogs, ein Ruhrstahl-Geräte-träger von 1952 oder ein Avery 45/65 von 1924/25. Der US-Koloss bringt rund elf Tonnen auf die Waage und beeindruckt mit fast drei Meter hohen Hinterrädern aus Stahl. Dazu kommen Werkstätten alter Handwerke, große und kleine Eventräume und ein Restaurant.

Ein Erlebnistipp weniger für Traktoren als vielmehr fürs Landleben sind die Freilichtmuseen. Im Südwesten gibt es allein sieben solcher Museumsdörfer in Gottersdorf (Odenwald), Wackershofen (Hohenlohe), Gutach (Schwarzwald, Vogtsbauernhof), Beuren, Neuhausen ob Eck, Kürnbach (Oberschwaben) und Wolfegg.

Doch zum Schauen muss man nicht eigens ins Museum: Traktortreffen sind die zweite Möglichkeit, historische Maschinen vors Auge zu bekommen. Es gibt sie heute in unterschiedlicher Größe und Qualität fast überall. Die Termine erfährt man meist über die Presse oder die Fachmedien. Zu den größten gehören die Ausstellung im Freilichtmuseum Beuren und das zweijährliche Traktortreffen der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg (BUSF) am ersten Augustwochenende, so am 1. und 2. August 2015.



Auf der Retro Classics in Stuttgart dominieren zwar historische Autos, eine Halle feiert aber die Nutzfahrzeuge wie Traktoren. (Foto: Harnisch)

Wen es nach noch mehr historischer Technik gelüftet, für den bietet der Südwesten noch andere Besonderheiten – Messen. So zeigt die Retro Classics Stuttgart neben historischen Autos auch Traktoren und Nutzfahrzeuge, die Agri Historica in Sinsheim im April widmet sich allein dem Thema Landtechnik und bietet neben der Messe meist auch eine Ausstellung historischer Traktoren. Die Klassikwelt Bodensee im Sommer spannt den Bogen gar vom Flugzeug über Boot bis hin zu Auto und Traktor. lh

Messetermine 2016

Veranstaltungsorte und Kontaktdaten

> 17. – 18. März

Retro Classics

Messe Stuttgart

Messeplazza 1

70629 Stuttgart

www.retro-classics.de



> April (genauer Termin steht noch aus)

Agri Historica

Messe Sinsheim, Neulandstraße 27

74889 Sinsheim

www.agri-historica-messe.de

www.agrihistorica.de

> 3. – 5. Juni

Klassikwelt Bodensee

Messe Friedrichshafen,

Neue Messe 1

88046 Friedrichshafen

www.klassikwelt-bodensee.de



Perfekt aufgestellt. Egal auf welchem Feld.

Wussten Sie's? Ob im internationalen Agrarhandel oder auf dem Feld der erneuerbaren Energien – die BayWa spielt überall vorne mit.

Weitere Infos unter: www.baywa.com/fcbb

BayWa



Offizieller Hauptsponsor
FC Bayern Basketball



Anhänger für alles



Auwärter-Präsentation auf der IAA 1991 in Frankfurt

Lorenz Auwärter repariert und verkauft Anhänger. Das hat vor ihm schon sein Vater getan, ebenso sein Großvater, der Urgroßvater und sicherlich so ähnlich auch der Urgroßvater. Sie schrieben Fahrzeuggeschichte und ihre Fahrzeuge trugen den Namen „Auwärter“ in alle Welt. Dort fahren sie noch heute in großer Zahl. Obwohl sie nicht mehr gebaut werden.

„Ich bin immer froh, wenn ich einen auf der Straße sehe“, lacht Lorenz Auwärter. Und das passiert oft, denn noch laufen viele Pkw-Anhänger mit den markanten Schmetterlingsscharnieren und seinem, dem berühmten

Die Geschichte der Wagner-Dynastie Paul Auwärter

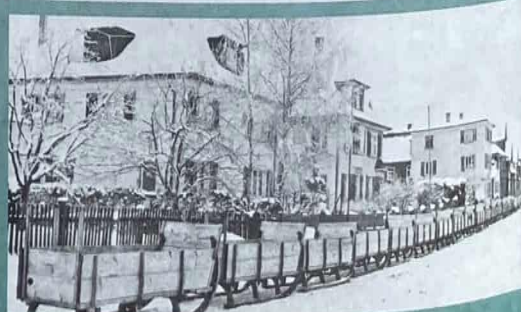
Von Lars Harnisch

Familiennamen. Lorenz kennt die Anhänger, er kann sie praktisch im Schlaf auseinander nehmen und dann sauber gerichtet mit TÜV wieder auf die Straße schicken. Schließlich hat er sie mal selbst montiert, im Werk seines Vaters, das sein Großvater gegründet hat.

Aber die Fahrzeugbau-Tradition der Auwärters geht noch weiter zurück. Anfängen hat alles in Stuttgart. Im Stadtteil Möhringen stand die Wiege allen Auwärter-Ruhms. Vorfahr Friedrich Auwärter war Wagnermeister, er reparierte und baute Wagen, so wie es die Aufträge erforderten. Das machte

er ab 1854 im Erdgeschoss seines Wohnhauses. Erst seine Söhne Jacob und Gottlob bauten 1890 eine echte Werkstatt. Gottlob übernahm und erweiterte immer wieder. Dank seiner sechs Söhne Wilhelm, Ernst, Gottlob, Paul, Otto und Adolf, die alle in der Firma mitarbeiteten, wuchsen Geschäft und Produktpalette.

So entwickelte Auwärter eine Saatgutreinigungsmaschine, die „Putzmühle“ wurde dann durch Wilhelms Verbesserungen als „Windfège Optima“ zum Verkaufsschlager. Die Wagnerei blieb ein wichtiges Standbein, wandelte sich aber. Vom Kutsch- und Leitewagen war es nicht mehr weit bis zum Auto, das nach dem Ersten Welt-



Für den Russlandfeldzug 1914 baute Auwärter in Möhringen noch Schlitten. In den 1920er Jahren kamen die Autos. Da war die Kunst des Wagners im Karosseriebau gefragt.



Die Werkstatt in Möhringen 1928. Alle Auwärter-Söhne erlernten das Wagnerhandwerk und arbeiteten als Gesellen im Betrieb. Der Plattformwagen rechts unten wurde 1954 von Martin Auwärter als Gesellenstück gebaut.



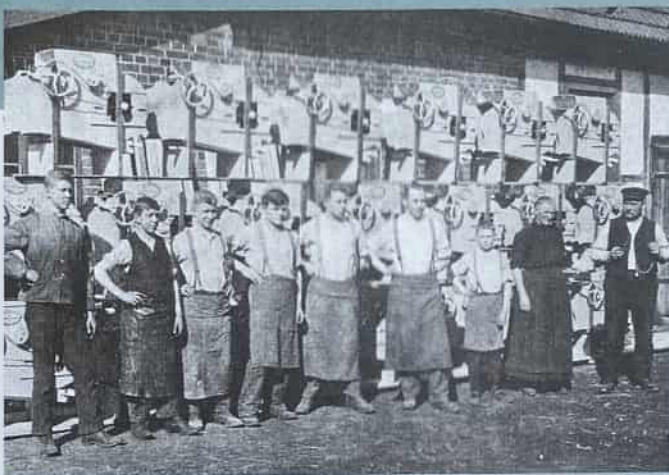
Familie Gottlob Auwärter (um 1913)



Holzrad vor dem Anbringen des Radkranzes

krieg die Auwärter-Entwicklung maßgeblich bestimmen sollte. Die ersten Auto-Karosserien waren den Kutschen noch ähnlich, vor allem besaßen sie ein Holzgerippe – eine anspruchsvolle Aufgabe für jeden Wagner, die man bei Auwärter gerne annahm. Der Karosseriebau, der die Auwärter noch in ungeahnte Höhen führen sollte, nahm hier seinen Anfang. Das klassische Wagner-Geschäft blieb indes – auch die Bauern brauchten schließlich Fahrzeuge für Heu, Stroh, Kartoffeln, für Getreidesäcke oder Mist.

Auwärter machte alles, so wurde Möhringen zum Tüftler-Paradies, in dem jeder machbare Wunsch erfüllt wurde, solange er irgendetwas mit Fahrzeugen zu tun hatte. Der Leiterwagen entstand neben der Putzmühle, das Holzrad lagerte neben dem Karosserieleder. Die Werkstatt wuchs, aber



mehr als die „Schwäbischen Hüttenwerke“ wurde nicht daraus. Dem jungen Gottlob reichte das nicht, er verließ 1935 die Firma seines Vaters und gründete in Möhringen in der Vaihinger Straße seine eigene, die später Weltruf erlangen sollte – unter dem Markennamen „Neoplan“. So blieb es Ernst und Paul überlassen, die Firma

weiterzuführen. Sie machten nach dem Tod des Seniors 1936 als OHG weiter und brachten die Firma auch durch den Krieg. Dann gingen die Brüder jeweils eigene Wege, Ernst übernahm die Sparte Karosserie- und Omnibusbau und zog nach Steinenbronn.

Paul übernahm den Fahrzeugbau und machte als Wagner in klassischem Sinne weiter. Und das am gleichen Ort, in Möhringen. Aber die Zugtiere änderten sich. Als die „Paul Auwärter KG“ 1949 begann, neigte sich die Zeit der Pferde- und Ochsenwagen dem Ende zu.

Fast 100 Jahre hatten die Auwärter die durchaus kunstvollen Wagen und Schlitten mit Bracke, Ortscheit und Deichseln gebaut, oft als Leiterwagen. Die Räder – der ganze Stolz des Wagners – waren teils aus fein gearbeiteten Holzspeichen, belegt mit starken Eisenreifen. Doch schon vor dem Zweiten Weltkrieg hatte sich immer nachdrücklicher die Maschine als Zugmittel gemeldet. Wer nun nach dem Zweiten Weltkrieg einen Anhänger

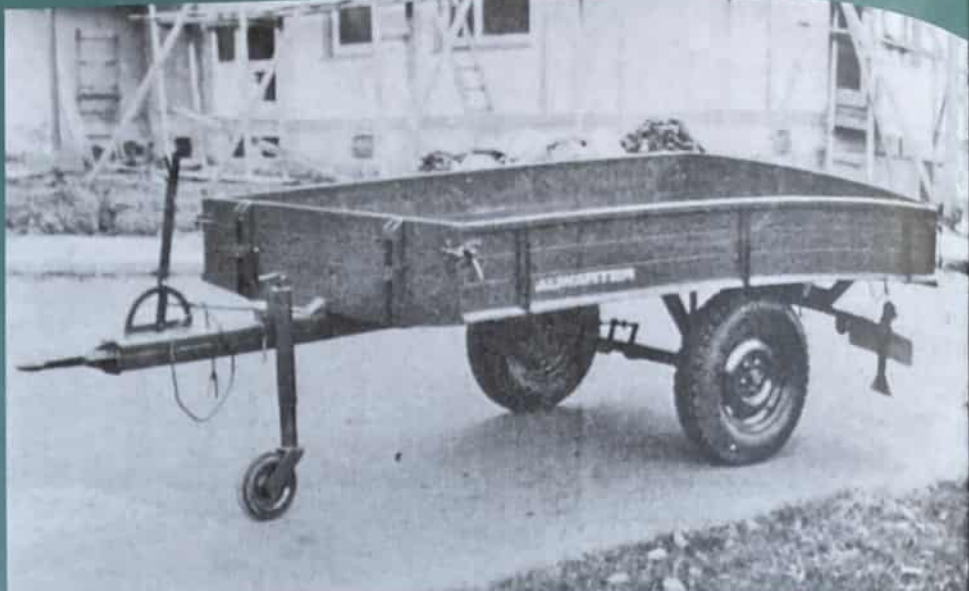


Bis in die Zeit des Zweiten Weltkriegs bestanden die Aufträge darin, hölzerne Transportwagen für den Pferdezug zu bauen. Aber auch Kleinaufträge wie Schubkarren oder Leiterwägelchen gehörten zum Kerngeschäft.



Oben: Einer der ersten gummibereiteten Ackerwagen mit Ganzstahl-Fahrgestell.

Rechts: Einachs-Plattformwagen Typ AE 2,0. Der Anhänger wurde speziell für den Unimog mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3400 kg als Typ AU 2,9 weiterentwickelt.



kaufte, brauchte ihn fast nur für seinen Traktor und so verließ schon 1950 der letzte klassische Leiterwagen mit Holzrädern und Eisenreifen die Möhringer Werkstatt. Gleichzeitig lief der erste neuartige Plattformwagen vom Band, mit Stahl Fahrgestell und Luftbereifung. Die sorgte für einen ruhigen Lauf und weniger Bodendruck, sie schonte das Transportgut und erlaubte höheres Tempo. „Das war eine Sensation damals“, erzählt Friedemann Auwärter, Lorenz' Bruder und Pauls Enkel. So erfand man eigens einen Begriff dafür, den „Gummwagen“.

Fortan liefen alle Auwärter-Anhänger auf Gummirädern und das waren viele. Bis weit in die 70er-Jahre waren es vor allem landwirtschaftliche Anhänger, darunter auch jener, der

heute hinter dem Auwärter'schen Unimog 411 herläuft. Speziell für das „Universale Motorgerät“ hatte Paul Auwärter den Anhänger entwickelt.

Der Einachser passt sich der Wendigkeit des Unimog an, läuft bis zu 40 km/h und hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,4 Tonnen. Nicht schlecht, um die Unimog-Nutzlast von damals höchstens 1,5 Tonnen zu erhöhen. Stark waren die ersten Unimog bei allen Vorzügen nicht: 25 PS leistete der U 401 und der zur Entstehungszeit des Anhängers gebaute U 411 brachte es auch nur auf 32. Da war der Auwärter-Anhänger genau das richtige. Und so sieht er auch aus. Mit gleichem Farbton DB 6286, ähnlicher Ladehöhe und Details wie gleichen Rückleuchten wirken die beiden wie füreinander gemacht. Die vergleichs-

weise große Ladefläche des Anhängers ergänzte den Unimog perfekt – ein Traumpaar. Der Unimog-Anhänger AU 2,9, Baujahr 1963, wirkt immer noch modern und durchdacht, da sind die Positionierung des Reserverads und zwei stets greifbare Unterlegkeile an der Bordwand nur Beispiele.

Innovation und ein Blick fürs Praktische waren den Auwärter in die Wiege gelegt. Neben der Pritsche baute Auwärter von Anfang an Kipper und die wurden immer gefragter. „Mit der Zeit hat niemand mehr einen Plattformhänger gekauft. Die waren für Leute, die nur ihre Obstkisten draufgestellt haben“, bilanziert Friedemann.

Schließlich bot ein Kipper alles, was der Plattformwagen auch hatte und dazu eben noch die Möglichkeit, Erntegut wie Gerste, Rüben und Kartoffeln einfach abzukippen. Das geschah anfangs noch von Hand über ein Zahnstangengetriebe, aber das dauerte und war mühsam.

So konstruierte Auwärter schon 1955 einen hydraulischen Kippmechanismus, der sofort die Zahnstange verdrängte. Eingebaut wurde er in die ersten Dreiseitenkipper. Die dritte Kippseite entlastete den Bauern von komplizierten Rangierarbeiten – sehr praktisch.

Durch einfaches Einstecken von Holzgittern vorne, hinten und an den Seiten konnten die Bordwände je nach Nutzung, Transportgut oder Transportvolumen für den entsprechenden Einsatz umgebaut werden. Die Einführung von Gummirädern machte zu Beginn der 1950 Jahre den Transport schneller und sicherer. Mit der Teleskop-Hydraulik wurde aus dem Plattformwagen ein Kippanhänger (rechte Seite).



Die Zahl hinter der Typenbezeichnung gibt immer das zul. Gesamtgewicht an



Kippanhänger erleichterten die Arbeit auf Feld und Hof. Auch im Baugewerbe und im Handwerk fanden verschiedene Ausführungen als ein-, zwei- oder dreiseitige Kipper zufriedene Käufer. 1962 wurde der 1000ste Anhänger feierlich an einen Kunden übergeben.

Und Schlag auf Schlag ging es weiter. Denn 1957 stellte Auwärter als einer der ersten Hersteller überhaupt einen einachsigen Dreiseitenkipper vor. Damit hatten die Bauern einen einfach zu fahrenden Anhänger, der sich flexibel nutzen ließ. Noch wichtiger war allerdings die Neuheit des Jahres 1961: Auwärter-Anhänger erfüllten künftig die TÜV-Vorschriften für die Betriebserlaubnis. Das mag banal klingen, aber die damals neue Vorschrift trieb viele Hersteller ins Aus. Die Paul Auwärter KG blieb – und wuchs. Im Jahr 1962 feierte die Firma ihren 1000sten Anhänger.

Denn unauffällig, aber wichtig: Auwärter hatte inzwischen über den Landmaschinenhandel ein Vertriebsnetz mit kompetenten Handelsvertretern aufgebaut. Dies sicherte eine stabile Beziehung zu den Bauern,

Auwärter wuchs trotz der Krisen in der Landwirtschaft.

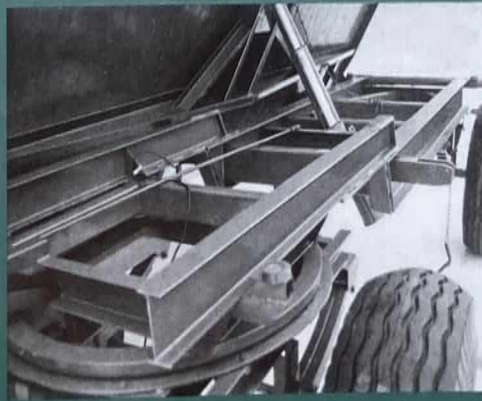
So wurde selbst die neu erbaute Montagehalle mit den Anfängen einer Serienfertigung bald zu klein. Daher verließ nun auch der letzte Auwärter den Stammsitz in Möhringen und zog auf die Grüne Wiese – nach Simmozheim im Landkreis Calw. Am 1. Juni 1969 bezog man das neue Werk und dann wurde wie wild produziert. Denn mittlerweile hatte sich ein anderes Feld aufgetan: Anhänger für den Pkw.

Ganz so neu war das auch für Auwärter nicht, schon 1928 hatte man den ersten Pkw-Anhänger gebaut. Neu war allerdings die Rasanzt der Entwicklung. Immer mehr Leute kauften Anhänger für ihre Autos und in Süddeutschland stand dann am häufigsten der Name „Auwärter“ dran. Noch heute findet man Auwärter-Fahrzeuge

daher viel mehr auf der Straße als in Wald und Flur, die Bauern wurden in den 70er-Jahren immer weniger, die Autofahrer mit Anhängerkupplung immer mehr.

„Da trafen sich zwei Entwicklungen, zum einen gab es immer mehr Autos, zum anderen wurden sie immer stärker und konnten mehr ziehen“, erzählt Lorenz. Anfangs waren die VW-Käfer noch mit 400 kg-Anhängern über die Alpen gekrabbelt, dann wuchsen die Zahlen. Mit der Anhängerklasse bis 750 Kilogramm hielten die kleinen ungebremsten Anhänger Einzug in fast jeden Haushalt mit Garten in Deutschland. So wurde der leichte GL 75 ein Verkaufsschlager bei Auwärter. Gebremst wird ein Mittelklasse-Pkw in der Regel mit 1,8 Tonnen fertig. Die Obergrenze für Pkw-Anhänger liegt sogar bei 3500 kg Gesamtgewicht.

Deshalb wurde der Anhänger mit Tandem-Achse entwickelt, eine weitere Auwärter-Spezialität, die es erstmals 1968 bei einem Unimog-Anhänger zu sehen gab. „Wir haben das von Anfang an gemacht, um die Nutzlast zu erhöhen“, sagt Lorenz. Das Pkw-Geschäft profitierte von den Erfahrungen bei den landwirtschaftlichen Anhängern und umgekehrt. Die Tandem-Achse gibt einen ruhigen Lauf und eine höhere Zuladung, gleichzeitig lässt sich der Hänger einfach wie ein Einachser rangieren. Mit dem TT 5.0





Aus der Idee einen Transportanhänger für Pkw zu bauen wurde bald mehr als nur ein „erweiterter Kofferraum“ für Urlaubsfahrten. Den Pkw-Anhänger gab es als Einachser oder als Tandem mit Nutzlasten von 400 bis 3500 kg in zahlreichen Varianten, z. B. für den Transport von Großvieh oder als Fasswagen für Flüssigkeiten.



Großvieh-Anhänger Typ AV 1,2



Tandem-Fasswagen Typ APP 2,0



Pkw-Anhänger Typ AC 0,6



Pferdetransporter Typ PP 1,9



Dreiseitenkipper Typ APK 2,0

bot Auwärter einen Tandem-Anhänger mit vier Tonnen Nutzlast, dazu kamen Plane und Spriegel sowie Spezialaufbauten wie Autotransporter, Großvieh- oder Pferdetransporter, dazu Nachläufer für Stangen und Langholz.

Gebremst wurden die Pkw-Hänger meist über die Auflaufbremse. Wenn das Zugfahrzeug bremst, drückt bzw. „läuft“ der Anhänger auf und über einen Umlenkhebel wird die Kraft des Auflaufens genutzt, um über die Bremsgestänge auf die Bremsseile die Trommelbremse zu aktivieren.

Technik und Zuverlässigkeit sorgten dafür, dass sich die Auwärter-Anhänger gut verkauften. In Simmozheim feierte Auwärter 1970 den 5000sten Anhänger, da hatte der Firmengründer das Geschäft schon an seine Söhne Eberhard – Lorenz' Vater –, Martin

und Rudolf abgegeben. Nur drei Jahre später lief der 10.000ste Anhänger aus den Hallen, 1975 der 15.000ste Und es ging weiter.

1980 baute Auwärter in Simmozheim eine weitere Montagehalle – für eine Idee, die bis heute Standard ist. „Die drei Brüder haben damals den GL-Anhänger entwickelt, ein Baukasten-System aus verzinkten Teilen, die verschraubt wurden“, erzählt Lorenz von der Idee seines Vaters und seiner Onkel. Dabei waren die meisten Teile gleich, die Hänger unterschieden sich durch Längsträger, Bordwände und Bodenplatte. Und alles war geschraubt statt geschweißt. Geschweißte Stellen waren Einfallstore für Rost, das passierte bei einem Auwärter-Anhänger nun kaum noch. Das sprach sich herum. „Wir haben manchmal 30

GL-Hänger am Tag gebaut“, erinnert sich Friedemann.

Durch die vielen gleichen Teile und die fast fließbandmäßige Montage marschierten die Anhänger-Stückzahlen nun stramm auf den sechsstelligen Bereich zu. Vier Lastzüge rollten täglich durch Deutschland, zur Auslieferung mit Auwärter-Anhängern. Auf den Rücktouren brachten sie häufig Teile für Auwärter-Anhänger mit. Zeitweise war die Firma aus Simmozheim die Nummer 3 bei den Zulassungszahlen in Deutschland, im Südwesten war sie unangefochten die Nummer 1.

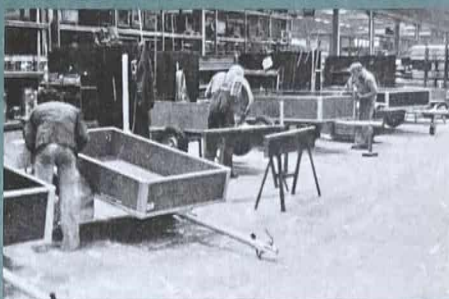
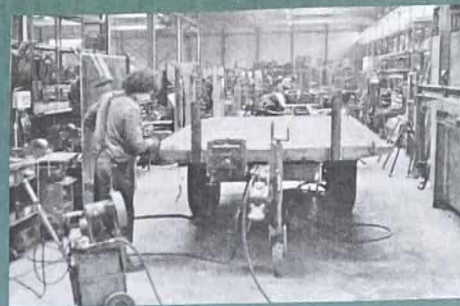
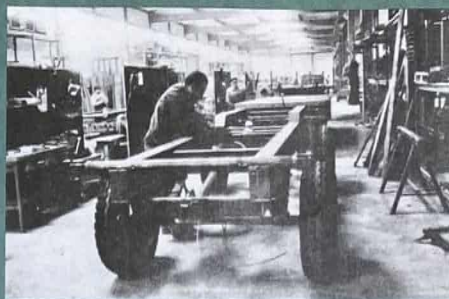
Die Anhänger liefen in Deutschland, Belgien, Österreich, Schweiz, Frankreich, aber auch in Polen, in vielen Ländern Afrikas, in Griechenland und der Türkei. Sie fuhren auf libyschen Sandpisten, auf den japanischen High-



Das Werk in Simmozheim nach dem Bau der neuen Montagehalle 1980



In Simmozheim feierte Auwärter 1970 den 5000sten Anhänger. Durch die Entwicklung eines Baukastensystems mit vielen gleichen verzinkten Teilen wurde die Montage beschleunigt. Nun wurde auch nicht mehr geschweißt sondern geschraubt. Täglich rollten vier Lastzüge durch Deutschland, die die Anhänger auslieferten. Auf den Rücktouren brachten die Fahrer häufig Teile für den Anhängerbau mit. Die Produktionszahlen erreichten 1993 den sechsstelligen Bereich, sodass Auwärter zweitweise auf Platz 3 bei den Zulassungen in Deutschland lag. Im Südwesten blieb Auwärter unangefochten die Nummer 1.



Neben Kunden in mehreren europäischen Staaten belieferte Auwärter unter anderem auch Auftraggeber aus Afrika, dem Nahen Osten, China und Japan. Unten: Ein Überland-Reisebus mit geschlossenem Tandem-Anhänger in Lybien. Im Rahmen eines Hilfsprojekts wurde 1994 auch ein Pkw-Anhänger nach Port-au-Prince in Haiti verschifft.

ways und sogar auf Haitis holprigen Dschungelstraßen.

Innovation gab es aber auch auf der anderen Seite. Denn in Simmozheim hatte man genügend Platz für Spezialfahrzeuge. Es entstanden zahlreiche Sonderaufbauten, oft als maßgeschneiderte Einzelstücke. Besondere Tieflader, Fasswagen, Vieh- oder Ernteaufbauten, aber auch Spezialaufbauten für das Technische Hilfswerk (THW), die Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) und die Bundeswehr. Sogar ein Brauereiwagen für den Cannstatter Wasen trägt die Aufschrift „Auwärter“. Diese Sonder-Anfertigungen waren ein wichtiges Standbein – und wären heute nicht mehr so möglich. „Das war klassischer Fahrzeugbau mit sehr individuellen Kundenlösungen, wie es die Großen eben nicht

gemacht haben. Eigentlich ganz wie früher. Wir waren damals einer von vielen, heute gibt's das kaum noch“, erzählt Lorenz. Denn die Kreativität hatte ihren Preis, der sich dann auch nicht durch die Serie drücken ließ. Selbst die Großaufträge von THW und Bundeswehr waren damals nicht nur ein Segen. Es kam vor, dass man die Dicke der Lackschicht nachmaß und es zu kostenintensiven Nacharbeiten kam. Zudem war das Risiko immens, schließlich konnte der Auftraggeber ausfallen und dann bekam man das maßgeschneiderte Fahrzeug nur schwer verkauft. Deshalb gibt es heute fast nur noch Standardlösungen.

Und die Landwirtschaft? blieb ein wichtiger Zweig, geriet aber langsam ins Hintertreffen. Obwohl die Anhänger immer besser wurden.





Zweifachsanhänger LA 6.0 für den Materialtransport



Tandem-Fahrzeugtransporter APP 2,7

Sonderanfertigungen waren ein wichtiges Standbein für Auwärter. Feuerwehren, Bundeswehr und Katastrophenschutz waren Stammkunden. Auch Kommunalbetriebe verlangten spezielle Lösungen, die die großen Hersteller nicht anboten. Trotz der spannenden Aufgaben war das Risiko bei solchen Aufträgen immens, vor allem wenn kostenintensive Nacharbeiten verlangt wurden.

Auch der AEK 4,0, der heute wieder in Familienbesitz ist und eine besondere Geschichte hat. Schließlich ist es gut möglich, dass Lorenz selbst Hand angelegt und Friedemann ihn selbst verkauft hat. Damals haben beide im Werk gearbeitet, aber nicht nur deshalb war ihnen der Kipper in der Sammlung so wichtig.

Der Dreiseitenkipper für die Landwirtschaft war in der Firmengeschichte immer von großer Bedeutung, sowohl wegen der Wirtschaftlichkeit als auch wegen der Auslastung der Produktion. „Wir haben den vor zwei Jahren gefunden. Der Anbieter aus Waldenbuch war angetan, dass wir von der Herstellerfamilie kamen. Wir sind uns dann schnell einig geworden. Nach der Restaurierung haben wir ihm auch ein paar Bilder geschickt“, erinnern sich die beiden.

Der Einachs-Anhänger ist Baujahr 1993. „So haben wir die damals ausgeliefert“, sagt Lorenz. Wunderschön glänzen Bordwand und Mechanik in Grün. Das Fahrgestell ist rotlackiert, die Bordwände makellos, jeder Schlauch, jedes Kabel ist sauber und neu. Über das Umstellen zweier Bolzen lässt sich der Hänger nach drei Seiten kippen, ruckzuck geht die Kipp-

brücke nach oben. Diese Zweistecker-Lösung ist ebenfalls eine Auwärter-Innovation bei landwirtschaftlichen Anhängern, die sich am Markt durchgesetzt hat. Durch die Form der Steckbolzen ist ein falsches Stecken „über Kreuz“ nicht mehr möglich – die Beschädigung des Anhängers ist ausgeschlossen. So erwies der AEK 4,0 als ein leistungsfähiger Einachser mit großer Kapazität, hoher Nutzlast und leicht zu bedienen. Er war genau das richtige für kleine Betriebe, von denen es aber immer weniger gab.

Die Großen spielten groß: Sie wollten Anhänger von mehr als 18 Tonnen, mit aufwendiger Bremsanlage für hohes Tempo. Auch der Spezialfahrzeugbau wurde zunehmend aufwendiger und weniger gewinnträchtig. Und ab Ende der 90er-Jahre gerieten auch die Zahlen für die Pkw-Anhänger unter Druck.

So traf die Wirtschaftskrise im Windschatten des 11. September 2001 eine angeschlagene Paul Auwärter KG mit voller Wucht. Im Jahr 2007 endete der Fahrzeugbau der Auwärter in Simmozheim, nach mehr als 50 Jahren und mehr als 170.000 Fahrzeugen. „Meinem Vater war es wichtig, dass alle Mitarbeiter gut unterkamen und



Typ LTK 18,0 beim Einschütten von Kunstdünger ...



... und beim Beladen mit Sand

Landwirte bevorzugten häufig wendige Tandem-Anhänger wie den LTK 18,0, die auf hohe Nutzlasten ausgelegt waren.



Getreideaufnahme mit einem LTK 18,0 ...



... und beladen mit einer Fuhre Humus



AK 8,0 mit hohen Bordwänden zum Getreidetransport

Viele Auwärter-Anhänger sind bis heute beim Transport von Schüttgut oder bei der Futter- und Getreideernte im Einsatz.



Zweiachstransportanhänger LA 10.0 für Baumaschinen



Lkw-Anhänger Typ LA 7,2



Typ APPF 2,0 als Fahrradtransporter



Tandem-Anhänger LT 8.6 für den Langguttransport



Nachläufer NL 6,0 und NL 4,0 für Langholztransporte



Typ APPH 3,0 zum Schnittholztransport



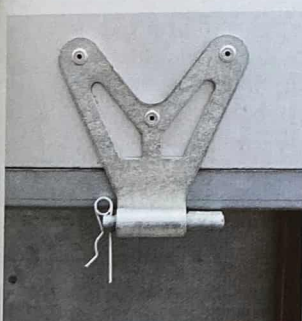
Den APPH 2,7 konnte man mit Führerschein Klasse 3 fahren



Tandem-Anhänger LT 8.6 mit Palfinger-Ladekran



Tandem-Anhänger TTH 8,6 für den Containertransport



Der Auwärter-Klassiker: der leichte Einachsanhänger GL 75

das Ganze sauber zu Ende geht“, erzählt Lorenz. Die Wertschätzung des Firmenchefs sieht man auch an der Festschrift von 1980, die alle 80 Mitarbeiter namentlich aufzählt, und daran, dass die Jubiläumswagen stets mit großer Belegschaft fotografiert wurden. Einige Mitarbeiter hatten schon in Möhringen begonnen und den Umzug nach Simmozheim mitgemacht. Letztlich fanden alle ein neues Auskommen, Simmozheim liegt ja unter anderem im Einzugsgebiet eines großen Autobauers.

Und auch die Auwärter machten in ihrem Herzensgeschäft weiter. Alle haben noch heute mit Anhängern oder Fahrzeugen zu tun. Friedemann arbeitet im Vertrieb eines Großkonzerns. Lorenz hat 2006 eine eigene Werkstatt in Simmozheim eröffnet. Hans-Peter ist weiter für die EDV zuständig und Lorenz repariert und verkauft Anhänger. Und das hat ja auch schon der Urahn Friedrich gemacht, ganz am Anfang der Wagner-Dynastie.

Lorenz und Friedemann Auwärter (v.l.) sind bis heute im Anhängergeschäft und seit einigen Jahren widmen sie sich auch der Restaurierung besonderer Stücke – natürlich aus Auwärter-Produktion.



Der Tradition verpflichtet

Es kommt wohl nicht oft vor, dass man erst einen Anhänger restauriert und dann das Zugfahrzeug kauft. Aber wenn man aus einer Anhänger-Familie kommt, stimmt die Reihenfolge. 2013 fanden die Auwärter-Brüder den Auwärter-Unimog-Anhänger und restaurierten ihn originalgetreu. Es wäre für die gelernten Karosseriebauer ohnehin kein Problem gewesen, aber der Hänger machte es ihnen leicht. Er hatte nur einen Vorbesitzer, das Hofkammeral-

Auwärter-Anhänger AU 2,9

mit Druckluftbremsanlage, Baujahr: 1963
 Fahrgestellnummer: 1329
 Zul. Gesamtgewicht: 3400 kg
 Achslast: 2900 kg, Stützlast: 500 kg
 L x B x H: 4150 x 1750 x 1400 mm
 Höchstgeschwindigkeit: 40 km/h

amt Stuttgart-West, und das achtete in bester schwäbischer Manier auf seine Fahrzeuge. „Der stand immer unter Dach und war super gepflegt“, erzählt Friedemann. Ein Beweis: Die Bordwände waren so gut in Schuss, dass sie

lediglich abgeschliffen und neu lackiert werden mussten. „Nur den Boden haben wir neu gemacht“, erzählt Lorenz. Dazu kam dann das Übliche wie Bremsen und Beleuchtung. Selbst der handgeschriebene Fahrzeugbrief war dabei.

Die Suche nach einem geeigneten Zugfahrzeug dauerte etwas länger, aber 2016 rollte der Unimog 411 an. Die Schätzung von sechs Wochenenden für die Restaurierung erwies sich als sehr optimistisch, fast anderthalb Jahre wurden es schließlich. Denn wie bei jeder Restaurierung ploppte überall ein Prob-





Unimog 411

Baujahr: 1958, Bauzeit: 1956 – 1974

Leistung: 32 PS bei 2550 U/min

Leergewicht: 2200 kg

Zul. Gesamtgewicht: 3200 kg

L x B x H: 3400 x 1670 x 2035 mm

lem auf, und so gut wie der Anhänger war der Unimog nicht erhalten. Die Auwärter-Brüder schweißten neue Bleche ein, rissen vermoderte Planken raus, entfernten den gammeligem Kabelbaum. Dabei waren weder das Richten des Führerhauses noch der Neuaufbau



1949: Gründung der Paul Auwärter KG in Stuttgart-Möhringen

1950: Letzter Leiterwagen für den Pferdezug

1950: Erster Anhänger mit Stahl-Fahrgestell und Luftbereifung, „Gummiwagen“

1955: Erster hydraulischer Dreiseitenkipper

1957: Neue Montagehalle in Möhringen

1957: Erster Einachs-Dreiseitenkipper

1961: Anhänger werden betriebslaubnispflichtig – Auwärter erfüllt die Voraussetzungen

1962: Auslieferung des 1000. Anhängers

1968: Erster Kipper mit Tandem-Achse

1969: Beginn der Produktion in Simmozheim, Kr. Calw

1970: Paul Auwärter übergibt die Geschäftsleitung an seine Söhne Eberhard, Martin und Rudolf

1970: Der 5000. Anhänger wird ausgeliefert

1973: Der 10.000. Anhänger wird ausgeliefert

1975: Der 15.000. Anhänger wird ausgeliefert

1980: Erweiterung des Betriebs um eine 5200 Quadratmeter große Halle

1980: Die PKW-Anhänger-Baureihe GL (Gewicht/Länge) wird entwickelt, ein revolutionäres Baukastensystem aus verzinkten Teilen, die verschraubt statt geschweißt werden

bis 1995: Weiteres Wachstum, danach allmählicher Rückgang

2003: Ende des Betriebs Paul Auwärter KG

der Pritsche das Problem, sondern das Getriebe. Schließlich fanden die Brüder eins aus Bundeswehrbeständen. „Exzellente verpackt, alles in Ölpapier, luftdicht, da kam der Dunst der 60er-Jahre raus“, lacht Lorenz. Es rettete den Unimog, der nun mit restauriertem Führerhaus, neuer Elektroanlage, neuem Getriebe und Antriebsstrang auf Tour geht und die fällige Bewunderung erntet – vor allem mit dem Anhänger. So ein Gespann ist selten geworden.

Die Auwärter aber hatte nun die Lust an der eigenen Geschichte gepackt, ein Kipper sollte noch her. „Wir haben gedacht: ‚Der fehlt uns noch.‘“, erzählt Lorenz. „Man hat die Dinge doch mal zusammengeschweißt, das musste einfach sein.“ Und so gingen sie wieder auf die Suche, Auwärter-Anhänger für Traktor, Kipper. Und fanden ihn in Waldenbuch – Auwärter-Kernland. „Der Bauer war angetan, dass sich da der einstige Hersteller meldet“, lacht Lorenz. So wurde man sich schnell einig und der AEK 4,0 machte sich auf den Weg nach Simmozheim – seinen Geburtsort. Böse Überraschungen gab

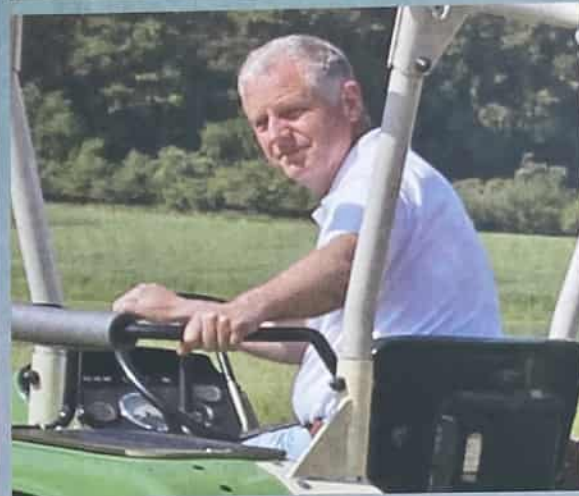
Auwärter-Anhänger AEK 4,0

Baujahr: 1993, Bauzeit: 1970 – 2000

Fahrgestellnummer: 93989

Zul. Gesamtgewicht: 4000 kg

Achslast: 3400 kg, Stützlast: 600 kg



es nicht, die Brüder kannten die Technik aus dem Effeff. So wurden Fahrgestell und Aufbau gerichtet, Schläuche getauscht, Beleuchtungssatz erneuert. „Die Bordwände haben wir früher getaucht, das ging bei der Restaurierung nicht, aber sonst war es fast wie bei der Herstellung“, erinnert sich Friedemann. 2022 war der Hänger fertig und ging erstmals auf Tour. „So haben die früher die Halle verlassen“, sagen die Brüder stolz. So legt nun auch der AEK 4,0 Zeugnis ab von der Fahrzeugbau-Tradition ihrer Familie.



Das Hightech-Monster

Power für große Flächen: Thomas Straub aus Starzach startet den Claas Xerion Trac. Das ist ein Muskelprotz – der arbeitet die 500 Hektar spielend auf.

Text und Fotos: Lars Harnisch

Die Agrargemeinschaft

Anschrift: Straub-Baur, Lange Straße 77, 72181 Starzach.

Ackerfläche: 500 Hektar.

Anbau: Mais und Grünroggen; Betrieb einer Biogas-Anlage.

Maschinenpark: Claas Xerion 3300 VC, Claas Xerion 3800 VC, Horsch Tiger, Dammann-Selbstfahrspritze.





Der Fighter

Claas Xerion Trac 3300 VC

Baujahr: 2007.

Motor: Sechszylinder, wassergekühlter Caterpillar.

Leistung: 321 PS.

Hubraum: 8810 ccm.

Leergewicht: 13 300 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h (beide Richtungen).

Getriebe: Stufenloses Wendegetriebe.

Bereifung: Jeweils 540.80R38 172A8.



DREHBAR: Auf Knopfdruck rückt die Kabine nach vorne und schafft Platz für Aufsattelgeräte wie das Güllefass.



EXTRARBEIT: Die 9 Meter Arbeitsbreite des Airseeders mag der Xerion.



STARKES DUO: Thomas Straub fährt gern Xerion.



LAST, NA UND: Der Xerion schleppt ordentlich was weg.



HIGHTECH: Zentimetergenau wird gegrubbert, gesät und gespritzt.



MUSKELPAKET: 12 Tonnen Hubkraft, bis zu vier Anbaugeräte und ISO-Anschluss.

Der Acker hat keine Chance. Die Scharen schneiden durch den trockenen Boden wie durch Butter. Satt und dunkelbraun quilt die Erde hinter dem Horsch-Grubber heraus, und was zu leicht ist, schickt der Wind in einer langen Fahne Staubkörnern Richtung Bierlingen.

Früher hätten sechs Pferde mindestens drei Tage an den knapp sieben Hektar gearbeitet, heute braucht Landwirt Thomas Straub nur eine Stunde dafür.

„Der zieht eben wie der Teufel“, grinst er.

Der – das ist der Claas Xerion Trac 3300, fast 4 Meter hoch, 13 Tonnen schwer, über 6 Meter lang und mit einem 320-PS-Monster-Motor versehen. Und deshalb in der Lage, den 6 Meter breiten Horsch-Grubber im Tempo eines Radrennfahrers über den Acker zu ziehen.

Nur wenn der Boden schwieriger wird, zuckt die Maschine kurz unwillig. Dann ist wieder

Ruhe – es gibt nicht allzu viel, was einen Xerion beeindruckt.

„Er ist die perfekte Maschine für uns, die Traktion ist top“, lobt der Besitzer.

Vier riesige Räder verteilen die Kraft nahezu gleichmäßig auf den Boden, so reißen sie den Grubber problemlos mit. Seine Kraft schöpft der Xerion aus einem Caterpillar-Sechszylinder, dem bewährten C9, ein ZF-ECCOM-3,5-Wendegetriebe bringt sie auf die Räder. Bis zu 50 Kilometer pro Stunde schafft die Maschine so – vorwärts wie rückwärts.

DIE GEWALTIGEN KRAFTHEBER stemmen gut 12 Tonnen, und die Zahl der Hydraulikanschlüsse demonstriert Selbstbewusstsein: Mehrere Anbaugeräte sind für die Maschine kein Problem, Gewichte auch nicht.

„Wenn wir im Silo walzen, hänge ich nochmal 13 Tonnen Gewichte dran“, erzählt Straub.

„Dann bewegt er 26 Tonnen.“

Trotzdem wirkt der Xerion aus der Ferne fast unscheinbar, von vorne sieht er mit seiner schlanken Haube wie ein normaler Traktor aus. Aber mit jedem Meter, den man näher kommt, wächst die Maschine in die Höhe, immer eindrücklicher schieben sich die Räder ins Bild, und spätestens die Gerätekombination am Heck zeigt, dass dieser Schlepper alles andere als normal ist.

Am Feldrand die nächste Überraschung: Alle vier Räder schlagen ein, elegant wendet das Gespann. Der Grubber senkt sich wieder, genau auf die richtige Tiefe.

„Das mache ich mit einem Knopfdruck“, meint der Landwirt.

Die Grubberzinken fressen sich in den baden-württembergischen Boden, dann stößt Straub den Fahrhebel nach vorn. Willig zieht der Schlepper an, sonores Brummen erfüllt die Kabine.

Unser Landwirt fährt gern Xerion, aber deshalb hat er ihn nicht gekauft. Hinter dem Einsatz der gewaltigen Maschine steht ein modernes Betriebskonzept: Denn der Feld-Herr aus dem Landkreis Tübingen hat aus dem kleinen Hof sei-



ALLES IM GRIFF: Mit dem Fahrhebel lässt sich fast alles regeln.

»Der zieht wie der Teufel«



WENDEKREIS: Dank Vierradlenkung kommt das Monster mit 12 Metern aus.



HOCH OBEN: Um diese Rücklichter zu sehen, muss man sich auf die Zehenspitzen stellen.



SCHARFRICHTER: Auch Straubs Xerion 3800 VC kommt vor einem Veenhuis-Güllefass ins Schwitzen.

nes Vaters einen landwirtschaftlichen Großbetrieb gemacht. Allein in Starzach bewirtschaftet die Firma Straub-Baur zwei selbstständige Betriebe mit insgesamt 500 Hektar, hinzu kommt ein Betrieb in Brandenburg. Eine Biogasanlage betreiben die Ackerunternehmer schon, eine zweite ist fest geplant. Straub:

„Wir säen auf 350 Hektar Grünroggen direkt nach Mais, da haben wir alleine schon 700 Hektar zu bearbeiten.“

Außerdem übernimmt der Betrieb Lohnarbeiten. Deshalb ist auf dem Hof in Starzach alles groß, gewaltig und gewichtig. In Reih und Glied stehen die Alpträume der Mittelklasse-Traktoren: der Horsch Tiger Grubber 6 TL, ein achtreihiges Monosem-Einzelkorn-Saatgerät, eine 6-Meter-Kreiselegge und ein 9,5-Meter-Schlegelmulcher.

Auch ein Samson-Güllefass war bereits zum Testen da – da musste selbst der Xerion schwer schuften. Ein Güllefass war beim Traktorkauf vor

drei Jahren auch der ultimative Scharfrichter: An jeden Kandidaten der Oberklasse hängte Straub ein dreiaxsiges Veenhuis-Güllefass mit 25 Kubikmetern an und jagte den Zug die 12-prozentige Steigung nach Starzach hinauf.

„Also ich kann ja gut fahren, aber das war schon grenzwertig.“

Einzig der Xerion ging bei diesem Experiment nicht in die Knie.

DABEI WAR DIE Zugkraft nur ein Pluspunkt. Der andere steckt in der Kabine – Hightech pur. Rechts neben dem Fahrer befinden sich zwei Monitore, einer meldet sämtliche Fahrzeugdaten des Xerion, der andere setzt Position und Tiefe der Anbaugeräte fest. Der zentrale Fahrhebel sitzt rechts neben dem Lenkrad, regelt Tempo, maximale Drehzahl und steuert die Anbaugeräte. Nun hängt Straub den Airseeder von Horsch dran.

„Damit säen wir den Grünroggen direkt nach

dem Mais ein, da hat er was zu ziehen“, sagt der Besitzer.

Die beiden äußeren Segmente des Saatgeräts sind für die Fahrt nach oben geklappt. Sie überragen fast die Kabine des Xerion – der Horsch-Airseeder ist 9 Meter breit.

„Meine Kollegen in Ostdeutschland schaffen damit bis zu 120 Hektar am Tag.“

Auf dem Feld fährt der Airseeder zur vollen Breite aus, dann lässt der Trac die Muskeln spielen. Dieses Mal braucht er alle. Mittendrin nimmt der Fahrer die Hände vom Lenkrad. Wie von Geisterhand zieht sich der Schlepper in die Spur. „GPS-Lenkautomatik“, verrät Straub.

Eine RTK-Sendestation in der Scheune sorgt für zentimetergenaues Fahren. Bei der Fahrt wird jedes Feld komplett vermessen, später will der Landwirt die Daten aufbereiten, um jeden Schlag optimal bearbeiten zu können. Dafür ist der Xerion genau richtig. Straub weiß das. Und deshalb kaufte er sich voriges Jahr noch einen Megaschlepper. Noch einen Xerion. Einen 3800 mit 370 PS.

»Das mache ich mit einem Knopfdruck«



Nur ein Schritt und ein paar Gummihütchen trennen Raphael Waibler vom fließenden Verkehr. Seine größte Angst ist, dass ein Lastwagenfahrer die Hinweisschilder übersieht.

Foto: Lars Harnisch

Dein Feind und Helfer

Verkehr Tagesbaustellen sind für viele Autofahrer ein großes Ärgernis. Doch Straßenwärter wie Raphael Waibler sorgen mit ihrer Arbeit für Sicherheit – und begeben sich dabei selbst in Gefahr. Eindrücke von einer Kanalreinigung auf der A 8. *Von Lars Harnisch*

Wie bei einem Formel-1-Rennen dröhnen die Motoren, der Lärm ist ohrenbetäubend. Der Fahrtwind vorbeirasender Autos zerrt an dem leuchtend orangefarbenen Poloshirt und den blonden Haaren. Das ist die A 8. „Mein Arbeitsplatz“, ruft Raphael Waibler. „Ich bin gerne hier.“ Dabei macht sich der 22-jährige Straßenwärter der Autobahnmeisterei Ludwigsburg an diesem Hochsommertag garantiert wieder unbeliebt: Wo Raphael Waibler mit seinen Kollegen auftaucht, ist Stau programmiert.

Die Baustelleneinrichtung erfolgt im fließenden Verkehr. Rechtzeitig gesehen zu werden ist das A und O für Waiblers Trupp. Mit einem ausgeklügelten System werden die Autofahrer auf die Engstelle hingewiesen. Zwei Lastwagen werden dafür eingesetzt. Einer steht gut 500 Meter vor der Baustelle auf dem Randstreifen. Dieser sogenannte Vorwarner kündigt die Sperrung der Fahrbahn an und setzt die Höchstgeschwindigkeit herunter. Gut 400 Meter später – bei Tempo 100 sind das kaum 15 Sekunden Fahrzeit – folgt Waiblers Sicherungsfahrzeug. Auf dem Anhänger steht eine vier Meter hohe Wand, rot-weiß gestreift, darin blinken gelbe Lampen. Ein weißer Pfeil im blauen Kreis zwingt die Fahrer von der rechten auf die mittlere Spur. Die eigentliche Baustelle ist noch einmal 100 Meter weiter vorn – aus gutem Grund: „Falls mal ein Lastwagen drauffrauscht. Der schiebt ja. Alles schon passiert.“

Waiblers Siebeneinhalbtonner ist die Lebensversicherung für den Arbeitstrupp, der aus einem Kanalfahrzeug und zwei Leuten besteht. Der Straßenwärter springt aus dem Wagen. Er muss aufpassen, wenn er die Tür aufmacht, eine Armlänge von ihm entfernt donnern die Laster in Richtung Pforzheim vorbei. Unmittelbar vor seinem orangefarbenen Laster ziehen sie wieder nach rechts. Noch dürfen sie das.

Für Raphael Waibler folgt nun der heikelste Akt. Stück für Stück entzieht er dem Verkehr die Autobahn: Alle zwölf Meter stellt er ein Absperrhütchen auf. Diese roten Pylone besitzen einen schweren Gummifuß, damit der Fahrtwind sie nicht wegzerzt. Wo sie stehen, darf kein Auto mehr fahren. Hinter einer Brücke setzt Waibler die letzten beiden Pylonen. Erst jetzt können die Männer mit ihrer Arbeit beginnen. Die Tagesbaustelle ist gesichert.

Tagesbaustellen sind ein Ärgernis, besonders in der Ferienzeit. „Muss das ausgerechnet jetzt sein?“, fragen sich die Autofahrer. „Ja, es muss sein“, sagt Johann Müller. Der Erste Hauptstraßenmeister hält mit seiner Truppe ein 65 Kilometer langes Teilstück der A 81 von Weinsberg bis zum Dreieck Leonberg in Schuss und noch einmal 18 Kilometer der A 8 bis Pforzheim-Süd. Die Aufgabe ist komplizierter, als der Laie vermutet. Die endlosen Fahrzeugströme fordern ausgeklügelte Strategien. Angesichts der rasend schnellen Autos werden selbst scheinbar simple Arbeiten zur Sicherheitsfrage. Rasenmähen zum Beispiel. „Die Büsche auf dem Mittelstreifen dürfen nicht die Verkehrsschilder verdecken oder gar in die Fahrbahn hineinragen. Also müssen sie regelmäßig gestutzt werden“, sagt Müller. Ein Ast, der bei Tempo 140 ins Fenster knallt, könne tödliche Folgen haben.

Ebenso Regenwasser. Ein starkes Gewitter hat die Hänge ins Rutschen gebracht, die Abwasserkanäle sind verstopft. Deshalb hat Raphael Waibler eine Spur der A 8 hinter Leonberg abgesperrt. Beim nächsten Unwetter stünde das Wasser auf der Fahrbahn. Was bedeuten würde: akute Schleudergefahr. Der Kanal muss gereinigt werden.

Das übernimmt eine Spezialfirma. Für die Ludwigsburger Autobahnmeisterei ist es kostengünstiger, spezielle Aufgaben in fremde Hände zu geben. So muss sie etwa kein großes Kanalfahrzeug vorhalten. Die Fachmänner Ioan Frank und Denis Lutz reinigen sonst verstopfte Schächte in Städten und Gemeinden, heute ist die Autobahn dran. Kurz nach 9 Uhr drückt die Pumpe 8000 Liter Wasser mit 120 bar in den Kanal. Dreck, Steine und Wasser schießen wie in einem Geysir durch den Kanalschlitz nach oben.

Trotzdem geht es nur langsam voran. Das Unwetter hat die Kanäle komplett verschlammt, in der Hitze ist die Masse hart wie Beton geworden. Bald ist der Tank leer. Die Männer fahren zum Wasserholen. Der benachbarte Bauhof hat das Abzapfen erlaubt. Das spart Zeit, und die ist auf der Autobahn besonders kostbar. Die Arbeiter müssen auf jede Eventualität sofort reagieren können, entsprechend penibel ist ihre Ausrüstung zusammengestellt. Die Kolonnenführer achten bei den Einsatzbesprechungen sehr genau auf die benötigten Werkzeuge. „Den hier brauchen wir am häufigsten“, sagt Waibler und greift zum Besen.

Das Kanalfahrzeug ist weg, vor Waibler liegen jetzt gut 200 Meter gesperrte Autobahn. Vorbeifahrende mokieren sich über die vermeintlich sinnlose Sperrung. Wenn es sich staut, kriegen die Straßenwärter den Frust der Autofahrer ab. „Dabei machen wir ja auch nur unsere Arbeit“, sagt Raphael Waibler. Den berühmten Stinkefinger sehen die Straßenwärter oft, manchmal hupen Lastwagenfahrer. Das ist so laut, dass Waibler die Ohren dröhnen.

Waibler reinigt nun die rechte Spur von Steinen und grobem Dreck, damit es die Kehrmaschine später leichter hat. Nur ein Schritt und ein paar Gummihütchen trennen ihn vom fließenden Verkehr. Seine größte Angst: wenn die Vierzigtonner dicht an dicht fahren, werden die Hinweisschilder leicht übersehen. Uplötzlich baut sich dann die Sicherungswand vor den Fahrern auf, und nicht immer reagieren sie rechtzeitig.

Waibler schaut beim Fegen dem Verkehr entgegen. So kann er sich zur Not noch mit einem Sprung retten. „Man weiß nie, was passiert, die Autobahn ist unberechenbar.“ Einmal rasierte ihm ein Laster den Spiegel seines Baustellenfahrzeugs ab, ein anderer raste direkt in eine Arbeitskolonne hinein. Die Kollegen sprangen hinter die Leitplanke, das Sicherungsfahrzeug wurde demoliert. „Es hilft uns, wenn sich die Autofahrer an die Regeln halten“, sagt Raphael Waibler: genügend Abstand wahren und die Geschwindigkeitsbegrenzung beachten.

Das Kanalfahrzeug ist vom Wasserholen zurück, die Reinigung geht weiter. Mittagszeit, die Sonne steht im Zenit, die pralle Hitze drückt auf den Asphalt. Man könnte über solche Arbeitsbedingungen klagen, doch Waibler sagt: „Ich arbeite gerne draußen.“ Gleich nach dem Schulabschluss machte er die Lehre als Straßenwärter. Seither räumt er im Winter Schnee, mäht im Sommer Gras, repariert Unfallschäden an Leitplanken und hält die Parkplätze in Schuss. Es gibt Pläne für die regelmäßigen Arbeiten, aber meist kommt ein Notfall dazwischen – etwa ein verstopfter Kanal. „Es ist jeden Tag etwas anderes.“

Im Funkgerät knackt es, der Vorwarner meldet sich: „Wie lange brauchen die noch? Die Autobahn wird langsam voll.“ Die Autos schleichen an den Absperrhütchen vorbei. Der Feierabendverkehr deutet sich an. „Wir dürfen nur zu verkehrsarmen Zeiten schaffen, damit es zu möglichst wenig Behinde-

rungen kommt“, sagt Waibler. Das heißt: etwa zwischen 9 und 15 Uhr und immer dem Verkehrsstrom entgegen. Fahren die Pendler am Morgen Richtung Stuttgart, mäht die Autobahnmeisterei in der Gegenrichtung, nachmittags ist es umgekehrt. Rund ums Dreieck Leonberg arbeiten die Männer generell nur nachts.

Bei besonderen Situationen, etwa einer Ölspur, werden diese Grundsätze von einem Moment auf den anderen über den Haufen geworfen. Je größer das Sicherheitsrisiko für die Autofahrer, umso schneller handelt die Autobahnmeisterei. „Bei Gefahr müssen wir sofort etwas tun, damit keine Menschen zu Schaden kommen“, sagt der Hauptstraßenmeister Johann Müller. Auch das Wochenende ist nicht heilig. Fünf Mann, darunter ein Elektriker für den Engelbertstunnel, sind rund um die Uhr in Bereitschaft.

Ein verstopfter Abwasserkanal ist kein Notfall, der eine Ausnahme vom Sperrzeitenplan rechtfertigen würde. Bereits um 14 Uhr muss die Baustelle geräumt sein, sonst werden Raphael Waibler und seine Kollegen von Tausenden Autofahrern verflucht. Denn wenn von hinten erst einmal die Feierabendpendler drücken, bildet sich schnell ein kilometerlanger Stau, der Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz der Region Stuttgart haben kann. So weit darf es nicht kommen.

Die Reinigung des kompletten Kanals ist nicht mehr zu schaffen, der zweite Abschnitt wird am nächsten Tag erledigt. Zum Abschluss fegt die Kehrmaschine den Dreck von der Autobahn. Der Asphalt muss absolut sauber sein, bei Geschwindigkeiten jenseits von hundert Stundenkilometern kann selbst das kleinste Steinchen zum Geschoss werden. Raphael Waibler sammelt seine Gummihütchen ein. Sobald eines weg ist, ziehen die Laster wieder in die rechte Spur. Die Tagesbaustelle schrumpft. Als der Lastwagen der Autobahnmeisterei sein rotes weißes Sicherungsschild einklapppt, ist sie ganz verschwunden. Der Verkehr entspannt sich wieder. Zumindest auf der A 8.

Ein paar Kilometer nordöstlich: auf der A 81 wird seit Monaten die Fahrbahn saniert. Auf der Heimfahrt kriecht Raphael Waibler vor Zuffenhausen mal wieder im Stau dem Feierabend entgegen. Der Straßenwärter nimmt's gelassen. „Die Leute hier bauen ja für uns Autofahrer“, sagt er. So sollte man das sehen.

„Man weiß nie, was passiert. Es hilft, wenn sich die Autofahrer an die Regeln halten.“

Straßenwärter Waibler über die Tücken seines Jobs



Fotos (3): Lars Harnisch

Lars Harnisch

Melkroboter auf der Weide

Melkroboter bieten Vorteile bei Tierwohl und Arbeitsaufwand. Sie sind auch in der Weidehaltung einsetzbar. Der Biohof von Markus Legge in der Eifel beweist es.

Die Kuh tritt über die Weide, schlabbert Wasser und geht dann zum Melken. Während ihr Euter massiert wird, greift das Maul in den Futtertrog. Ein wohliges Muhen, während die Milch in die Leitungen läuft ... – Wiese, Natur, glückliche Kühe: ein Idyll wie aus dem Bilderbuch. So wie auf dem Biohof Legge in Monschau (Eifel) wünscht sich der Verbraucher die Tierhaltung. Wer aber Wert auf Weidehaltung legt, sollte dort melken. Markus Legge setzt auf der Weide Melkroboter ein – als einer der wenigen Bauern in Europa.

Vor acht Jahren entschied er sich, mit seinen zwei Herden von je 60 Kühen auf Weidehaltung umzustellen. „Wir wollten weg von der Silagefütterung“, erzählt er. „Auf der Weide fühlen sich die Kühe wohler.“ Also nahm er die besten Stücke seines Grünlands, zäunte die zweimal 20 Hektar ein – und fertig war die Weide. Von Mai bis Oktober stehen seine Kühe seither draußen.

Seine neue Melktechnik sollte im Stall und auf der Weide einsetzbar

sein, dort, wo seine Kühe stehen. Da landete er schnell beim Automatischen Melksystem AMS. „Melkroboter haben mich schon



Markus Legge

**Milchviehbetrieb
Markus Legge**

Alte Monschauer Straße 2
52156 Monschau
m.lcgge@gmx.de

immer interessiert. In einer Fachzeitschrift habe ich dann vom Weidebetrieb gelesen“, erzählt der Biobauer. Als es mit dem Melkhaus nicht so glatt lief, ihm die Firma, die die Melkroboter herstellt, Unterstützung zusagte und auch die Förderung bewilligt war, begann er zu bauen. Den Kühen gefällt es. Eine hat er abgegeben, weil sie nicht zurechtkam. Die anderen gehen gerne zum Roboter, egal ob im Stall oder auf der Weide.

Die nächste Kuh tritt in die Wartezone. Die Weide ist jetzt im Herbst abgegrast, da lockt das Kraftfutter im Trog. Aber dorthin gelangt sie nur über den Roboter. Dieser erkennt anhand der Waage die Stellung der Kuh. Er tastet mit Laserstrahlen das Euter ab: voll genug. Das Euter wird geputzt und die Becher springen an die Zitzen. Der Roboter summt und die Schwarzbunte kaut los.

Die Vorteile des Melkroboters lassen Fachmann Legge auch im achten Betriebsjahr noch schwärmen. „Er melkt super und viertelgenau. Zitzen und Euter sind wunderbar gepflegt. Und das Analyse-

programm zeigt die kleinste Abweichung. So erkenne ich alles frühzeitig, Stress, Brunft, Krankheitsanzeichen.“ Seine Vermarktungsgesellschaft belohnt geringe Zellenzahl ebenso wie Fettgehalt. Auch das weist er mit dem Programm nach.

Für die Tiere bedeutet der Roboter nicht nur sanftes Melken, sondern auch ein Stück Unabhängigkeit. Sie können auch zum Melken gehen, wenn es ihnen passt, im freien Kuhverkehr. „Es gibt Kühe, die brauchen eine leere Wartezone. Sonst trauen sie sich nicht“, erzählt Markus Legge.

Passgenaues System

Um das Melksystem im Grünen aufzustellen, hat Markus Legge einiges investiert. Dabei ging es anfangs mehr um Ideen als um Geld: „Es gibt nicht viele Erfahrungen, da habe ich mir selbst Gedanken gemacht.“ So ist das System nun genau an seinen Betrieb angepasst, aber durchaus übertragbar. Man braucht Platz für Container, Wasser- und Stromanschluss, Futtersilo und ein System zum Umsetzen. Bei Markus Legge nimmt ein Fundament auf der Weide den Container auf. Darin stecken der Melkroboter mit Reinigung, der 6.000-Liter-Milchtank und ein Minibüro für den PC. Daneben ragt ein Kraftfuttersilo in die Höhe. Der Strom kommt vom kommunalen Netz, für die Leitung hat er selbst 600 Meter Graben geschöpft, ebenso für den Wasseranschluss. Die Container hat der örtliche Landmaschinenhändler auf Maß gefertigt. Mittlerweile bieten das auch andere Firmen an. Der Transportwagen ist ein Eigenbau mit einem dicken Träger in der Mitte: Ein Container wiegt mit Technik immerhin rund acht Tonnen.

Im Herbst und im Frühjahr kommt Legge mit dem Traktor. An dessen Hydraulik hängen vier Stempel. Sie kommen unter die Ecken und heben den Container Stück für Stück hoch. Die Stecker für Wasser und Strom sind schnell gezogen, mit dem Transportwagen geht es Richtung Stall. Dort wartet ein großes Loch für den Roboter, im Sommer ist es abgedeckt. Nach etwa vier Stunden ist das Melksystem bereit für den Stallbetrieb. Die Umbaumöglichkeiten haben zwar die Technik verteuert, nun aber

nutzt der Landwirt das System an beiden Stellen und die beiden Roboter laufen das ganze Jahr. „Das klappt, weil ich arrondierte Flächen habe und die Roboter immer an dieselbe Stelle setze.“

Hohe Investitionen

Rund 400.000 Euro hat Markus Legge vor sieben Jahren investiert. Etwa 150.000 Euro kostete jeder Roboter. Um das System auf die Weide zu setzen, kamen noch einmal 100.000 Euro für Container, Wagen und Anschlüsse hinzu. Wie jede Maschine amortisiert sich auch der Melkroboter am besten bei hoher Leistung. Aber da spielen die Kühe nicht immer mit.

Auch jetzt nicht. Im Büroraum schaut Markus Legge auf den Monitor und zieht die Stirn kraus: Einige der Anzeigen sind im roten Bereich. Keine zwei Melkungen pro Tag und Kuh weist der Roboter aus, etwa 100 Melkungen für diesen Tag. Zu wenig für einen effektiven Betrieb. Auch die Milchleistung ist nicht berauschend: 18 Liter pro Tag und Kuh.

„Aber wir füttern hier nicht zu, brauchen nur das Kraftfutter für den Roboter“, erklärt der 53-jährige Landwirtschaftsmeister. Ist das Grün abgefressen, so wie jetzt nach dem trockenen Spätsommer, geht die Milchleistung herunter. Er hat in der letzten Weidephase Grünfütter zu seinen Kühen gefahren. So bleibt die Jahresleistung von 7.400 Litern pro Kuh stabil. Mehr geht natürlich immer, bei der Stallhaltung lag die Leistung bei 9.000 Litern. „Aber da war der Fütterungsaufwand größer“, hält der Bauer dagegen.

Das zeigt: Hinsichtlich Wirtschaftlichkeit steht es Spitz auf Knopf. Markus Legge kann es zwar gelassener sehen als viele Kollegen, in seinem Biobetrieb schlägt die Milchkrise nicht so heftige Wellen. Dennoch: Ein Melkroboter rechnet sich nur unter optimalen Umständen. Doch die Milchkrise zeigt, dass reine Menge nicht alles ist. In der Tierhaltung schieben sich andere Aspekte in den Vordergrund: 82 Prozent der Deutschen ist das Tierwohl wichtig, fast ebenso groß ist das „Ja“ zu regionalen Produkten. Tiergesundheit und Haltungsförmen rücken ins Blickfeld der Politik. Schläge sich das auch im Milchpreis nieder, wäre Weidehaltung

durchaus eine Überlegung wert. Gesünder ist sie auf alle Fälle.

„Während der Weideperiode sind Klauenerkrankungen relativ selten“, erzählt Markus Legge. Auch sind die Tiere durch den Naturkontakt robust. Und sie fühlen sich wohl: „Die freuen sich im Frühjahr auf die Weide und im Herbst auf den Stall.“

Wirtschaftlichkeit?

Wer auf den Roboter setzt, hat hohe Investitionskosten, gewinnt aber viel, nicht nur beim Tierwohl. Die AMS punkten mit sanftem Melken, bieten hohen Wiederverkaufswert und einen angenehmen Arbeitsplatz. Melken ist harte Arbeit zu ungünstigen Zeiten. Es wird im-



Ein Container für den Melkroboter

mer schwerer, dafür Mitarbeiter zu finden. Markus Legge schuftete früher den halben Arbeitstag am Melkstand, heute fährt er zweimal täglich zum Beitreiben, Filterwechsel und Nachschauen auf die Weide.

Es ginge noch bequemer: Eine Überwachung per PC wäre ebenso möglich wie mit einer Webcam. Doch das eine will Legge aus Sicherheitsgründen nicht, das andere scheitert am schwachen Funknetz. So wird der Landwirt aus der Eifel bei jeder Unklarheit vom Roboter angerufen und muss hinaus. Markus Legge nimmt es hin: „Wenn es meinen Kühen gut geht, geht es mir auch gut.“ Auf seiner Weide sieht es ganz danach aus: Die Kühe grasen in der Herbstsonne. Im Tank schwappt die frische, kühle Biomilch. Sehr idyllisch ist das – und sehr real. ■

Der Autor



Lars Harnisch
Agricola Kommunikation, Weil der Stadt
harnisch@agricola-kommunikation.de
www.agricola-kommunikation.de