



Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.

BHLD auf einem guten Weg



**Liebe Mitglieder im BHLD,
liebe Vereinsvorstände
und Interessenvertreter,
liebe Förderer und Freunde
des BHLD e.V.,**

die Saison hat sich dem Vernehmen nach wieder sehr gut angelesen. Unsere Vereine sind stark mit den Vorbereitungen ihrer Veranstaltungen befasst. Auch sind bzw. waren bereits schon eini-

ge „Fernfahrer“ mit ihren Oldtimern unterwegs.

Wie ich in meinem Schreiben zum Jahreswechsel bereits ausgeführt habe, war 2013 das erfolgreichste Jahr seit Bestehen unserer Organisation überhaupt mit dem herausragenden Höhepunkt AGRITECHNICA. Ich möchte mich hier auf das beschränken, was ich im Rundschreiben bereits ausgeführt habe. Ein Artikel von Hubert Flaig und Horst-Dieter Görg geht in dieser Ausgabe nochmals ausführlich auf dieses Thema ein (S. 15).

In der ersten Vorstandssitzung in Riedstadt-Wolfskehlen zu Beginn des Jahres haben wir wichtige Ziele formuliert und beschlossen (S. 4). Ein Hauptthema, wie ebenfalls schon kurz angerissen, war, unsere Regionalvertreter enger in das bundesweite Vereinsgeschehen einzubinden. Zu diesem Zweck hatten wir erstmals unsere Regionalvertreter zu einem Treffen nach Hammelburg eingeladen. Das Protokoll dieser überaus konstruktiven Zusammenkunft ist in diesem Infobrief abgedruckt. Auch eine Über-

sichtskarte über die räumliche Verteilung unserer Vertreter draußen im Land findet Ihr in dieser Ausgabe. Darin sind einige „weiße Flecken“ offen, die es zu besetzen gilt. Wer in solch einem Gebiet wohnt und Lust hat, sich als Vertreter des BHLD für die Vereine in seinem Umkreis zu engagieren, ist herzlich dazu eingeladen und wird gebeten, sich bei unserem Geschäftsführer zu melden. Er wird dann zu der nächsten Arbeitstagung eingeladen.

Angeregt durch den Unimog Club Gaggenau (UCG), der dieses Verfahren seit Jahren erfolgreich anwendet, erhoffen wir auch für unseren Bundesverband eine entsprechende personelle Präsenz auf den jeweiligen Treffen vor Ort und damit eine wichtige Steigerung unseres Bekanntheitsgrades.

Die erfolgversprechende Zusammenarbeit mit der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft e.V. (DLG), die im Wesentlichen ihren Niederschlag in der auf der AGRITECHNICA unterzeichneten gegenseitigen Absichtserklärung (Letter

Georg H. Brodt, geboren am 6. Juni 1938 in Ostheim, Kreis Hanau, wurde am 2. November 2013 zum neuen Präsidenten des BHLD gewählt.

Nach seiner Volksschulentlassung in Ostheim 1953 erlernte Brodt den Beruf des Landwirts und arbeitete fünf Jahre lang im elterlichen Betrieb. Neben seiner Arbeit absolvierte er die Berufsschule, ab 1956 die landwirtschaftliche Fachschule und von 1958 bis 1959 die Höhere Handelsschule Hanau. Die Ausbildung zum Bankkaufmann schloß er 1961 mit der Note „sehr gut“ ab. 1964 entschied sich Brodt für ein Studium an der Bankakademie in Frankfurt am Main, das er 1966 als Bankfachwirt abschloss. Von 1978 an arbeitete er als Filialleiter bei einer

Großbank, aus der er nach 15 Jahren Tätigkeit auf eigenen Wunsch ausschied.

Aus seiner Ehe (∞ 1964) mit Karin Hagemel hat Georg Brodt zwei Kinder (Tochter 1965, Sohn 1968). Bereits während seiner Berufszeit war Brodt in verschiedenen Gremien und Vereinen ehrenamtlich tätig:

- 1966-1972 Mitglied des Kirchenvorstands in Ostheim
- 1977-1981 Stadtverordneter der Stadt Nidderau
- 1989 Mitbegründer der Interessengemeinschaft Historische Landmaschinen Wetterau/Main-Kinzig e.V. – IGHM, deren 1. Vorsitzender er bis 2010 war
- 2010 wurde er als Mitbegründer als

Vizepräsident des Bundesverbandes Historische Landtechnik e.V. bestellt.

- 2013 wählte die Hauptversammlung des BHLD Georg Brodt zu ihrem zweiten Präsidenten
- 2011 wurde ihm der Ehrenbrief des Landes Hessen verliehen

Neben seinem Engagement für die Historische Landtechnik pflegt Georg Brodt noch weitere Hobbies. Dazu gehören Hochtouren in den Alpen aber auch in Afrika und Asien (Gipfelerfolge: 40 Viertausender u.a. Kilimandscharo/Gilman's Point), Skifahren, Oldtimerreisen mit dem Unimog u.a. ins europäische Ausland, Digitalfotografie, Videofilmen – und natürlich seine Familie.

of Intent) findet, aber auch weitere Vorhaben machen es erforderlich, daß wir die nötige personelle Grundlage für unsere Ziele schaffen (S. 9 und 13).

Es freut mich daher besonders, dass der Vorstand in seiner Sitzung am 5. Januar Hubert Flaig einstimmig zum Geschäftsführer berufen hat (S. 6). Wir sind überzeugt davon, dass er aufgrund seiner bisherigen Tätigkeit beim Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V. und insbesondere aufgrund seiner guten Kontakte und dem Bekanntheitsgrad in der Szene überhaupt, unseren Bundesverband ein gutes Stück weiter nach vorne bringen wird. Ich selbst arbeite nun schon einige Jahre erfolgreich mit Hubert Flaig zusammen und schätze mich glücklich, einen solch kompetenten Partner an meiner Seite zu haben.

Wie die Präsentation im November in Hannover gezeigt hat, ist es sehr wichtig, auf Ausstellungen rund um die Oldtimerei aktiv zu sein. So waren wir auch wieder vom 13. bis 16. März auf der Retro Classics in Stuttgart vertreten (S. 22). Dort konnten wir weitere Erfolg versprechende Kontakte knüpfen. Bedanken möchte ich mich bei unseren Freunden vom BuSF für die freundliche Aufnahme unserer Vertreter und die überaus gelungene Darstellung ländlichen Brauchtums und die herbeigeschafften Maschinen und Geräte. Ein besonderer Dank geht auch an unseren Oldtimerfreund Gerhard Schumacher vom Traktormuseum Bodensee für die Komplettierung der Präsentation. Das hatte Stil und wurde begeistert von den Besuchern aufgenommen. Besser kann man für unsere Belange nicht werben.

Um unserem Schatzmeister Achim Schneiders die Arbeit zu erleichtern, werden wir unsere Mitglieder anschreiben und sie um eine Bankeinzugsermächtigung bitten. Es wäre sehr hilfreich wenn Ihr uns das Formular zurückzureichen würdet.

Und nun wünsche ich Euch, Euren Familien und den Mitgliedern auch weiterhin ein erfolgreiches Jahr 2014. Wir sehen uns sicher auf der einen oder anderen Veranstaltung.

In diesem Sinne grüßt Euch herzlich
Euer

Georg H. Brodt
Präsident des BHLD



Georg Brodt neuer Präsident | Ehrung

Begrüßung der Teilnehmer

Alfred Vogel begrüßt die anwesenden 32 stimmberechtigten Vollmitglieder sowie zahlreiche Gäste. Besonders erwähnt er aus den Nachbarländern: Martin Trausnitz aus Österreich sowie aus Belgien Roger Wangen. Auch dankt er Fritz Knebel und Alexander Bank als Vertreter der Presse für ihre Unterstützung und ihr Kommen.

Ehrung der verstorbenen Freunde und Vertreter unserer Szene

Alfred Vogel bittet um eine Gedenkmünze zu Ehren der verstorbenen Freunde und Vertreter der Szene.

Entwicklungsstand des BHLD

Der Verband hat seit der letzten Mitgliederversammlung neun Zugänge sowie einen Austritt zu verzeichnen.

GEMA-Sonderregelung

Die bestehende GEMA-Sonderregelung (20% Rabatt) wird künftig solange fortgeführt, bis der Vertrag durch den BHLD oder die GEMA aufgekündigt wird. Alfred Vogel gibt den Anwesenden zu bedenken, dass allein die Ersparnis durch diesen Rabatt bei einer jährlichen Großveranstaltung den Mitgliedsbeitrag des BHLD aufwiegen dürfte.

Bericht des Schatzmeisters über die Finanzen des BHLD

Achim Schneiders berichtet ausführlich über sämtliche Einnahmen und Ausgaben im Zeitraum vom 1.1.2013 bis 31.10.2013. Er weist darauf hin, dass noch einige Mitgliedsbeiträge zur Zahlung offen sind.

Bericht der Rechnungsprüfer

Ursula Hopp und Simone Treichel haben die Kasse vor der Versammlung geprüft. Sie bescheinigen eine einwandfreie Kassenführung und schlagen daher die Entlastung des Schatzmeisters vor. Der Schatzmeister wird daraufhin von der Versammlung mit großer Mehrheit entlastet.

Entlastung des Vorstandes

Rüdiger Witzel bittet die Versammlung um Entlastung des Vorstandes, diese erfolgt einstimmig, ohne Gegenstimme.

Anträge

Beim Präsidenten sind keine Anträge zur Mitgliederversammlung eingegangen. Es sind lediglich Anfragen vom Hartmut Müller (Lanz-Bulldog-Club Lindena) bezüglich der Kostenerstattung im Pannenfalle durch den ADAC eingegangen.

In dem vorgebrachten Fall war den Vertretern des ADAC bzw. des Pannens-



ng für Alfred Vogel

dienstes nichts von der BHLD-Regelung bekannt. Alfred Vogel erläutert daher nochmals den Ablauf im Pannenfall: Der Betroffene muss zunächst die Kosten vorstrecken und bekommt dann im Nachhinein seine Kosten über einen Antrag vom ADAC erstattet. Daher weist er darauf hin, dass möglichst das auf der Mitgliederversammlung ausliegende bzw. künftig auf der Homepage des BHLD herunterladbare Informationsblatt des ADAC mitgeführt werden sollte, zumindest aber den Mitgliedern der angeschlossenen Vereine verteilt und das Vorgehen erläutert wird.

Zusammenarbeit mit dem ADAC

Da Thomas Alber vom ADAC aus familiären Gründen verhindert ist, berichtet Peter Berger als Verbindungsmann zum ADAC. Er geht nochmals auf die zuvor diskutierte Pannenhilfe ein. Er führt aus, dass die Pannenhilfe für ADAC-Mitglieder bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeugs von 3,5 t ohnehin kostenlos ist. Erst bei höheren Gewichten kommt die vom BHLD initiierte Sonderregelung zum Tragen. Aber auch hier ist die ADAC-Mitgliedschaft zwingend erforderlich.

Aus der Versammlung kommt die Frage, ob die Kostenerstattung immer für

einen Rücktransport bis nach Hause gilt, egal wie weit. Denn gerade bei größeren Entfernungen könnten hier beträchtliche Summen entstehen. Alfred Vogel geht jedoch davon aus, dass dies aus Kulanzgründen vom ADAC auch in solchen Fällen übernommen wird. Bezüglich Messebeteiligung im vergangenen Jahr weist Peter Berger auf die Retro Classics in Stuttgart hin, bei der der BHLD in Verbindung mit den Bulldog- und Schlepperfreunden Württemberg e.V. präsent war.

Zum Thema Kfz-Versicherungen wurde seitens des BHLD ein nach PS-Klassen gestaffeltes Angebot angestoßen. Der ADAC diskutiert derzeit intern über ein solches Angebot.

Zusammenarbeit mit der DLG

Georg Brodt berichtet, dass er von Dr. Reinhard Grandke von der DLG bezüglich einer möglichen Zusammenarbeit angesprochen wurde. Bei einem ersten Sondierungsgespräch zeigten sich zahlreiche Vorteile einer Zusammenarbeit. Unter anderem bietet die DLG an, dass der BHLD einen eigenen Stand auf der AGRITECHNICA in Hannover bekommt, um sich entsprechend präsentieren zu können.

Basis der Zusammenarbeit wird zunächst eine Absichtserklärung (Letter of Intent) sein, die gerade in Erarbeitung ist.

Hubert Flaig erläutert daraufhin ausführlich nähere Details zu der geplanten Ausstellung auf der AGRITECHNICA. Der BHLD bekommt einen eigenen Pavillion in bester Lage auf dem Gelände. Thema der Ausstellung wird sein „100 Jahre Effizienz – Rudolf Diesel und die Landtechnik“. Unterstützt wird dieses Projekt durch die Hanomag IG um Horst-Dieter Görg sowie zahlreiche Museen und Privatleute als auch durch Sponsoren aus der Landtechnikindustrie.

Deutlich wird die Zusammenarbeit auch durch eine neu eingerichtete Datenbank mit historischen Schlepperprüfberichten aus dem Archiv der DLG. Diese wird anlässlich der AGRITECHNICA auf dem Stand des BHLD an zwei Rechnern erstmals öffentlich zugänglich gemacht.

Georg Brodt gibt zu bedenken, dass dies alles nur durch die Unterstützung der DLG möglich ist, und dass neben weiteren Mitgliedern auch Sponsoren zur finanziellen Unterstützung nötig sind. Denn um solche Großprojekte auch planerisch stemmen zu können, sollte über das Einsetzen eines Geschäftsführers nachgedacht werden, der zumindest in

Teilzeit Aufgaben übernehmen kann.

Bestellung eines Wahlleiters

Die Versammlung bestellt Rüdiger Witzel einstimmig zum Wahlleiter.

Wahlen

Zur Wahl stehen in diesem Jahr an: der Präsident, der Schatzmeister und zwei Beisitzer. Außerdem soll der Beisitzerposten des Redaktionsleiters neu besetzt werden, nachdem der im letzten Jahr gewählte Etienne Gentil aus familiären Gründen sein Amt vorzeitig niedergelegt hatte.

Alfred Vogel gibt der Versammlung bekannt, dass er ebenfalls aus familiären Gründen nicht erneut als Präsident zur Verfügung stehen kann. Er schlägt daher Georg Brodt als seinen Nachfolger vor.

Als Wahlleiter weist Rüdiger Witzel auf die Möglichkeit zur geheimen Wahl hin, die jedoch von der Versammlung ausdrücklich nicht gewünscht wird. Er fragt in die Versammlung nach weiteren Kandidaten für das Amt des Präsidenten. Es kommen keine Meldungen. Georg Brodt wird daraufhin einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen gewählt und nimmt die Wahl an. Da Georg Brodt noch für ein weiteres Jahr als Vizepräsident gewählt ist, tritt er von diesem Amt umgehend zurück. Auf Vorschlag des Vorstandes soll Peter Berger das Amt des Vizepräsidenten kommissarisch bis zur nächsten Wahl für ein Jahr führen. Die Versammlung akzeptiert diese Vorgehensweise ohne Einwände.

Achim Schneiders kandidiert wiederum für das Amt des Schatzmeisters. Aus der Versammlung gibt es keinen weiteren Kandidaten. Die Versammlung wählt Achim Schneiders einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen. Auch er nimmt die Wahl an.

Als Pressewart stellt sich Robert Geyer erneut zur Wahl. Es gibt keinen Gegenkandidaten. Die Versammlung wählt Robert Geyer ebenfalls einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen. Er nimmt die Wahl an.

Peter Berger steht – neben seiner kommissarischen Tätigkeit als Vizepräsident – für eine weitere Amtsperiode als Technischer Referent und Verbindungsmann zum ADAC wieder zur Verfügung. Auch hier gibt es keinen Gegenkandidaten. Peter Berger wird von der Versammlung einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen gewählt. Er nimmt die Wahl an.



Auftakt in Riedst

Am 5. Januar 2014 tagte der neue Vorstand des BHLD zum ersten Mal in der neuen Besetzung mit Georg Brodt als Präsident. Vizepräsident Peter Berger hatte sich entschuldigt und konnte nicht nach Wolfskehlen bei Darmstadt kommen.

BHLD-Vorstand benennt Geschäftsführer

Als Punkt 1 stand die Bestellung eines Geschäftsführers auf der Tagesordnung. Hubert Flaig hatte sich bereits bei der Vorstandssitzung auf der agra in Leipzig im Juli 2013 bereit erklärt, als Geschäftsführer des BHLD tätig zu werden. Flaig selbst legte nochmals dar, dass er bei den bisher minimalen Einnahmen des BHLD e.V. keine Finanzierung seiner Tätigkeit durch den BHLD erwarte und diese nur über Projekte mit externen Partnern des BHLD gelingen könne, wie es beispielsweise bei der Kooperation mit der DLG anlässlich der AGRITECHNICA machbar war.

Georg Brodt schlug vor, die Arbeit des Geschäftsführers dennoch zusätzlich mit einem symbolischen Betrag von 100 Euro pro Monat zu vergüten, womit sich Hubert Flaig einverstanden erklärte. Ein Vertrag zur rechtlichen Absicherung und zur Regelung der Tätigkeit des Geschäftsführers wurde inzwischen von beiden Seiten unterzeichnet.

Dass das Projektmodell mit Partnern funktioniert hat die Ausstellung „100 Jahre Effizienz. Rudolf Diesel und die Landtechnik“ in Hannover gezeigt. Verantwortlich für den Part des BHLD hatten Horst-Dieter Görg von der Hanomag IG (BHLD-Mitglied) und Hubert Flaig mit weiteren BHLD-Mitgliedern – so. z.B. den Freunden Historische Fahrzeuge Immenzen e.V. und dem Traktormuseum Bodensee – mit viel Engagement eine vielbeachtete Ausstellung zu Wege gebracht (s. Seite 12). Mit dabei waren auch das Deutsche Landwirtschaftsmuseum Hohenheim sowie das IFA-Museum Nordhausen, die Überraschungsträchtige Exponate mitgebracht hatten.

Die von Hubert Flaig vorgelegte Kostenübersicht zur AGRITECHNICA zeigte, dass für den BHLD e.V. keinerlei Kosten entstanden sind: Zum einen verdanken wir dies der DLG, die im budgetierten

Alfred Vogel wurde als Gründer und erster Präsident des BHLD von der Versammlung für seine Verdienste um den Verband zum Ehrenvorstand ernannt. Er selbst bedankte sich bei allen Anwesenden und bei den Mitgliedern, die ihn während seiner Amtszeit als Präsident unterstützt haben.

Für ein Jahr gilt es das Amt des Beisitzers als Redaktionsleiter zu besetzen. Es wird Jürgen Hummel von den Bulldog- und Schlepperfreunden Württemberg vorgeschlagen. Einen Gegenkandidaten gibt es nicht. Jürgen Hummel wird daraufhin einstimmig ohne Gegenstimmen und Enthaltungen gewählt. Auch er nimmt die Wahl an.

Die Kassenprüferinnen Ursula Hopp und Simone Treichel stellen sich wiederum zur Wahl zur Verfügung und werden von der Versammlung für ein weiteres Jahr in ihrem Amt bestätigt.

Verschiedenes: 100 Jahre HSCS

Martin Trausnitz weist auf eine Broschüre anlässlich 100 Jahre HSCS (Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth) in Österreich hin, die anschließend kostenlos an die Anwesenden verteilt wird.

Dankworte von Alfred Vogel

Alfred Vogel dankt Hubert Flaig für seine Arbeit und erwähnt, dass sein bis-

heriges Honorar weit unter dem marktüblichen Preis liegt. Er stellt heraus, wie wichtig seine Arbeit ist, um den BHLD bekannter zu machen und auf Ausstellungen standesgemäß zu repräsentieren. Er bedankt sich bei allen, die ihn in seiner Zeit als Präsident unterstützt haben.

Danksagung an Alfred Vogel

Georg Brodt bedankt sich bei Alfred Vogel für sein großartiges und selbstloses Engagement für den BHLD. Er umreißt seinen Werdegang in der Oldtimerzene vom „einfachen“ Oldtimerbesitzer über Vereinsmitglied zum Vereinsvorstand bei den Bulldog- und Schlepperfreunden Württemberg e.V. bis hin zum Präsidenten unseres Bundesverbandes.

Aufgrund seiner Verdienste schlägt Georg Brodt vor, Alfred Vogel zum Ehrenpräsidenten zu ernennen. Alle Anwesenden stimmen dem zu und danken Alfred Vogel durch einen stehenden Applaus für seine geleistete Arbeit. Alfred Vogel betont, dass er seine Arbeit immer gerne und mit ganzem Herzen gemacht hat.

Schlusswort

Als frisch gewählter Präsident ergreift Georg Brodt das Schlusswort. Er bedankt sich für das Kommen und wünscht allen einen guten Nachhauseweg. Die Mitgliederversammlung für das kommende Jahr wird auf den 10. November 2014 festgelegt.

Hammelburg-Obererthal, am 2.11.2013, H. Berg



Martin Trausnitz berichtet über seine Aktivitäten im Landtechnik-Museum Schloss Leiben/Österreich

Brodt-Wolfskehlen

Rahmen die Finanzierung des Projekts großzügig übernommen hat, zum andern war dies nur möglich weil uns viele Oldtimer-Freunde – nicht nur aus unseren Mitgliedsreihen – tatkräftig unterstützt haben. Ausdrücklich bedanken wir uns auch bei den Firmen Fritzmeier, Claas, Krone und Same|Deutz|Fahr, die uns großzügig unterstützten und mit Raritäten aus ihren Sammlungen, die sie kostenlos transportiert und aufgestellt haben, zum Gelingen beigetragen haben.

Messen & Ausstellungen 2014

Dass das Thema Messen und Ausstellungen für den BHLD wichtig ist, um Kontakte auch über die klassische Szene hinaus zu bekommen und zu pflegen, hat die AGRITECHNICA eindeutig gezeigt. So konnten Hubert Flaig und Horst-Dieter Görg im Februar auf der Bremen Classic Motorshow Kontakte zur GTÜ knüpfen, die kürzlich zu weiteren positiven Gesprächen in Stuttgart führten.

Auch auf der Retro Classics in Stuttgart konnte auf dem gemeinsamen Stand mit den Bulldog- und Schlepperfreunden Württemberg e.V. mit der Ausstellung „Traktorwelten“ für den BHLD geworben werden. Aus gegebenem Anlass wurde der Vorschlag von Georg Brodt aus der Vorstandssitzung vom 5.1. umgesetzt und die Gelegenheit genutzt, Dr. Klaus Herrmann, den ehemaligen Leiter des DLM Hohenheim, und Walter Enz, den Gründer und langjährigen Vorstand der BuSF und der IG Hammelburg, zu Ehrenmitgliedern des BHLD zu ernennen. Und Alfred Vogel wurde offiziell seine Urkunde zu seiner Ernennung zum Ehrenpräsidenten des BHLD überreicht (S. 29).

Wenige Wochen später konnte sich der BHLD auf der Klassikwelt Bodensee gemeinsam mit den BuSF und dem Traktormuseum Bodensee präsentieren. Zusätzlich konnten auf Vermittlung von Horst-Dieter Görg und Hubert Flaig fünf Traktoren in die Hauptattraktion – die Ausstellung „Junghans Zeitreisen“ – in der Halle A3 eingebracht werden. Dafür herzlichen Dank an Christoph Karle und Hannes Steim. Vor allem gilt unser Dank wieder einmal mehr Gerhard Schumacher und Jörg Müller, die spontan drei höchstseltenen US-Oldtimer sowie einen Lanz HR5 und einen Hanomag RL20 beibrachten.

Einen weiteren Vorkriegsveteranen – einen F22, Baujahr 1939 – stellte Dieter Rath mit den FAHR-Freunden Gottmadingen kurzfristig und auf Zuruf zur Verfügung. Besser kann man sich eine Zusammenarbeit unter Kollegen, Freunden und Mitstreitern nicht wünschen.

Mitgliederausweise

Robert Geyer und Hubert Flaig regten die Einführung eines BHLD-Mitgliedsausweises an, der jährlich aktualisiert über die Vereinsvorstände der BHLD-Mitgliedsvereine ihren Einzelmitgliedern zugeschickt werden könnte. Ein Ausweis mit dem BHLD- und dem jeweiligem Vereinslogo versehen, würde bei der Identifikation bei Veranstaltungen und z.B. im Pannenfall dem ADAC-Helfer nützlich sein.

Geprüft wird derzeit, ob Händler bereit wären auf Vorzeigen einer BHLD-Mitgliedskarte Rabatte zu gewähren oder ob Messeveranstalter und Museen Ermäßigungen beim Eintritt geben würden. Im Fall von solchen Vergünstigungen muss allerdings vorab geklärt werden, ob dadurch nicht die Steuerabzugsfähigkeit von Mitgliedsbeiträgen oder sogar die Gemeinnützigkeit des Verbandes durch geldwerte Vorteile für die Mitglieder gefährdet sind.

Die Umsetzung scheint bei derzeit ca. 12.500 Einzelmitgliedern aufwändig, wäre aber bei entsprechender Unterstützung durch die Mitgliedsvereine denkbar. Vorgespräche mit einem potenziellen Sponsor haben bereits stattgefunden.

Jugendarbeit

Auf der Mitgliederversammlung in Hammelburg 2012 wurde Mario Pfender als Beisitzer zur Koordination der Jugendarbeit im BHLD gewählt. Nach nunmehr zwei Jahren stellte sich die Frage, ob die Notwendigkeit fortbesteht, derzeit ein Vorstandsmitglied ausschließlich für die Jugendarbeit abzustellen. Von den Mitgliedsvereinen wurden bisher keine Anträge zum Thema Jugendarbeit gestellt. Dennoch sollte in Koordination mit den Regionalvertretern dieses Thema wieder aufgenommen werden, um gemeinsam mit den Vereinen Konzepte für die so wichtige Nachwuchsarbeit zu entwickeln.

Jürgen Hummel schlug vor, bezüglich der Jugendarbeit den Bund der Deutschen Landjugend BDL anzusprechen und sich zu informieren, welche Möglichkeiten einer Zusammenarbeit mit der Landjugend bestehen.

Stärkung der Regionalvertreter

Anhand eines gut funktionierenden Beispiels in der Organisation des Unimog-Clubs Gaggenau sprach sich Georg Brodt für die Stärkung der Rolle der Regionalvertreter im BHLD aus und dafür, stattdessen den Beirat im Vorstand zur nächsten Mitgliederversammlung im November aufzulösen. Die Regionalvertreter sollen künftig an den Vorstandssitzungen teilnehmen können, um den Kontakt zu intensivieren. Außerdem schlug Brodt vor, am Abend vor der Jahresmitgliederversammlung, eine Vorstandssitzung mit den Regionalvertretern abzuhalten, von denen dann ein/e gewählte/r Koordinator/in der Mitgliederversammlung berichtet. Dem Thema Regionalvertreter und ihren Aufgaben sind in diesem Infobrief weitere Passagen gewidmet, die ihre Bedeutung unterstreichen und hervorheben (S. 7, 20 ff). Eine erste Sitzung mit den Regionalvertretern fand am 13. April in Hammelburg statt (s. Protokoll S. 20 ff).

Die Idee eigene BHLD-Stammtische einzurichten, wurde an dieser Stelle verworfen und angeregt, dass die Regionalvertreter besser an den bereits etablierten Stammtischen BHLD-Präsenz zeigen, um über den Bundesverband zu berichten und Wünsche und Anregungen der Mitglieder aufzunehmen.

Mitglieder- & Sponsorenwerbung

Als Werbemittel steht dem BHLD im Moment nur der BHLD-Flyer zur Verfügung, der zwar in hoher Auflage verteilt wird aber wenig Rücklaufeffizienz bringt. Hubert Flaig stellte erstmals das Konzept des BHLD-Jahrbuchs vor, mit dem gezielt Vereine und Sponsoren angesprochen werden können. Erste Sondierungen zu dem Thema zeigen, dass in der Szene positiv reagiert wird (mehr dazu Seite 9).

Verschiedenes

Da bisher keine Einzugsermächtigungen für den Mitgliedsbeitrag erteilt worden sind hat Christa Entenmann von der Geschäftsstelle inzwischen ein Schreiben mit der Bitte um Einzugsermächtigung verschickt. Wir bitten alle Vereine uns diese zu erteilen, da es die Arbeit einfacher macht. Die Änderung der Zusammensetzung des Vorstands wurde beim Amtsgericht Leonberg angezeigt. Eine mit dem BHLD-Logo bestickte Mütze wird für 14,90 € angeboten (s. S. 39). Eine BHLD-Anstecknadel/Pin soll derzeit nicht beschafft werden.

hb/hbf



Hubert Flaig zum Geschäftsführer des BHL D ernannt

Hubert Flaig, geboren am 23. Januar 1953 in Hechingen/Hohenzollern, ist seit der Gründungsversammlung des BHL D vor vier Jahren mit den Themen des Bundesverbandes bestens vertraut.

Aufgewachsen in Jungingen, Zollernalbkreis, war er bereits zu Schulzeiten stark an dorf- und lokalhistorischen Themen interessiert. Für das Heimatbuch der Gemeinde verfasste er 1974 die Beiträge zur Sozial- und Industriegeschichte. Bis heute ist er Mitglied in der AG Heimat Jungingen und dem Verein für Hohenzollerische Geschichte.

Nach dem Abitur 1972 arbeitete er ab 1976 parallel zu seinem Studium zum Kunsterzieher mit dem Beifach Geschichte in Stuttgart und der Empirischen Kulturwissenschaft in Tübingen als technischer Illustrator und Produktdesigner am Fraunhofer-Institut für Produktionstechnik und Automatisierung in Stuttgart. Nach seiner Festanstellung an diesem Institut baute Hubert Flaig dort kontinuierlich die Abteilung für Medien- und Öffentlichkeitsarbeit auf. Unter anderem fiel dabei auch die mediale Begleitung von Kongressen und Messebeteiligungen des Instituts in sein Ressort.

Neben seinem beruflichen Fokus auf Roboter- und Automatisierungstechnik interessierte sich Flaig für Industrie-archäologie und historische Technik. Dipl.-Ing. Ernst Bergner, BuSF-Mitglied, Hanomag-Fan und damals sein direkter Vorgesetzter, brachte ihn 1990 mit dem von Walter Enz neu gegründeten Verein der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg zusammen. Er erteilte ihm den Auftrag, die Vereinszeitschrift „Der

Schlepperfreund“ vierteljährlich zu gestalten und zu produzieren, die im August 2015 nach 25 Jahren mit der Nummer 100 erscheinen wird. Hubert Flaig, der sich 1991 mit Gründung einer Werbeagentur selbständig machte, kann mit Erscheinen der Ausgabe 104 sein 25-jähriges Firmenjubiläum feiern.

Als vor sechs Jahren BuSF-Vorstand Alfred Vogel, heute Ehrenpräsident des BHL D, sich für eine Mitwirkung und Teilnahme der BuSF an der Oldtimermesse Retro Classics in Stuttgart ausgesprochen hatte, hat Flaig Verantwortung für die Inhalte und die gestalterische Konzeption der BuSF-Ausstellungen übernommen. Dank des tollen Engagements des BuSF-Ausstellungsteams um Alfred Vogel, Hans Eckert und Dieter Horn wurden bisher alle Auftritte der BuSF – so auch in diesem Jahr – von den Messveranstaltern mit Auszeichnungen honoriert.

In Zusammenarbeit mit Horst-Dieter Görg, dem Vorsitzenden der „Hanomag IG“, hat Hubert Flaig 2013 die Ausstellung „100 Jahre Effizienz. Rudolf Diesel und die Landtechnik“ im Auftrag und mit der großzügigen Unterstützung der DLG anlässlich der AGRITECHNICA für den BHL D ausgerichtet.

Am 5. Januar 2014 wurde Hubert Flaig vom BHL D-Vorstand einstimmig zum Geschäftsführer ernannt. In seiner Bestandsaufnahme und einer „Agenda 2020“ gibt Flaig einen Ausblick in die künftigen Aufgabenfelder, die es aus seiner und der Sicht des Vorstands für den BHL D in den kommenden Jahren zu bearbeiten gilt.

Agenda 2020

Eine Bestandsaufnahme mit Perspektiven

Wer sich die Mühe macht, die immer aktualisierten Veranstaltungslisten und die unzähligen Webseiten zu durchforsten, die zu den Stichworten Schlepper, Trecker, Traktor, Bulldog oder Historische Landtechnik im Internet abrufbar sind, bekommt eine ungefähre Ahnung, wie groß unsere Szene sein könnte.

Nach eigenen Recherchen treten derzeit rund 750 Vereine auf den Plan, die turnusmäßig Treffen und Feste in Deutschland und den grenznahen Gebieten veranstalten. Im BHL D sind nach aktueller Zählung 126 dieser Vereine als Mitglieder registriert. Zählt man die Einzelmitglieder der BHL D-Mitgliedsvereine zusammen, ergibt sich ein Personenkreis von 12.500 Schlepperfans.

Vorsichtig hochgerechnet auf die 750 Vereine und dabei berücksichtigt, dass die mitgliederstärksten bereits Mitglied im BHL D sind, sind sicher weitere 24.000 Schlepperfreunde Mitglied in einem Verein, der nicht im BHL D organisiert ist. Eine Anzahl von mindestens 36.000 „Aktiven“ scheinen auch die Auflagen der beiden stärksten Szene-Magazine „Schlepperpost“ (Verbreitete Auflage: 80.000 Exemplare) und „Oldtimer Traktor“ (Druckauflage: 64.283, Verkaufte Auflage (III/13): 34.982 Exemplare) zu bestätigen. Darüber hinaus kann man annehmen, dass es nochmals einen ebenso großen harten Fankreis gibt, der nicht organisiert ist. Somit könnte die „aktive Szene“ – vorsichtig geschätzt – 70.000 Personen umfassen. Die Gesamtzahl inklusive aller Fans liegt sicher über 100.000.

In Deutschland gibt es derzeit rund 600.000 Vereine. Seit den 1970-Jahren hat sich deren Zahl verfünffacht! Bei den Mitgliederzahlen indes, zeigt sich ein gegenläufiger Trend: Gaben 1990 rund 62 % der Bundesbürger an, Mitglied in mindestens einem Verein zu sein, waren es 2000 nur noch 53 %. 2014 reduzierte sich die Anzahl auf lediglich 44 %. Laut derselben Umfrage bezeichnen sich dabei drei von vier Personen, die sich in einem Verein engagieren, als aktive Mitglieder.* Dieses Bild spiegelt im Wesentlichen auch die Situation in unserer Szene wider.

*<http://www.stiftungfuerzukunftsfragen.de/de/newsletter-forschung-aktuell/254.html>

Was wir wollen, können, tun

Vor vier Jahren ist der BHLD als Nachfolgeorganisation der IG Hammelburg angetreten,

- um jeder Person und jeder Organisation, die sich für das Thema Historische Landtechnik interessiert oder einen Beitrag zur Erhaltung von Kulturgut zu diesem Thema leisten will, eine Anlaufstelle zu bieten,
- um die inzwischen etablierte Szene zu stärken und die einzelnen Vereine in ihrer Arbeit zu unterstützen,
- um den Nachwuchs zu begeistern und zu fördern,
- um in öffentlichen und politischen Belangen die Interessen der Szene zu vertreten,
- um die unzähligen Aktivitäten der Szene zu koordinieren,
- um eine gewisse Qualität bei den Veranstaltungen rund um das Thema Historische Landtechnik zu gewährleisten,
- um öffentliche aber auch private Einrichtungen, die Sammlungen und Archive aufbauen und unterhalten, in ihren Bemühungen, dieses Kulturgut einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen, zu unterstützen.

Ferner schließen der Zweck und die Ziele des BHLD ein, die angeschlossenen Vereine und Interessengemeinschaften sowie deren Mitglieder bei

- technischen Fragen und Problemen der Restaurierung,
- der Ausrichtung von technischen Lehrgängen und Seminaren,
- der Umsetzung von gesetzlichen Vorschriften zur Zulassung von motorgetriebenen Oldtimer-Fahrzeugen,
- versicherungsrechtlichen Fragen der Haftung bei Ausstellungen und Veranstaltungen

zu beraten, zu informieren und zu unterstützen. Dazu gibt der BHLD in unregelmäßigen Abständen diesen Informations-Verbandsbrief heraus, der unter anderem der Dokumentation der Verbandsarbeit dient. Weitere Veröffentlichungen des BHLD erscheinen in den Medien und Fachzeitschriften.

Ziel Nr. 1: Eine starke Basis schaffen

Wenn wir von der oben angeführten Statistik ausgehen, scheint es wichtig, den BHLD als Organisation und damit auch seine Ziele und Angebote bekannter zu machen. Aus den Veranstaltungslisten

wissen wir, dass bisher nur jeder siebte Verein Mitglied im Bundesverband geworden ist. Diesen Prozentsatz gilt es zu steigern: Mehr Mitglieder bedeutet zum einen mehr Mitstreiter, zum anderen ein Stück mehr Finanzierung für unsere Aktivitäten. Als vorrangige Aufgabe steht deshalb die Werbung neuer Mitglieder im Fokus unserer Bestrebungen. Alle Mitglieder – Vorstände und Aktive – sind deshalb aufgefordert für den BHLD zu werben und Besuche von Veranstaltungen zu nutzen, um Nichtmitglieder davon zu überzeugen, dass der BHLD ihnen einen Nutzen und Vorteile bringt.

Gegen alle Skepsis: Es lohnt sich!

Warum lohnt sich eine Mitgliedschaft im BHLD? Über Ziele, Zweck und idelle Werte ist oben alles gesagt. Eigentlich sollte deshalb schon eine Mitgliedschaft für jeden Verein selbstverständlich sein, der sich mit unseren Anliegen identifiziert. Selbstredend gehen wir davon aus, dass unsere Anliegen auch diejenigen aller Vereine sind, die sich dem Thema Historische Landtechnik verschrieben haben. Bei dem derzeit moderaten Jahres-Mitgliedsbeitrag von 50 Euro pro Verein sollte also die Höhe der Ausgabe keine Hemmschwelle für eine Mitgliedschaft darstellen.

Neben den vielen obengenannten Angeboten im ideellen Bereich, bietet der BHLD aber auch ganz konkrete praxisbezogene Vorteile:

- Die Vorteile die aus der Kooperation mit dem ADAC resultieren sind hinreichend bekannt: ergänzende Ausrüstung bei Veranstaltungen, Unkostenzuschüsse für Publikationen, Print- und Ausstellungsmedien und nicht zuletzt das seit zwei Jahren bestehende Abkommen mit dem ADAC-Pannendienst über die Pannenhilfe für Traktoren.

- Einen klaren finanziellen Vorteil für die Mitgliedsvereine bietet der Rahmenvertrag, den der BHLD mit der GEMA vereinbart hat. Der Gesamtvertrag für den BHLD hat die Nr. 200 066 98 55 und gewährt einen Vertragsnachlass von 20 % auf die Nutzung von Musikrechten bei Veranstaltungen. Bei GEMA-Gebühren von beispielsweise 250 Euro für eine Veranstaltung hat sich der Mitgliedsbeitrag bereits amortisiert.

Weitere Vorteile, die wir derzeit mit verschiedenen Partnern verhandeln, sind:

- preiswerte Möglichkeiten für die Versicherung von Veranstaltungen,

- preiswerter Haftpflichtschutz für die Vereine und ihre aktiven Mitglieder,
- unabhängige Erstellung von Oldtimer-Gutachten, z.B. beim Fahrzeugkauf und -verkauf,
- Ausstattung aller Einzelmitglieder der Mitgliedsvereine mit einem BHLD-Mitgliederausweis zur Identifikation bei Veranstaltungen, im Pannfall u.ä.

Multiplikatoren nach Vorne

Eine wichtige Funktion in der Kommunikation und Repräsentation nach Außen fällt den Regionalvertretern zu: Sie sind das Bindeglied zwischen den Vereinen und dem Vorstand bzw. der Geschäftsführung des BHLD. Bereits 2012 wurden 17 Regionalvertreter benannt, die ihrerseits ihre eigenen Vereine als Vorstände im Bundesverband repräsentieren. In der Regel sind dies erfahrene Vereinsvorsitzende, die die Szene schon länger kennen und die umgekehrt in der Szene weitgehend bekannt sind. Sie dienen als Multiplikatoren, da Sie befreundete Vereine über die Ziele des BHLD informieren, und die Entscheider ansprechen können, um für eine Mitgliedschaft zu werben.

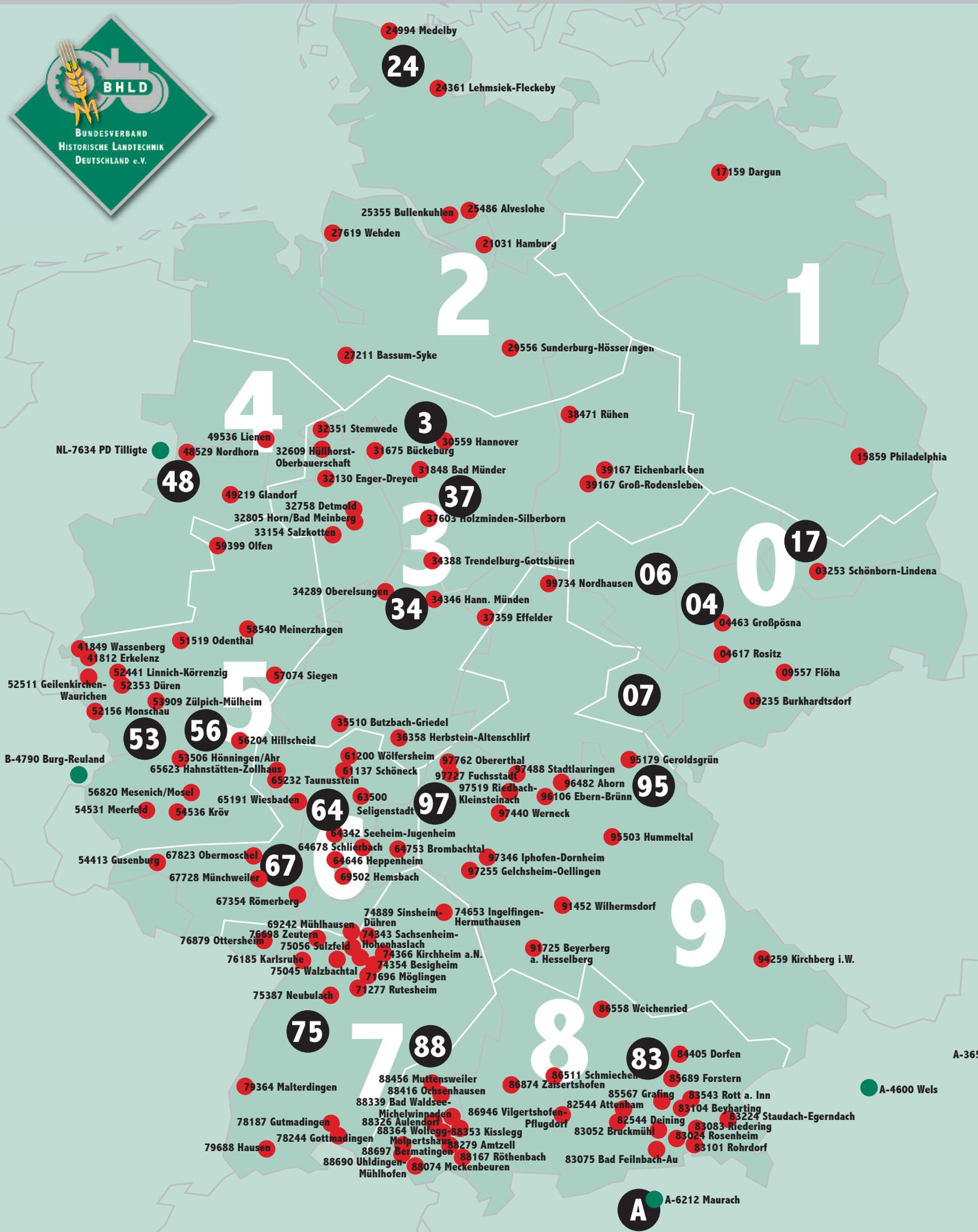
Unser Ziel sollte es sein, dieses Jahr die Marke von 200 Mitgliedern zu knacken! Wenn es jedem Regionalvertreter und jedem Vorstandsmitglied gelingt zwei Vereine für eine Mitgliedschaft zu gewinnen, sollte dies machbar sein.

Diese Ausgabe enthält eine komplette Liste unserer Mitglieder. Sie soll zum einen der Überprüfung dienen, welche Clubs bereits Mitglied sind, kann aber auch als Anreiz dienen und zeigen, wer bei uns bereits als Mitglied eingetragen ist.

Die Verteilung unserer Mitglieder auf einer Deutschlandkarte zeigt deutlich, dass es große Flächen gibt, in denen der BHLD noch nicht präsent ist. Eine Liste von Vereinen, die noch nicht Mitglied bei uns geworden sind, kann bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Weitere Kollegen, die die Aufgabe eines Regionalvertreters übernehmen wollen sind ebenfalls aufgefordert sich zu melden.

Ohne Information keine Kommunikation

Ein weiteres wichtiges Medium ist und bleibt der BHLD-Infobrief. Er sollte wenigstens 3 bis 4 Mal pro Jahr erscheinen und die Mitglieder mit den aktuellen Nachrichten versorgen. Hier werden wir versu-



chen auch inhaltlich mehr über Partnerschaften und Angebote des BHLD zu informieren. Langfristig ist zu überlegen, ob wir nicht eine Datenbank aller Einzelmitglieder anlegen sollten, um so einen wirklich großen Personenkreis schnell Online informieren zu können.

Für die Werbung bei Vereinen um eine Mitgliedschaft, vor allem aber bei der Akquisition von Sponsoren und künftigen Partnerschaften, halten wir die gedruckte Version des Infobriefs ausdrücklich für ein wichtiges Instrument.

Infobrief und Homepage stehen in einem engen Zusammenhang. Die Inhalte des Infobriefs ergeben sich unter anderem aus den Nachrichten, die wir über die Homepage immer aktuell halten können. Die Vorarbeiten zur Neugestaltung und Aktualisierung der homepage haben begonnen und erklärtes Ziel ist, bis Ende September eine funktionierende und informative Homepage einzurichten, die es auch erlauben wird verschiedene Datenbanken anzulegen, wie es in den letzten Vorstandssitzungen angeregt und verabschiedet wurde. So könnte der Infobrief auch leicht an alle Einzelmitglieder, die über eine E-Mail-Adresse verfügen, elektronisch verteilt werden.

Das „Who-is-who“ der Szene

Ein weiteres Medium, das wir künftig zur Werbung und zur Steigerung des Bekanntheitsgrades nutzen werden, ist das BHLD-Jahrbuch, das 2015 erstmals erscheinen wird. Es wird alle zur Verfügung stehenden Adressen der Szene (Vereine) aufnehmen und Dienstleister, Händler und sonstige



wichtige Ansprechpartner und Einrichtungen auflisten. Dazu kommen redaktionelle Beiträge über Informationen und Leistungen, die für die Arbeit der Vereine hilfreich sind.

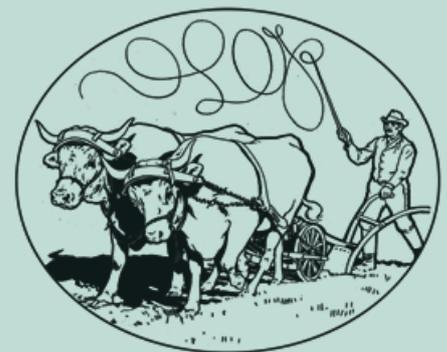
Finanziert wird das Jahrbuch, das zunächst in einer Auflage von 30.000 Exemplaren erscheinen soll, durch Anzeigen. Die Jahrbücher werden kostenlos auf den großen Messen und Veranstaltungen rund ums Jahr von Rendsburg im Februar bis Alsfeld im Oktober verteilt werden. Größere Mengen können gegen Erstattung der Frachtkosten von den Mitgliedsvereinen auch zum Verteilen auf ihren Veranstaltungen angefordert werden.

Ohne Moos nix los

Wie bereits erwähnt, kann der Bundesverband seine Vorhaben ausschließlich über seine eingehenden Mitgliedsbeiträge

nicht finanzieren. Deshalb ist es notwendig Allianzen und Partnerschaften mit bekannten Einrichtungen und Gremien zu suchen, mit denen zum einen eine breitere Öffentlichkeit entstehen kann und darüber hinaus langfristig Projekte wie Ausstellungen, Schrauberkurse, Informationsveranstaltungen oder Historische Feldtage veranstaltet und Publikationen und Dokumentationen veröffentlicht werden können. Bei allen Projekten sind wir deshalb auf der Suche nach ideellen Partnern aber auch Sponsoren.

Erste Erfolge brachte die AGRITECHNICA, die uns Türen zur landtechnischen Industrie und zu einigen Traktorenherstellern öffnete. Aber auch das Sponsoring durch Dienstleister und durch Händler der Szene wird uns bei unseren Projekten weiterhelfen.



Die DLG – ein starker Partner

Ganz besonders haben wir uns darüber gefreut, dass gerade die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft DLG e.V. in Person ihres Hauptgeschäftsführers, Dr. Reinhard Grandke, auf der Retro Classics 2013 in Stuttgart auf uns zugekommen ist und

Die Regionalvertreter des BHLD

- PLZ 04 Sachsen**
- PLZ 06 Sachsen-Anhalt**
- PLZ 07 Thüringen**
- PLZ 17 Brandenburg**
- PLZ 24 Holstein**
- PLZ 30 Niedersachsen**
- PLZ 37 Niedersachsen**
- PLZ 34 Nordhessen/Südl. Niedersachsen**
- PLZ 53 Eifel**
- PLZ 56 Nördliches Rheinland-Pfalz**
- PLZ 67 Nordpfalz**
- PLZ 75 Schwarzwald**
- PLZ 83 Bayern**
- PLZ 88 Oberschwaben**
- PLZ 95 Frankwald**
- PLZ 97 Unterfranken**
- PLZ A Österreich**

- Horst Bärsch
- Werner Burkhardt
- Rainer Pöhlmann
- Hartmut Müller
- Michael Bollweg
- Helmuth Schnieber
- Friedel Koch
- Eckard Finger
- Josef Drückes
- Eckardt Kilian
- Karl Hans Kraus
- Wolfgang Fleischer
- Peter Berger
- Albert Pfender
- Thomas Schönwälder
- Dominik Schaupp
- Richard Lindner

- Lanzfreunde Sachsen
- Lanzfreunde Sachsen
- Lanzfreunde Rositz
- Lanz-Bulldog-Club Lindena
- Lanz-Bulldog-Club-Holstein
- Die Selbstzünder
- Oldtimerfreunde Silberborn
- Traktor-Oldtimer-Freunde Wiershausen
- Verein hist. Fahrzeuge Eifel-Ardennen
- Traktorfreunde Kannenbäckerland
- Lanz Bulldog Club Nordpfalz
- OK Oldtimer Kumpels
- Bulldogclub Langenpfunzen
- MSM - Bulldog- und Schlepperfreunde Kisslegg
- Traktorfreunde Geroldsgrün
- Museums- und Landmaschinen-Freunde Fuchsstadt
- Traktorclub Maurach/Achensee

Stand: 15. Juli 2014

Mitgliedervereine des BHLD

PLZ-Gebiet 0

Lanz Bulldog Club Lindena e.V.	D 03253 Lindena
Lanzfreunde Sachsen	D 04463 Großpösna
Lanzfreunde Rositz	D 04617 Rositz
Bulldog-Freunde Erzgebirge e.V.	D 09235 Burkhardtsdorf
MC Flöha e.V.	D 09557 Flöha

PLZ-Gebiet 1

Schlepperfreunde Philadelphia e.V.	D 15859 Philadelphia
IGHL Dargun e.V.	D 17159 Dargun

PLZ-Gebiet 2

TOCH Hamburg	D 21031 Hamburg
Oldtimerfreunde rund um Eckernförde	D 24361 Lehmstieg
Oldtimerfreunde Medelby	D 24994 Medelby
De Rantzauer Treckerfrünn	D 25355 Bullenkuhlen
Lanz-Bulldog-Club Holstein e.V.	D 25486 Alveslohe
Alteisenfreunde Twistringen-Neubuchhshn. e.V.	D 27211 Bassum
Oldtimer-Club-Wehden	D 27619 Wehden
Lanz-Bulldog-Club Oyten-Backsberg e.V.	D 28876 Oyten
Museumsdorf Hösseringen	D 29556 Suderburg-Hösseringen

PLZ-Gebiet 3

Die Selbstzünder e. V.	D 30559 Hannover
Hanomag IG e. V.	D 31139 Hildesheim
Rusbender-Trecker-Treff e. V.	D 31675 Bückeburg
Sünteltaler Treckerfreunde e.V.	D 31848 Bad Münder
Altraktoren- & Landmaschinenfde. Dreyen e.V.	D 32139 Spenge
Altmaschinenfreunde Levern	D 32351 Stenwede-Levern
Veteranenfreunde Oberbauerschaft	D 32609 Hüllhorst-Oberbauerschaft
Altraktoren- & Mfz.-Freunde Fstm. Lippe e.V.	D 32758 Detmold-Brokhhausen
IG Sälzer Treckerfreunde	D 33154 Salzkotten
Traktor-Oldtimer-Freunde Wiershausen e.V.	D 34346 Hann. Münden
Hist. Agrar und Forsttechnik Gottsbüren	D 34388 Trendelburg-Gottsbüren
Deutz-Freunde aus Butzbach-Griedel	D 35510 Butzbach-Griedel
1. Dt. Oldtimer-Traktor RC Vogelsberg e.V.	D 36358 Herbstein-Altenschlirf
Oldtimer- & Schlepperverein Effelder	D 37359 Effelder
Oldtimerfreunde Silberborn e.V.	D 37603 Holzminden-Silberborn
Bulldog-Club-Drömling e.V.	D 38471 Rühen
SF „Kolbenglück“ Eichenbarleben	D 39167 Eichenbarleben

PLZ-Gebiet 4

Lanz-Bulldog-Verein „West“ e.V.	D 41812 Erkelenz
IG Historische Landmaschinen Düren e.V.	D 41812 Erkelenz
Treckerclub Nordhorn e.V.	D 48529 Nordhorn
V.H.L.T. Glandorf und Umgebung e.V.	D 49219 Glandorf
AckerGiganten Tecklenburger Land e.V.	D 49536 Lienen

PLZ-Gebiet 5

B.U.F. Bergische Unimog Freunde IG	D 51519 Odenthal
Treckerverein Monschauer Land e. V.	D 52156 Monschau
Trecker- & Lanz-Verein Düren e.V.	D 52353 Düren
Treckerfreunde Körrenzig	D 52441 Linnich-Körrenzig
IG Alte Traktoren Waurichen e.V.	D 52511 Geilenkirchen-Waurichen
IG Beeck	D 52511 Gelsenkirchen
Ahr-Glühköpp	D 53506 Hönningen Ahr
Treckerfreunde „Joot-Jonge“	D 53909 Zülpich-Mülheim
Lanz Club Gusenburg	D 54413 Gusenburg
Schlepperfreunde Meerfeld e. V.	D 54531 Meerfeld
Oldtimerfreunde Kröv	D 54536 Kröv/Mosel
Traktorfreunde Kannenbäckerland	D 56204 Hillscheid
Schlepper Camper AGV	D 56820 Mesenich
TF Siegerland & Porsche-Diesel-Club	
Europa e.V. Siegen	D 57074 Siegen
Treckerclub Müllenbach e.V.	D 58540 Meinerzhagen
Schlepperfreunde Olfen e.V.	D 59399 Olfen

PLZ-Gebiet 6

Traktoren-Verein Budesheim e.V.	D 61137 Schöneck
IG Hist. Landmasch. Wetterau-Main-Kinzig e.V.	D 61200 Wölfersheim
Traktorenfreunde Seligenstadt e.V.	D 63500 Seligenstadt
Odenwälder Teilemarkt	D 64342 Seeheim-Jugenheim
Schlepperfreunde IMS Schlierbachtal	D 64678 Schlierbach
Odenwälder Oldtimerfreunde &	
Traktorfreunde Bad König	D 64753 Brombachtal
Bulldogfreunde Wiesbaden-Bierstadt	D 65191 Wiesbaden
Traktorfreunde Seitzenhahn e.V.	D 65232 Taunusstein
TC „Ackerkralle“ Taunus-Westerwald e.V.	D 65623 Hahnstätten-Zollhaus
Schlepperfreunde Römerberg	D 67354 Römerberg
Pfälzer Bulldog-Club e.V.	D 67728 Münchweiler
Lanz Bulldog Club Nordpfalz e.V.	D 67823 Obermoschel
Schlepperfreunde Mühlhausen 1995 e.V.	D 69242 Mühlhausen
Freunde Hist. Fahrzeuge & Geräte	
Hemsbach e.V.	D 69502 Hemsbach

uns eingeladen hatte, über eine Partnerschaft mit der DLG nachzudenken.

Bereits in einem zweiten Gespräch wurde in Groß-Umstadt die Umsetzung einer Ausstellung auf der AGRITECHNICA beschlossen. Ein weiterer gemeinsamer Auftritt ist in diesem Jahr im August auf dem Historischen Feldtag in Nordhorn geplant. Hier werden wir auch Gespräche weiterführen, wie eventuell ein gemeinsames Projekt in Form eines Historischen Feldtags, organisiert von BHLD und DLG, etabliert werden könnte, um das Thema Historische Landtechnik und die Aktivitäten beider Organisationen bundesweit einem breiteren Publikum nahe zu bringen.

Als Partner ist die DLG für den BHLD geradezu prädestiniert. Die Förderung der Mechanisierung in der Landwirtschaft war von Anbeginn einer der Schwerpunkte der 1885 gegründeten DLG. Max Eyth selbst nahm sich dieses Themas mit großer Gründlichkeit an, da er sah und es erlebte, dass in Deutschland die Skepsis gegen-

über der Technik, vor allem in der Landwirtschaft, im 19. Jahrhundert noch weit verbreitet war. Was musste getan werden, „um den Gebrauch von deutschen Geräten bei unseren Landwirten zu beleben (...) und um der Verbreitung unzweifelhaft schlechter Fabrikate entgegenzuwirken?“ Eyth und seine Mitstreiter begannen zunächst damit, die Fakten für die aktuelle Situation akribisch zusammen zu tragen und zu analysieren und stellten die Ergebnisse der Fachwelt und einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung. Um die bis dato fehlenden Zukunftsperspektiven für die landwirtschaftlichen Betriebe wie auch für das deutsche Landmaschinenwesen generell zu verbessern, sollte der „offensichtlichen Rückständigkeit im Maschinen- und Gerätwesen“ sowie der „Vorherrschaft des Imports“ mit folgenden Maßnahmen begegnet werden:

- Sachverständige und objektive Prüfung von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten,

- Veröffentlichung der Prüfergebnisse ergänzt durch Erfahrungsberichte aus der Praxis,
 - Beobachtung des landwirtschaftlichen Maschinenwesens im In- und Ausland,
 - Informationsaustausch auf Versammlungen sowie
 - gut organisierte Maschinenschauen auf jährlich stattfindenden Ausstellungen.
- Heute hat die DLG über 25.000 Mitglieder und ist eine für jeden offene Fachorganisation. Sie ist politisch unabhängig. Rund 200 hauptamtliche Mitarbeiter und mehr als 3.000 ehrenamtliche Experten erarbeiten gemeinsam Lösungen für die Herausforderungen der Branche. Die über 80 Ausschüsse, Arbeitskreise und Kommissionen bilden dabei das Fundament für Sachverstand und Kontinuität in der Facharbeit.

Grundlage und Selbstverständnis der DLG ist die Förderung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts in der Agrar- und Ernährungswirtschaft.

PLZ-Gebiet 7

Brummifreunde Leonberg e.V.	D 71277 Rutesheim
Bulldog- & Schlepperfreunde Württ. e.V.	D 71696 Möglingen
Schlepperfreunde Hohenhaslach e.V.	D 74343 Hohenhaslach
Veteranenfreunde Ottmarsheim e.V.	D 74354 Besigheim-Ottmarsheim
Dreschgemeinschaft Dühren e.V.	D 74889 Sinsheim-Dühren
Bulldog-Oldtimer Team Wössingen e.V.	D 75045 Walzbachtal
Vogelverein Flehingen, Abt. Bulldogfreunde	D 75056 Sulzfeld
IG Historische Landtechnik Remchingen	D 75196 Remchingen
OK Oldtimer Kumpels	D 75387 Neubulach
OSCK & Messe Sinsheim	D 76698 Zeutern
Oldtimerfreunde Ottersheim	D 76879 Ottersheim
Kramer-Allesschaffer-Freunde	D 78187 Gutmadingen
FAHR-Schlepper-Freunde e.V.	D 78244 Gottmadingen
Schlepperfreunde Wiesental-Dinkelberg	D 79688 Hausen

PLZ-Gebiet 8

Oldtimerfreunde Endlhausen & Umgebung e.V.	D 82544 Attenham
Hist. Fahrzeugverein Deining e. V.	D 82544 Deining
Bulldog-Club Langenpfunzen e.V.	D 83024 Rosenheim
Oldtimerfreunde Kirchdorf	D 83052 Bruckmühl
Oldtimerfreunde Au-Kematen-Dettendorf e.V.	D 83075 BadFeinbach-Au
Schlepperfreunde Söllhuben	D 83083 Söllhuben-Riedering
Bulldogverein Aschau e.V.	D 83101 Rohrdorf
Lanzfreunde Bayern	D 83104 Beyharting
Freunde alter Bulldogreptilien	
Übersee-Feldwies e.V.	D 83224 Staudach-Egerndach
Stiftung Attel & Freunde alter Fahrzeuge	D 83543 Rott a. Inn
Freunde alter Fahrzeuge Rott am Inn e.V.	D 83543 Rott, Oberlohen
Oldtimerfreunde Dorfen	D 84405 Dorfen
Eicherfreunde Forstern e.V.	D 85689 Forstern
Traktor- & Oldtimerfreunde	
Langenhaslach 1989 e.V.	D 86476 Langenhaslach
Schlepperfreunde Schmiechen e.V.	D 86511 Schmiechen
Agri-Kultur-Freunde e.V.	D 86558 Weichenried
Lanz-Bulldog & Oldtimer-Traktoren-Freunde	
Wolnzach/Hallertau	D 86558 Weichenried
Formel1- u. Oldtimerfreunde	
Zaisertshofen e.V.	D 86874 Zaisertshofen
Bulldogfreunde Pflugdorf e.V.	D 86946 Vilgertshofen-Pflugdorf
Allgaier-Porsche-Diesel-Freunde	
Bodensee e.V.	D 88074 Meckenbeuren
Oldtimer-Freunde Westallgäu e.V.	D 88167 Röthenbach

HELA-Traktorenfreunde Aulendorf	D 88326 Aulendorf
und FV/MV Blönried-Zollenreute	D 88339 Michelwinnaden
Oldtimerfreunde Michelwinnaden	D 88353 Kisslegg
MSM – Bulldog- & Schlepperfreunde Kisslegg	D 88364 Wolfegg
Voralpgäuer Oldtimer-Veteranen e.V.	D 88416 Ochsenhausen
Bulldogfreunde Ochsenhausen	D 88456 Muttensweiler
Oldtimerfreunde Federbach-Schussen	D 88690 Uhlhingen-Mühlhofen
Traktormuseum Bodensee	D 88697 Bermatingen
Lanz Bulldog Club Bodensee e.V.	

PLZ-Gebiet 9

Oldtimerfreunde Zennggrund e.V.	D 91452 Wilhermsdorf
Oldtimerfreunde Beyerberg	D 91725 Beyerberg
Traktorfreunde Geroldsgrün e.V.	D 95179 Geroldsgrün
Museumsverein f. Kraft- & Zugmaschinen e.V.	D 95503 Hummeltal
Oldtimerfreunde Brünn	D 96106 Ebern-Brünn
Förderverein Gerätemuseum des	
Coburger Landes e.V.	D 96482 Ahorn
Schlepper- und Landmaschinenfreunde	
Tauber-Franken e.V.	D 97255 Gelchsheim
Dreschgemeinschaft Oldtimerfreunde	
Stadtlauringen	D 97488 Stadtlauringen
Bulldog Oldtimerfreunde Haßberge	D 97519 Riedbach
Museums- & Landmaschinenfreunde	
Fuchsstadt e.V.	D 97727 Fuchsstadt
Bulldogfreunde „Vorröhn“ 1992 e.V.	D 97762 Obererthal
Halsbacher-Dreschfreunde e.V.	D 97816 Lohr-Halsbach
IFA-Museum Nordhausen am Harz e.V.	D 99734 Nordhausen

Österreich

Verein Historische Landtechnik Österreich	A 3652 Leiben
Traktorverein Achensee	A 6212 Maurach/Achensee

Belgien

Verein hist. Fahrzeuge Eifel-Ardennen e.V.	B 4790 Burg-Reuland
--	---------------------

Niederlande

Oldtimerclub Tilligte	NL7634PD Tilligte
-----------------------	-------------------

128 Vollmitglieder / 19 Fördermitglieder
Stand: 15. Juli 2014

Die Arbeitsfelder umfassen:

- wissenschaftliche Erkenntnisse aufbereiten und vermitteln,
- Fachausstellungen organisieren,
- Testen von Technik und Betriebsmitteln,
- Testen von Lebensmitteln.

Aufklärung und „Amtshilfe“

Als Bundesverband wird uns auch künftig die bestehende, leider immer noch völlig unübersichtliche Besteuerung und Zulassung unserer Oldtimer-Traktoren und Zugfahrzeuge, welche zu gelegentlichen Arbeitseinsätzen bei der Landschaftspflege und bei Nebenerwerbsarbeiten für Land- und Forstwirtschaft herangezogen werden, beschäftigen. Nach wie vor gehen Anfragen diesbezüglich bei uns ein, da bisher in den verschiedenen Landkreisen des Bundesgebiets keine einheitlich verbindliche Regelungen bestehen. Wir sehen es als unsere Verpflichtung an, die Betroffenen hier gemeinsam mit anderen ein-

schlägigen Verbänden zu unterstützen.

Mit Rechtsbeistand durch den ADAC und entsprechenden Anträgen werden wir künftig weiter an einer für alle verbindlichen und einheitlichen Regelung der Besteuerung bzw. der Steuererleichterung oder -befreiung arbeiten. Sachliche Informationen und Beiträge zu diesem Thema sind immer willkommen.

„Netwörking“ ist angesagt

Um in technischen Fragen und Problemen der Restaurierung kompetente Antworten zu liefern, kommen wir künftig nicht umhin, Spezialisten aus unseren Reihen zu benennen, die als Technikreferenten für bestimmte Marken und Typen zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollten wir auch in der Lage sein, Schrauberkurse, technische Lehrgänge und Seminare anzubieten. Bisher bewerben wir die Schrauberkurse der BuSF und die Dampfkessellehrgänge der Hanomag IG, die in

Zusammenarbeit mit den Freunden historischer Landtechnik Immensen angeboten werden. Weitere Veranstaltungen bitten wir zu melden.

Beim Umgang mit Informationen in heutiger Zeit werden wir langfristig auch nicht umhinkommen, eine Bestandsaufnahme der Fahrzeuge in der Szene zu erstellen, um überhaupt eine Vorstellung davon zu bekommen, welche Substanz in den Vereinen, öffentlichen und privaten Sammlungen vorhanden ist. So könnte z.B. bei Themenveranstaltungen abgefragt werden, ob Fahrzeuge und Geräte für Ausstellungen oder Vorführungen regional oder bundesweit grundsätzlich zur Verfügung stünden.

Der Aufbau einer für alle zugänglichen Datenbank mit zuverlässigen technischen Daten über Maschinen und Geräte macht ebenfalls Sinn. Dazu werden wir künftig verstärkt das Internet und unsere bald neugestaltete Homepage nutzen.

Hubert Flaig



Gemeinsam mehr erreichen

Letter of Intent bildet die Basis für die Zusammenarbeit mit der DLG

Die DLG ist für unsere Ideen und Ziele der inhaltliche Impulsgeber schlechthin: Wie kein anderer hat der Schriftsteller und Ingenieur Max Eyth, Gründer der DLG, der Technik in der Landwirtschaft im 19. Jahrhundert zum Durchbruch verholfen. Wer sich mit dem Thema Historische Landtechnik beschäftigt, wird daher immer wieder auch mit der nun bald 130-jährigen Geschichte der DLG konfrontiert. Daraus ergeben sich unzählige Themen, die beide Organisationen – DLG und BHLD – beschäftigen und verbinden. Letztendlich schlägt die Zusammenarbeit mit der DLG auch eine Brücke zum besseren Verstehen heutiger Landtechnik und landwirtschaftlicher Produktionsweisen.

Bereits im März 2013 hatte durch Vermittlung von Georg Brodt ein erstes Treffen von Vorstandsmitgliedern des BHLD mit Dr. Reinhard Grandke, Hauptgeschäftsführer der DLG, auf der Retro Classics in Stuttgart stattgefunden. Auf Einladung der DLG gab es zwei Monate

später einen Gegenbesuch von Georg Brodt und Hubert Flaig bei Dr. Grandke im DLG-Testzentrum in Groß-Umstadt. Dabei wurde das erste gemeinsame Projekt, die Ausstellung „100 Jahre Effizienz – Rudolf Diesel und die Landtechnik“ initiiert, die in kurzer Zeit realisiert wurde und durch einen vollen Erfolg gekrönt war (S. 15). Durch die gezielte Werbung und die zentrale Lage innerhalb des Messegeländes kamen nach DLG-Angaben 14,3% der insgesamt rund 450.000 AGRITECHNICA-Besucher zur Historischen Landtechnik im Pavillon 32 – mithin 64.000 Zuschauer – womit alle Beteiligten mehr als zufrieden waren. Der Aufwand hatte sich definitiv gelohnt.

Anlässlich dieser Ausstellung wurde von Seiten der DLG und dem BHLD ein Letter of Intent (LoI) unterzeichnet, den es nun mit Leben zu füllen gilt. Vor der Unterzeichnung des LoI gab BHLD-Präsident Georg Brodt ein Statement mit folgendem Wortlaut ab:

Beobachter und Teilnehmer bei der Unterzeichnung des LoI (v. links): Sascha und Kurt Theopold, Wilfried Krebs, (alle Hanomag IG), BHLD-Geschäftsführer Hubert Flaig, die Leiterin Servicebereich Marketing und Mitglieder der DLG Marika Prasser-Strith, Horst-Dieter Görg (Hanomag IG), DLG-Präsident Carl-Albrecht Bartmer, BHLD-Präsident Georg Brodt, DLG-Hauptgeschäftsführer Dr. Reinhard Grandke, Hendrik und Heiner Stentenbach (Treckerclub Nordhorn), Achim Gold (Historische Dampftechnik Kirchheim/ Teck)

„Frau Prasser-Strith, Herr Präsident Bartmer, Herr Dr. Grandke, meine sehr verehrten Damen und Herren,

lassen Sie mich zu Anfang einen kurzen Blick auf die Geschichte unseres Bundesverbandes Historische Landtechnik Deutschland, kurz BHLD, werfen. Vor mehr als 25 Jahren fanden sich Vorstände und Mitglieder von Traktorvereinen, wie es damals noch hieß, im fränkischen Hammelburg in der „IG Hammelburg“ zusammen, um im Wesentlichen die Veranstaltungstermine zu koordinieren und um über allgemein interessierende Fragen der damals noch überschaubaren Oldtimerszene zu diskutieren. Inzwischen gibt

Die Gespräche über eine Partnerschaft zwischen BHLD und DLG wurden durch einen Letter of Intent bestärkt. DLG-Hauptgeschäftsführer Dr. Reinhard Grandke (l.), DLG-Präsident Carl-Albrecht Bartmer (m.) und BHLD-Präsident Georg Brodt (r.) bei der Unterzeichnung. Der Wortlaut des Lol ist im folgenden komplett wiedergegeben.

es mehr als tausend Vereine und Interessengemeinschaften, die sich im Rahmen ihrer Brauchtumsveranstaltungen mit dem Thema historische Landwirtschaft befassen. Aus der erwähnten IG Hammelburg ging im Frühjahr 2010 der BHLD e.V. hervor unter seinem damaligen Präsidenten Alfred Vogel.

Vor gut einem Jahr regte nun Herr Dr. Grandke anlässlich einer ländlichen Brauchtumsveranstaltung auf der Hessischen Staatsdomäne Baiersröderhof ein Treffen unserer beiden Organisationen DLG und BHLD an, um nach Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zu suchen. In den folgenden konstruktiv und offen geführten Gesprächen zeigten sich sehr bald zahlreiche gemeinsame Interessen und Ziele, bezogen auf die Historie unserer Landwirtschaft. Aus meiner Sicht waren die Zusammenkünfte sehr erfolgreich – und was dabei herausgekommen ist, läßt sich hier auf der AGRITECHNICA anschaulich besichtigen. Weitere Details zur Ausstellung finden Sie in dem begleitenden Ausstellungskatalog.

Es ist mir ein Bedürfnis, meine sehr verehrten Damen und Herren, mich auch hier noch einmal sehr herzlich zu bedanken bei unserem Geschäftsführer Hubert Flaig und bei Dieter Görg von der Hanomag IG, die durch ihre unermüdliche und hervorragende Arbeit diese gelungene Präsentation historischer landwirtschaftlicher Maschinen überhaupt erst möglich gemacht haben. Mein besonderer Dank geht auch an Frau Prasser-Strith, Herrn Dr. Grandke und die Damen und Herren der DLG für die stets wohlwollende Begleitung dieser Ausstellung.

Ich hoffe und wünsche, daß die heute unterzeichnete gemeinsame Erklärung mit Leben erfüllt wird und daß die weitere Zusammenarbeit reiche Früchte zum Wohle unserer beiden Organisationen tragen möge.

Auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit!



Letter of Intent

zwischen
Bundesverband Historische
Landtechnik Deutschland e.V.
(„BHLD“)
Häckerweg 17, 71696 Möglingen
vertreten durch
Georg H. Brodt, Präsident
und
DLG e.V. („DLG“),
Eschborner Landstr. 122,
60489 Frankfurt/Main
vertreten durch
Carl-Albrecht Bartmer, Präsident

Präambel

Als Nachfolgeorganisation der IG Hammelburg wurde am 19. März 2010 der Verband **BHLD** – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. mit dem Sitz in D-71287 Weissach-Flacht gegründet.

Der BHLD fördert die Zusammenarbeit der Veteranen- und Oldtimervereine mit Schwerpunkt Landtechnik und deren Mitglieder auf Bundesebene. Er organisiert und koordiniert Veranstaltungen, Ausstellungen und Treffen, um einer breiten Öffentlichkeit historische Fahrzeuge, Maschinen und Geräte zu präsentieren, vorzuführen und darüber zu informieren.

Damit soll auf den Erfinder- und Pioniergeist früherer Generationen hingewiesen und das Interesse, insbesondere bei der Jugend, am Brauchtum, an der Technik und der Sozialgeschichte in

der Landwirtschaft geweckt und gefördert werden. Die Jugendlichen sollen mit der Handhabung dieser Geräte und Maschinen vertraut gemacht werden, um ihr Wissen an kommende Generationen weitergeben zu können.

Zweck und Ziele des Verbandes werden darüber hinaus insbesondere verwirklicht durch die Unterstützung und Beratung der angeschlossenen Vereine/Interessengemeinschaften und deren Mitglieder bei

- technischen Fragen und Problemen der Restaurierung,
- der Ausrichtung von technischen Lehrgängen und Seminaren,
- der Umsetzung von gesetzlichen Vorschriften zur Zulassung von motorgetriebenen Oldtimer-Fahrzeugen,
- versicherungsrechtlichen Fragen der Haftung bei Ausstellungen und Veranstaltungen (Treffen),
- der Herausgabe eines Informationsverbandsbriefes zur Dokumentation der Arbeit der BHLD,
- der Freigabe von Veröffentlichungen in den Medien/Fachzeitschriften mit Quellenangabe.

Die **DLG e.V.** (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft) wurde im Jahr 1885 von dem Ingenieur und Schriftsteller Max Eyth gegründet. Sie hat über 25.500 Mitglieder und ist eine Spitzenorganisation der Agrar- und Ernährungswirtschaft. Die Mitglieder kommen vor allem aus dem Agrar- und Ernährungsbereich, die sich

- zur Förderung von technischem, bio-

logischem und organisatorischem Fortschritt in der Agrar- und Ernährungswirtschaft,

- zur Förderung von Wissenschaft und Forschung, Bildung und Nachhaltigkeit sowie Verbraucheraufklärung,
- zur Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit,
- zur Förderung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung von „Schwellen- und Entwicklungsländern“ verbunden haben.

Die DLG ist unpolitischer Mittel- und Sammelpunkt für alle Fragen der sachlichen und ideellen land- und ernährungswirtschaftlichen Förderung.

Der Satzungszweck der DLG wird insbesondere verwirklicht durch

- Transfer wissenschaftlicher Forschungsergebnisse mit besonderer praktischer Relevanz,
- Förderung und Pflege der Aus- und Weiterbildung aller Angehörigen der agrar- und ernährungswirtschaftlichen Berufe in fachlicher und sozialer Hinsicht durch Schülertage, Traineeprogramme, Fachveranstaltungen, Universitätsveranstaltungen, Kolloquien, Seminare, etc.,
- Veranstaltung von regelmäßigen Ausstellungen von Tieren, Erzeugnissen, Hilfsmitteln und Maschinen,
- das Testen und Prüfen von landtechnischen sowie land- und ernährungswirtschaftlichen Erzeugnissen zur Entwicklung von Methoden, die dem Verbraucher neutrale und unabhängige Ergebnisse liefern,
- Durchführung fachlicher und wissenschaftlicher Veranstaltungen, Tagungen, Kolloquien, Seminaren, Symposien, Foren, zum Teil auch im Rahmen von Fachausstellungen, etc.,
- Veröffentlichung von Arbeiten der DLG in einem eigenen Organ, in Schriftenreihen, im Internet, im Archiv der DLG, in Merkblättern, usw.,
- Unterrichtung der Mitglieder und der Allgemeinheit über alle wissenschaftlichen Vorgänge auf den verschiedenen land- und ernährungswirtschaftlichen Fachgebieten durch Herausgabe entsprechender Zeitschriften und sonstiger Veröffentlichungen.

Vor dem Hintergrund ihrer satzungsmäßigen Aufgaben sehen es beide Organisationen als wichtig an, die historische Landtechnik und die damit verbundenen Aktivitäten zur Pflege des Wissens um die Technologien und Prozesse der Landwirt-

schaft nachhaltig zu pflegen und diese wertvollen Erkenntnisse sowohl der Fachwelt als auch der Gesellschaft im Übrigen nahe zu bringen.

Zur Umsetzung dieser gemeinsamen Ziele streben beide Organisationen an, eine enge Zusammenarbeit im Sinne einer Kooperation zu vereinbaren. In dieser Kooperationsvereinbarung soll insbesondere folgendes festgeschrieben werden:

§1 Ziele der Zusammenarbeit

Für beide Organisationen ist es wichtig, auf den Erfinder- und den Pioniergeist früherer Generationen hinzuweisen und das Interesse, insbesondere der Jugend an der Technikentwicklung in der Landwirtschaft zu fördern.

Beide Organisationen sind daran interessiert den Informations- und Erfahrungsaustausch über die historische Entwicklung in der Landwirtschaft sowohl national als auch international voranzutreiben.

§2 Inhalte der Zusammenarbeit

Die beiden Organisationen beabsichtigen sich gegenseitig insbesondere bei den nachfolgenden Bestrebungen zu unterstützen:

- Aufbau eines bundesweiten und internationalen Netzwerkes von Freunden der historischen und modernen Landtechnik
- Information über die landtechnischen Entwicklungen von gestern, heute und morgen über die Fachkreise hinaus
- Fachliche Erarbeitung von Stellungnahmen, Schriften und Merkblättern insbesondere zu den Anforderungen der historischen Landwirtschaft
- Organisation und Ausrichtung von Veranstaltungen
- Wechselseitigen Mitgliedergewinnung
- Konzeption, Planung und Einrichtung eines landwirtschaftlichen historischen Zentralarchivs und einer Bibliothek
- Aufbau einer Datenbank relevanter historischer Prüfberichte
- Beratung und Unterstützung von Projekten zur Erhaltung historisch besonders interessanter Maschinen und Technik
- Vermittlung erhaltenswerter Exponate an ausgewählte Museen
- Gemeinsame Veranstaltungen (z.B. Historischer Feldtag) mit Mitgliedervereinen in Deutschland (z.B. Nordhorn)
- Aufbau einer Szene-Datenbank der historischen Landtechnik
- Koordination der Veranstaltungstermine
- Veranstaltung von Fachtagungen zu

historischen Themen

- Auf- und Ausbau internat. Aktivitäten.

§3 Beirat

Für die strategische Ausrichtung und die konzeptionelle Steuerung der gemeinsamen Aktivitäten und Projekte soll ein Beirat eingerichtet werden.

Der Beirat soll sich aus jeweils zwei Vertretern des BHLD und der DLG zusammensetzen, die für jeweils drei Jahre von den Partnern benannt werden. Jeder Organisation steht es jedoch frei die jeweiligen Vertreter jederzeit abzuernufen und durch neue Vertreter zu ersetzen.

Der Vorsitz soll jährlich wechseln. Bei Abstimmungen gilt die einfache Mehrheit. Den Vorsitz soll für den ersten Jahreszeitraum der BHLD inne haben.

Im Beirat wird die Planung und Kontrolle der einzelnen Projekte und Aktivitäten vorgenommen. Bei den einzelnen Projekten stehen dabei die Ziele und Budgets der laufenden Projekte im Vordergrund. Weiterhin werden dort neue Projekte diskutiert und deren Ziele und finanzielle Rahmen besprochen sowie die Arbeitsteilung zwischen BHLD und DLG beschlossen.

Der Beirat tagt mindestens einmal im Jahr. Bei Bedarf oder auf Antrag eines Beiratsmitglieds kann der Vorsitzende des Beirates auch weitere Sitzungen einberufen.

§4 Nächste Schritte

- Abschluss eines Kooperationsvertrages unter Berücksichtigung der Festlegungen in diesem Lol bis (Monat/Jahr)
- Definition der einzelnen Leistungen der Partner zur Ausgestaltung – insbesondere der im Abschnitt Zusammenarbeit genannten Punkte – im Rahmen des Kooperationsvertrages.

§ 5 Schlussbestimmungen

Dieser Lol gibt das vollständige gemeinsame Verständnis der Parteien wieder. Mündliche Nebenabreden bestehen nicht. Änderungen und Ergänzungen dieses Lol bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für das Abweichen von dieser Schriftformerfordernis.

Hannover, 10. November 2014

100 Jahre Effizienz Rudolf Diesel und die Landtechnik

Die Sonderschau auf der AGRITECHNICA war für alle Beteiligten ein Riesenerfolg



Rudolf Diesel hat mit seinem Motor die Antriebstechnik revolutioniert. Zu seinen Lebzeiten wurden Dieselmotoren noch nicht in der Landwirtschaft eingesetzt. Heute ist Landtechnik ohne den Dieselmotor undenkbar.

Die Sonderschau „100 Jahre Effizienz“, die DLG, BHLd und Hanomag IG auf rund 1.000 m² zur AGRITECHNICA vom 10. bis 16. November 2013 in Hannover präsentierten, zeigte anhand von ausgewählten Exponaten die wichtigsten Entwicklungsschritte der Motorisierung von der Dampflokmobile bis hin zum modernen Dieselschlepper.

Als im Juni bei der DLG in Frankfurt die Entscheidung fiel, Rudolf Diesel und seinen „Nachfahren“ auf der AGRITECHNICA in Hannover eine Ausstellung zu widmen, war schnell ein Ansatz gefunden, diesen Teil der Diesel-Geschichte zu dokumentieren. Der dafür ins Auge gefasste Pavillon 32 unter dem so genannten EXPO-Dach erwies sich als herausragende Präsentationsmöglichkeit. Und auf die Frage des Hauptgeschäftsführers Dr. Grandke, wie wir denn Besucher dorthin locken wollten, war sofort klar: Mit Aktionen um eine ständig laufende Dampfmaschine, vielleicht auch noch mit der Vorführung eines stationären Dieselmotors.

Es war ein Glücksfall, dass sich ein sol-

cher dann in Bayern fand. Der DM 20, 1905 von der MAN als Nr. 33 gebaut, wurde von Balthasar Engelsberger, einem passionierten Sammler aus Bad Feilnbach bei Rosenheim bereitgestellt und gemeinsam mit Walter Bäumler und Josef Spiel betrieben. Nur der Transport des immerhin 3,8 m hohen Motors, fest montiert auf einer Lafette, machte einige Wochen Kopfzerbrechen, konnte dann aber in letzter Minute mit Hilfe der Spedition Dettmer gelöst werden.

Um die Aktionsfläche zum Thema abzurunden, wurde noch eine Ölförderpumpe, ein so genannter Pferdekopf, vom Deutschen Erdölmuseum aus Wietze geholt, der sich mittels Bewegungsmelder wie von Geisterhand gesteuert in Bewegung setzte, sobald sich Besucher dem Objekt näherten – ein echter „Hingucker“.

Im Pavillon selbst erinnerten 35 Exponate chronologisch an den Siegeszug des Dieselmotors, der in der Landwirtschaft vor knapp 90 Jahren einsetzte. Um die Entwicklungsschritte vom Dampf zum Dieselmotor zu präzisieren, verwies ein Hanomag WD-Tragpflug mit Petroleum-Motor auf die von Stock erfundenen Motorpflüge sowie ein Fordson F und ein WD-Radschlepper auf die erfolgreiche Motorisierung mit Benzinmotoren nach dem Ersten Weltkrieg. Hierfür standen

Balthasar Engelsberger (r.) und Josef Spiel (l.) führten den DM 20, der von der M.A.N. als Nr. 33 1905 gebaut wurde, dem staunenden Publikum vor. Der Motor stammt aus einer ehemaligen Schlosserei aus dem Kreis Rosenheim.



Als weitere Attraktion im Außenbereich lockte die „Imme“ die Besucher mit der Dampfpeife an.

Leihgaben der Hanomag IG, des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Hohenheim und von Familie Lining aus Moringen zur Verfügung.



Solche Pferdekopf-Pumpen trifft man vereinzelt heute noch in deutschen Erdöllagerstätten an.

Zwei der ersten deutschen Dieselschlepper: Benz OE und MWM-Motorpferd

Rudolf Diesel war es zwar vor der Jahrhundertwende gelungen, seine Idee eines „Gleichdruckmotors mit Eigenzündung“ in die Praxis umzusetzen, die Motoren waren aber aufgrund ihrer Dimensionen eher für die Industrie oder für den Einbau in Schiffen geeignet.

Erst mit den Vorkammer-Patenten der Benz & Cie Rheinische Gasmotoren-Fabrik AG gelang es, die Motoren auf eine Größe zu bringen, die auch für (Nutz-)Fahrzeuge geeignet war. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde nun in verschiedenen Firmen intensiv an Diesel-Fahrzeugen gearbeitet. 1924 liefen sowohl ein Lastwagen als auch ein Schlepper erst-

malig mit Dieselmotor. Mit dem Benz-Sendling S6-Schlepper, der über einen kompressorlosen Zweizylinder-Viertakt-Dieselmotor verfügte, wurde der weltweite Übergang zum Dieselmotor als Antriebsquelle im Ackerschlepper eingeleitet. Es war ein weiterer Glücksfall, gleich zwei frühe und seltene Dieseltraktoren in der Sonderschau präsentieren zu können. Sie kamen aus privaten Sammlungen: Der Benz OE von Dieter Dressel aus Bad Homburg und das MWM Motorpferd von Dr. Gerhard Schumacher aus dem neu gegründeten Traktormuseum Bodensee in Uhldingen-Mühlhofen.

Zur Erinnerung an den Sonderweg, den

die Firma Lanz einnahm, die 1922 mit dem ersten Rohölschlepper aufwartete, standen stellvertretend ein HR 5 Verkehrsbulldog von 1931 aus der Restauratorschmiede LANZmannheim, Hilgert, sowie das Schnittmodell eines Halbdiesel D 1708 aus dem DLM Hohenheim in der Ausstellung.

Ab 1923 schritt die Entwicklung des Dieselmotors unaufhaltsam fort. Immer mehr Unternehmen stellten Rad- und Kettenschlepper her, die nach und nach nur noch mit Dieselmotoren zum Einsatz kamen. So ging es in Deutschland und damit auch in der Sonderschau weiter mit einem Deutz MTZ 120 von 1929, den



Same aus ihrem Museum in Treviglio, Italien, extra hatte antransportieren lassen, einem Fendt Dieselross von 1953 und einem MAN von 1951, beide von den Freuden historischer Fahrzeuge (FhF) in Immensen zur Verfügung gestellt. Ein O&K-Schlepper aus Nordhäuser Produktion kam nebst Krone-Anhänger von der Maschinenfabrik Krone aus Spelle. Originalölfässer des Deutschen Erdölmuseums Wietze und ein Großfoto verwiesen auf die Zeiten des deutschen Ölbooms in Niedersachsen in den 1920er Jahren.

Einen starken Auftritt inszenierte die Hanomag IG um den D19-Motor. Das Ziel, alle Typen, in die dieses Aggregat einmal eingebaut war, zu vereinen, wurde nur knapp verfehlt. Vor der Kulisse der Betankung eines frühen Diesel-Kettenschleppers auf dem Feld und zwei weiteren Großfotos von den Diesel-Weltrekordfahrten 1939 bei Dessau konnten fünf besondere Fahrzeuge vereint werden: Ein RL 20-Bauernschlepper, eine ST 20-Straßenzugmaschine und ein Rekord Diesel-Pkw, alle ab 1937 mit dem 1,9-Liter-Hanomag Dieselmotor gebaut. Dazu der in Rekonstruktion befindliche Diesel-Weltrekordwagen sowie ein Nachkriegsradschlepper R25; dieser hatte zwar keinen D19-Motor mehr, sondern schon den moderneren D28, dafür hatte der R25 die Fahrgestellnummer 001, kommt aus Erstbesitz und befindet sich noch im Originalzustand. Abgerundet wurde die Hanomag-Präsentation durch ein Dutzend filigraner Holzmodelle von Lastwagen, Schleppern und Zugmaschinen aus Hannover, die Heinz Hunte, ein professioneller Großmodellbauer zeigte.

Das auf eine Privatinitiative hin entstandene IFA-Museum aus Nordhausen hatte fünf Maschinen aus DDR-Produktion nach Hannover gebracht, ergänzt noch durch drei Motoren aus Nordhäuser Fertigung. Neben der legendären Brockenhexe waren dies die Typen IFA-Pionier, zwei Famulus, einer davon als elektrisch betriebenes Schnittmodell, sowie der Biogas-Traktor TZ300-LNG/D von 1982, die täglich von ehemaligen IFA-Führungskräften und Mitarbeitern sowie ehrenamtlichen Museumskräften professionell betreut wurden.

Gegenüber wurde per Großfoto von einem Messestand von Boehringer auf die Unimog-Geschichte eingegangen; dazu durfte ein 2010er Unimog im Originalzustand nicht fehlen.



Das IFA-Museum Nordhausen war mit fünf Fahrzeugen und drei Motoren vertreten, darunter das Schnittmodell eines Famulus, das einst extra für die Leipziger Messe angefertigt wurde.



Diesel international: Der Lindner S14 mit Warchalowski-Motor ist ein Diesel-Schlepper aus österreichischer Produktion.



RL 20-Bauernschlepper, ST 20-Straßenzugmaschinen und Rekord-Diesel-Pkw wurden ab 1937 alle mit dem 1,9-Liter-Hanomag-Dieselmotor gebaut.



Zwei Highlights der Ausstellung warten beim Aufbau auf ihre end gültige Position: Der Hanomag-Rekordwagen von 1921 und die Lamborghini-Raupe C1.

Eine international bestückte Fahrzeuginsel begann mit einem Lindner-Schlepper mit äußerst seltenem Warchalowski-Motor, den Dr. Schumacher aus seiner Sammlung vom Bodensee beige-steuert hatte. Ein Same DA 25, ein Hürlimann H12 und der besonders interessante Weinbergsschlepper C1 von Lamborghini kamen vom Same|Deutz|Fahr-Museum aus Treviglio.

Den Beginn des Allrad-Zeitalters signalisierten stellvertretend drei Maschinen in der Ausstellung: Ein Ursus Bambi mit Knicklenkung, der einst in Wiesbaden gebaut wurde, ein Hanomag Brillant 701 aus Hannover sowie ein HSG Prototyp von Claas, der Vorläufer und Versuchsträger des heutigen Xerion. Claas war es auch, die mit einem „Huckepack“ den Einzug des Dieselmotors bei der Erntetechnik dokumentierte.

Zum Schluß präsentierte die Sonder-schau im Pavillon 32 noch ein Porsche-Schulprojekt. Die BBS6 aus Hannover zeigte einen vollständig restaurierten Porsche Master und einen im Fundzustand befindlichen Porsche AP22, der noch auf seine Restaurierung wartet. Eingerahmt waren die beiden „Rotnasen“ von zwei weiteren Ü40-Schleppern – einem IHC DLD 2 sowie einem Holder HD 12.

Durch die gezielte Werbung und die zentrale Lage innerhalb des Messegeländes kamen nach DLG-Angaben 14,3% der insgesamt rund 450.000 AGRITECHNICA-Besucher zu der Historischen Landtechnik, mithin 64.000 Zuschauer, womit alle Beteiligten mehr als zufrieden waren. Der Aufwand hatte sich mehr als gelohnt und so zeigten sich sowohl DLG-Präsident Carl-Albrecht Bartmer als auch sein Hauptgeschäfts-

führer Dr. Reinhard Grandke bei der Unterzeichnung des Letter of Intent mit BHLD-Präsident Georg Brodt sehr zufrieden, der die künftige Zusammenarbeit mit dem BHLD programmatisch umreißt.

Mit dem begleitenden Buch „100 Jahre Effizienz – Rudolf Diesel und die Landtechnik“ zur Ausstellung ist es darüber hinaus gelungen, noch mehr zu einem großen Teil der in Hannover aus-gestellten Exponate zu sagen. Den 21 engagierten Fachautoren aus allen Teilen der Republik ist es zu verdanken, dass 19 Beiträge mit insgesamt 365 Bildern am Ende 240 Seiten füllten. Der im Hardcover gebundene Band ist vor allem ein wertvolles Nachschlagewerk und bei dem moderaten Preis auch als schönes Geschenk geeignet.

Horst-Dieter Görg, Hubert Flaig



Der Ausstellungskatalog kostet 24,95 € zzgl. Versand

Bestellungen richten Sie bitte an:
Horst-Dieter Görg
Braunschweiger Str. 52
31134 Hildesheim
Tel. 0 51 21 - 8 48 56
h-dieter.gorg@t-online.de

ADAC Korporativclubs tagten am 28. März auf der Techno Classica in Essen

Auf der diesjährigen Tagung der ADAC Markenclubs in Essen konnte Thomas Alber, Leiter ADAC Klassik Mitglieder- und Clubbetreuung, zahlreiche Teilnehmer und hochkarätige Referenten begrüßen. Zunächst informierte Prof. Dr. Mario Theissen, Ex-BMW-Motorsportdirektor und seit 2013 ADAC Oldtimer-Referent, über die Aktivitäten des Ressorts ADAC Klassik.

Die ADAC Klassik und die Tagung der ADAC Markenclubs unterstützen aktiv den in 2009 gegründeten „Parlamentskreis Automobiles Kulturgut“ in dem Experten aller wichtigen Verbände direkt mit Mitgliedern des Deutschen Bundestags im Informationsaustausch stehen. So kann der ADAC für die Interessen seiner Oldtimer fahrenden Clubmitglieder sowie der ihm angeschlossenen Markenclubs eintreten. Erfolge wurden u.a. bereits bei den Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge in Umweltzonen erzielt. Bereits im Jahr 2002 wurde die ADAC Oldtimer-Sektion gegründet, um die besonderen Anliegen der im ADAC organisierten Oldtimer-Fahrer wahrnehmen zu können. Mit dem Beitritt zum Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) im Jahr 2007, hat die ADAC Klassik als aktives Mitglied deren nationale Vertretung (ANF – Autorité Nationale de la FIVA) in Deutschland übernommen.

In einem sich anschließenden Vortrag lobte FIVA-Präsident Patrick Rollet die gute und enge Zusammenarbeit und unterstrich sein Anliegen, die Bedeutung des Weltverbands in der Oldtimerszene weiter zu stärken. Auf Initiative der FIVA hat während der letzten drei Monate eine Umfrage bei Besitzern von Oldtimer-Fahrzeugen stattgefunden, die in 15 europäischen Ländern gleichzeitig durchgeführt wurde. Mit den aus der Umfrage gewonnenen Erkenntnisse können die Interessen der Szene bei den Institutionen der EU (wie z.B. dem Europäischen Parlament) und Politikern der jeweiligen Länder nun noch nachhaltiger vertreten werden.

Frank Reichert, Leiter der ADAC Klassik-Koordination (KLK), nahm Stellung zu der von den Medien ausgelösten aktuellen Kritikwelle und berichtete, dass diese erfreulicherweise keine negativen Auswirkungen für den Bereich Klassik zeigten. Im Zuge eines ganzheitlichen Reformpro-

zesses, der gemeinschaftlich durch Haupt- und Ehrenamt, Regionalclubs und Zentrale durchgeführt wird, findet aber eine konsequente Überprüfung von Selbstverständnis, Strukturen und Abläufen der Organisation statt.

Reichert erläuterte dazu die Umstrukturierung des bisherigen Ressorts MOC (Motortrad-, Oldtimer-, Markenclub- und Ortsclub-Koordination) zur Klassik-Koordination (KLK), die die zielgerichtete Zusammenarbeit und Interessenvertretung der Markenclubs noch effizienter machen soll. Die KLK wurde ist dazu in drei Fachbereiche aufteilt worden: Klassik Veranstaltungen (KLV), Klassik Interessenvertretung (KLI), Klassik Mitglieder- und Clubbetreuung und Historischer Sport (KLC). Vor allem im Bereich KLI soll der Informationsaustausch zwischen dem ADAC und den Markenclubs intensiviert werden, um verstärkt auf deren Interessen eingehen zu können.

Was die finanzielle Förderung der ADAC Korporativclubs angeht, gibt es aufgrund der momentanen Situation einen internen Beschluss, dass der ADAC bis auf weiteres keine bezahlten Anzeigen in Clubzeitschriften schalten wird. Damit den Markenclubs daraus aber kein Nachteil entsteht, kann die vertraglich vereinbarte finanzielle

Unterstützung entsprechend der Mitgliederzahl und ADAC-Quote als Druckkostenzuschuss anstatt einer Anzeigenschaltung in Rechnung gestellt werden. Künftig soll in loser Abfolge redaktioneller Input mit allgemeinen Klassik- und Clubthemen sowie ein Anzeigen-Bilderpool für Clubzeitschriften zur Verfügung stehen. Dieses Material kann alternativ oder ergänzend zu den Anzeigen in den Clubmagazinen erscheinen.

Auch 2014 bieten sich wieder zahlreiche hervorragende Veranstaltungen als Treffpunkte für die Markenclubszene zur Präsentation ihres Clubs, ihrer Fahrzeuge und zum Austausch unter Gleichgesinnten im Rahmen erlebnisreicher Programme an. Die neuen, dezentral ausgerichteten Anlaufstellen für die ADAC Clubs bieten allen Mitgliedern kürzere Anfahrstrecken und damit die Möglichkeit, die ADAC Clubbetreuung in dem jeweils für sie günstiger gelegenen Bundesgebiet zu treffen.

Thomas Alber verwies dazu auf die ADAC Veranstaltungsdatenbank, eine der am meist besuchten ADAC Klassik-Seiten. Die Seite www.adac.de/klassik stellt eine äußerst attraktive Möglichkeit dar, Clubveranstaltungen und Treffen einem breiten Publikum bekannt zu machen. Jährlich wird den Korporativclubs die Möglich-

keit geboten, sämtliche öffentlichen Veranstaltungstermine in der TerminiDatenbank des ADAC Internetauftritt zu integrieren. Terminänderungen und Ergänzungen können jederzeit nachgemeldet werden.

Den Wunsch nach einem Leitfaden für ADAC Korporativclubs, der unter anderem Unterstützung bei rechtlichen Fragen geben soll, lässt das Ressort Klassik derzeit bei der juristischen Abteilung des ADAC prüfen. Da in den Bundesländern häufig abweichende gesetzliche Regelungen bestehen, ist es schwierig, rechtliche Informationen, die bundesweit Geltung finden, zu verteilen.

Für 2015 ist die Markenclubtagung wieder während der Messe Techno Classica in Essen auf dem Messegelände geplant. Termin ist Freitag, der 17. April 2015.



ADAC

**Weil es viel zu tun gibt. Und noch mehr zu wissen:
Der ADAC Oldtimer-Newsletter**

Jetzt abonnieren unter:
www.adac.de/newsletter

➤ Kostenlos und alle 14 Tage neu!

BHLD im Doppelpack

Vorstand und Regionalvertreter treffen sich zu einer ersten gemeinsamen Arbeitstagung am 12. und 13. April 2014 in Hammelburg-Obererthal

Vorstandssitzung

Am 12. April fand die zweite Vorstandssitzung des Jahres in Hammelburg statt. Wie auf der ersten Sitzung in Riedstadt-Wolfkehlen beschlossen (s. S.4.), war für den folgenden Tag eine Versammlung mit den Regionalvertretern anberaumt worden. So bestimmte vor allem die Vorbereitung dieser Sitzung die Tagesordnung.

Zunächst aber legte Hubert Flaig den Entwurf eines Geschäftsführervertrages vor (TOP 1). Vom Vorstand wurden geringfügige Änderungen gewünscht. Der überarbeitete Entwurf ist inzwischen an den Vorstand nochmals per E-Mail zur Durchsicht verteilt und von beiden Seiten unterzeichnet worden.

TOP 2 galt der Zusammenarbeit mit der DLG. Nach letzten Gesprächen wurde das geplante Projekt, einen Historischen Feldtag in Bernburg zu organisieren, bis auf weiteres vertagt. Die DLG wird jedoch in diesem Jahr erstmals beim dort stattfindenden Historischen Erntefest mit einem Info-Stand vertreten sein, auf dem sich auch der BHLD präsentieren kann.

Auf dem Historischen Feldtag in Nordhorn ist ebenfalls ein gemeinsamer Auftritt geplant. Für die DLG ist von unserem Mitglied, dem Treckerclub Nordhorn, ein Zelt reserviert, in dem sie sich zusammen mit dem BHLD präsentieren kann.

Bezüglich der Einrichtung eines zentralen Archivs für historische Landtechnik haben sich erste Ansätze nicht konkretisiert.

In einem Brief bittet Karl Prillinger um Unterstützung beim Digitalisieren und Katalogisieren seines Archivs, das bisher erst zu rund einem Zehntel elektronisch erfasst ist (TOP 3). Der Vorstand wird klären, wie der BHLD unterstützend tätig werden kann. Dr. Grandke schlug bei einem Termin bei der DLG vor, Karl Prillinger gemeinsam mit Georg Brodt in Wels zu besuchen.

Für die Retro Classics (TOP 4) hatten Georg Brodt und Hubert Flaig Ehrenurkunden für den Ehrenpräsidenten Alfred Vogel und die Ehrenmitglieder Walter Enz und Dr. Klaus Herrmann vorbereitet. Sie wurden in kleiner Runde auf dem Stand der BuSF auf der Retro Classics jeweils mit einer Laudatio von Georg Brodt und

unter Mitwirkung von Peter Berger und Jürgen Hummel überreicht. Die Ausstellung selbst stieß auf großes Interesse und wurde von der Messe mit drei Pokalen bedacht (S. 22).

Zur Besprechung mit den Regionalvertretern (TOP 5) für den kommenden Tag gab es sieben Zusagen. Künftige Termine müssen deshalb früher festgelegt werden, um möglichst vielen Regionalvertretern die Möglichkeit zu geben, ihre Teilnahme terminlich zu planen. Für die kommende Versammlung hatte Mario Pfender einen umfangreichen Themenkatalog vorbereitet, den er dem Vorstand zur Diskussion und zur Ergänzung vorstellte:

- Verbesserung der Kommunikation zwischen Vorstand und Regionalvertretern
 - Verfügbarkeit aktueller Mitgliederlisten für die Arbeit der RV
 - Aufgaben der Regionalvertreter
 - Ausweitung des Netzwerks von Mitgliedern und Regionalvertretern
 - Ansprechpartner für die RV
 - Beteiligung der RV an Vorstandssitzungen
 - Ernennung neuer Regionalvertreter
 - Organisation regionaler Schrauberkurse.
- Diese Themen bestimmten im wesentlichen die Versammlung am darauffolgenden Tag.

Unter TOP 6 „Verschiedenes“ regte Peter Berger an, die Mitglieder des Vorstands im Infobrief bzw. auf der Homepage einzeln mit Bild und kurzem Lebenslauf vorzustellen. Auch die Regionalvertreter sollen sich in den Infobriefen vorstellen, um sie damit in der Szene bekannt zu machen. Jeder Vorstand und jeder RV ist deshalb aufgefordert ein Bild (Portrait) mit kurzem Lebenslauf (vor allem auch über Funktion und Werdegang innerhalb der Szene) an Hubert Flaig zu liefern.

Hubert Flaig wurde beauftragt, zeitnah die Homepage zu überarbeiten und zu aktualisieren und den neuen Infobrief zu erstellen. Die Clubabteilung des ADAC hat freundlicherweise auch wieder die Druckkosten für diese Ausgabe übernommen. Allerdings ist das vom ADAC zur Verfügung gestellte „Jahresbudget“ beschränkt, da sich der Zuschuss an der Gesamtzahl der ADAC-Mitglieder in den

dem BHLD angeschlossenen Vereinen errechnet. Wir müssen auch hier nach weiteren Finanzierungsmöglichkeiten suchen. Einen Beitrag dazu leistet beispielsweise die Anzeige der Zeitschrift „traction“ vom div-Verlag, München (S. 40).

Gemeinsame Sitzung des Vorstands mit den Regionalvertretern

Nach Begrüßung der Runde durch Präsident Georg Brodt und Vorstellung der Teilnehmer, stieg die Versammlung in die von Mario Pfender und Hubert Flaig vorbereitete Tagesordnung ein.

Zuerst legte das Gremium als künftige Sprachregelung fest, ab sofort nur noch die Bezeichnung „Regionalvertreter“ (RV) zu verwenden (TOP 1), um die bisher kursierenden verschiedenen Bezeichnungen abzustellen.

Die Aufgaben der Regionalvertreter (TOP 2) wurden im wesentlichen in vier Punkten zusammengefasst, die auf dem von Mario Pfender zusammengetragenen Aufgabenkatalog basierten. Demzufolge sollen die Regionalvertreter

1. vor allem als Vertreter den BHLD nach Aussen repräsentieren und als regionale Ansprechpartner des BHLD fungieren. Je nach Möglichkeit sollen sie auch neue Mitglieder (Vereine) werben,
2. regionale Versammlungen zur Terminabstimmung abhalten und dabei auch über aktuelle Themen des BHLD informieren sowie Wünsche, Anfragen und Vorschläge einholen. Horst Bärsch und Karl-Hans Krauss führen bereits solche Versammlungen durch.

3. Darüberhinaus sollen durch die RV rechtliche, versicherungstechnische und zulassungstechnische Fragen aufgegriffen werden, die mit Hilfe entsprechender Fachreferenten bearbeitet und zeitnah individuell oder auch später zentral beantwortet werden können.

4. Eine weitere Aufgabe könnte in der Etablierung regionaler Schrauberkurse bestehen. Karl-Hans Krauss ist dabei, einen solchen Kurs in seiner Region zu initiieren. Er regte auch an, neben den RV zusätzlich regionale „Werbebeauftragte“ zu benennen, die auf Veranstaltungen beispielsweise mit einem BHLD-Infostand präsent sein sollten. Dafür sind aber derzeit weder personelle noch organisatorische oder finanzielle Kapazitäten vorhanden. Wir können hier also nur an Freiwillige appellieren, die wir auf Anfrage gerne mit entsprechendem Material (Flyer, Aufkleber usw.) versorgen.



Die Besuche von Veranstaltungen (z.B. von Vereinsjubiläen) müssen zwischen RV und dem Vorstand abgestimmt sein. Dazu sind entsprechende Hinweise von den Vereinen an die RV und den Vorstand notwendig und ausdrücklich willkommen.

Die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und RV (TOP 3) soll generell intensiviert werden. Dazu ist vor allem eine funktionierende Kommunikation Voraussetzung: Auf dem BHLD-Server ist inzwischen die E-Mail-Adresse „regionalvertreter@bhld.eu“ eingerichtet. Damit kann jedes Mitglied bei Bedarf alle RV erreichen. Hubert Flaig stellt sicher, dass künftig die Regionalvertreter aktuelle Updates der Mitgliederlisten erhalten. Er ist auch ab sofort zuständiger Ansprechpartner für alle Regionalvertreter.

Der Versuch, die RV-Versammlung mit einer Vorstandssitzung zu koppeln, kann nach den jetzigen Erfahrungen, trotz nicht vollständiger Teilnahme, als absolut gelungen und produktiv bewertet werden. RV und Vorstand legten daher fest, künftig eine gemeinsame Sitzung im April und eine weitere direkt vor der Mitgliederversammlung im November abzuhalten. Weitere Fixtermine sind aktuell nicht erforderlich. In besonderen Fällen wäre es auch denkbar, eine Versammlung kurzfristig zu einem größeren, überregional stattfindenden Treffen, einzuberufen.

Das Thema flächendeckender Mitgliederwerbung und die Rekrutierung weiterer Regionalvertreter (TOP 4) präsentierte Hubert Flaig anhand der von ihm erstellten Karte (S. 8). Dass sich der BHLD um weitere Mitglieder und Regionalvertreter bemühen muss, steht außer Frage. Über

das „Wie?“ wird in der Agenda 2020 (S. 6) ausführlich informiert.

Unter TOP 5 „Anregungen und Wünsche“, wurde eine Liste mit den aktuellen Leistungen und Vorteilen des BHLD zum Werben von Neumitgliedern gefordert. Sobald die noch laufenden Gespräche mit Sponsoren konkrete Ergebnisse zeigen, werden wir über diese in unserem Flyer, auf der Homepage und im Infobrief informieren. Eine aktuelle Aufstellung ist auf Seite 7/Spalte 2 nachzulesen.

Bezüglich der Neufassung der Homepage wird die Einrichtung eines internen Bereichs mit unterschiedlichen Zugangsberechtigungen vorgeschlagen. Außerdem soll dort auch ein Marktplatz eingerichtet werden und eine aktuelle Material- und Bestellliste der Werbemittel (z.B. BHLD-Banner etc.) abrufbar sein.

Weiter wird gewünscht, eine Übersicht mit den wichtigsten Daten und Fakten zum BHLD im internen Bereich der Homepage vorzuhalten. Diese könnten die RV aber auch andere Mitglieder, die über den BHLD informieren wollen, beispielsweise für Gespräche mit der Presse und andere Mitteilungen nutzen.

Um die Vereine bei der Planung von Treffen zu unterstützen, wird angeregt eine Checkliste für Veranstaltungen zu entwickeln. Wir würden uns freuen, wenn sich auf der nächsten Mitgliederversammlung ein Redaktionsteam von „alten Hasen“ des Themas annehmen und ein entsprechendes Papier erstellen würde.

Bezüglich einheitlicher Club-Kleidung (Jacken oder T-Shirts) mit BHLD-Logo wird der Vorstand vorläufig keine Beschaffungen machen. Eine mit Logo bestickte

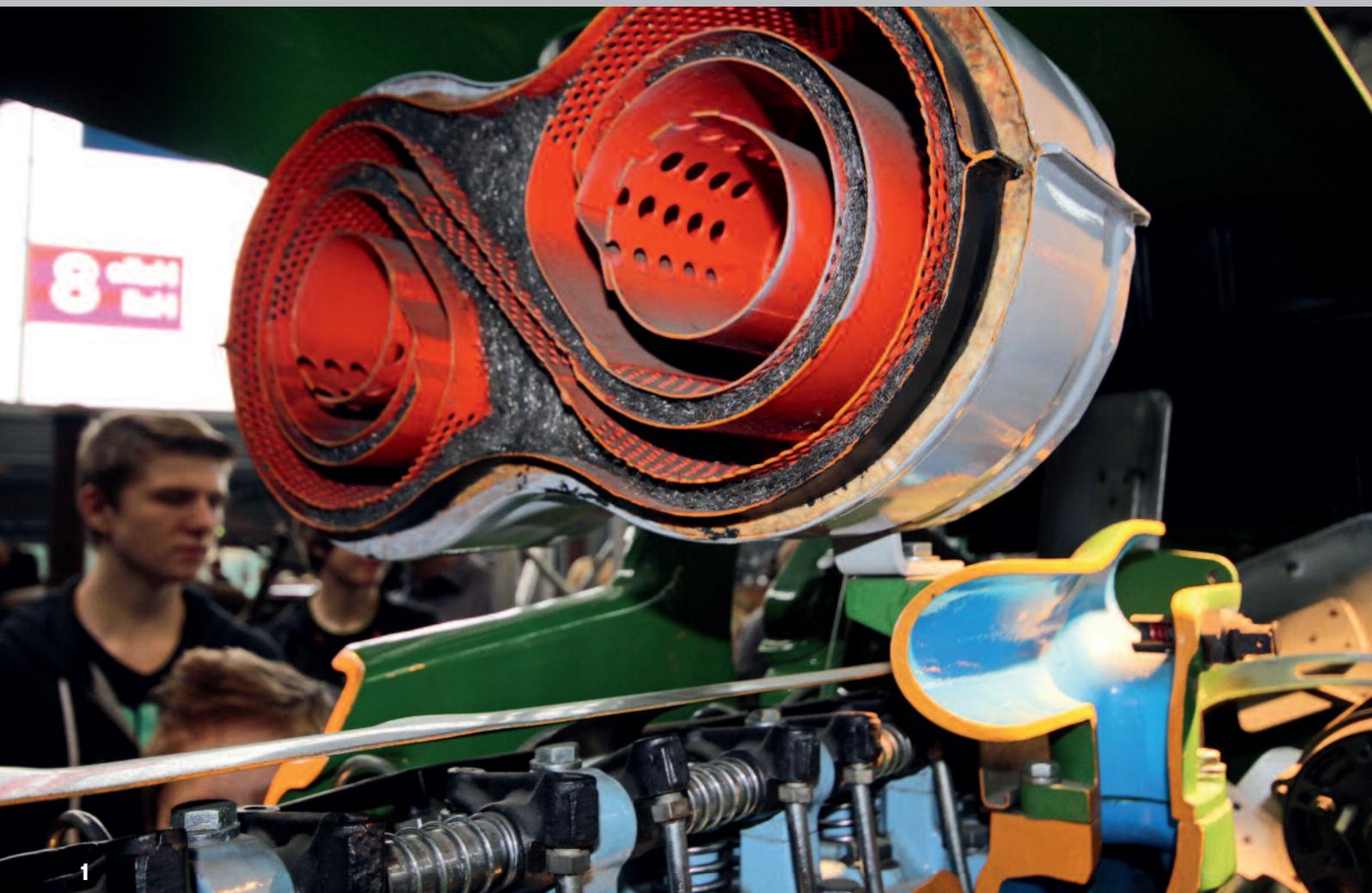
Die Teilnehmer von links: Robert Geyer, Friedel Koch, Wolfgang Fleischer, Helmuth Schnieber, Achim Schneiders, Karl-Hans Krauss, Holger Berg, Dominik Schaupp, Hubert Flaig, Georg H. Brodt, Mario Pfender, Albert Pfender

Mütze kann für 14,90 € zzgl. Versandkosten bestellt werden (S. 39). Für Vereine, die das BHLD-Logo zusätzlich auf den bereits vorhandenen Vereinsjacken etc. anbringen wollen, werden entsprechende Dateien zum Druck und zum Besticken auf der Homepage zur Verfügung gestellt werden.

Es soll eine Liste technischer Referenten zusammengestellt werden, die zu besonderen Fachthemen befragt werden und dazu Stellung nehmen können. Dazu sind alle geeigneten Mitglieder in den Vereinen aufgefordert, sich bei Interesse zu melden (S. 39).

Für Mitglieder soll die Möglichkeit bestehen, Vertreter des Vorstandes für ein Grußwort oder einen Vortrag zu buchen. Im Grundsatz ist dieser Vorschlag zu bejahen, es sind aber Verfügbarkeit, Zumutbarkeit und damit verbundener Aufwand im Vorfeld anzusprechen und zu klären.

Die Versammlung schließt mit TOP 6 „Verschiedenes“ in dem Hubert Flaig über seine Arbeit am BHLD-Jahrbuch und seinen Gesprächen mit Sponsoren für den BHLD berichtet. Die Versammlung begrüßte ausdrücklich sein Engagement, aus dem langfristig für den BHLD eine unabhängige Finanzierung entstehen soll. Es wird ausdrücklich gewünscht, die angesprochenen Projekte weiter zu verfolgen.
Holger Berg/hbf



TRAKTORWELTEN

Für die diesjährige Retro Classics hatten sich die Mitglieder des BuSF e.V. etwas Besonders einfallen lassen. Mit Unterstützung des Deutschen Landwirtschaftsmuseums, des Bundesverbandes Historischer Landtechnik e.V. (BHLD) und des Traktormuseums Bodensee gewährten sie den Besuchern mit der Ausstellung „Traktorwelten“ ungewöhnliche Einblicke in die Anatomie von Traktoren.

Blausilbrig schimmernde Hohlräume, schwarze Schläuche, blutrot leuchtende Stege, mechanische Gelenke, Wellen und Zahnräder, ein Netz filigraner Stränge in grün, gelb und rot: Die ungewöhnlichen Einblicke ins Innere der ausgestellten Traktoren begeisterten die Besucher – zum Beispiel Martin und Simon Holland.

Vater Holland kam ins Schwärmen: „So etwas habe ich noch nie gesehen. Dass die Maschinenteile geöffnet sind, ist wunderbar. Es ist eine einzigartige Möglich-



keit, deren Funktion zu verstehen. Sonst sind das ja nur geschlossene Kisten.“ Einige der didaktischen Modelle waren sogar elektrifiziert. So bewegten sich zum Beispiel die Kolben oder der ganze Antriebsstrang mit den zahlreichen Wellen und Zahnrädern der Getriebe (1/2).

Doch sobald Motorengeräusche auf dem Stand zu hören waren, wandten sich die Besucher der Vorführung einer Selbstfahrer-Säge oder einer Transmission mit einer Dengelmaschine und einer Drechselbank zu. Noch spektakulärer waren die Starts eines 12er Lanz-Bulldogs oder von einem der beiden Traktoren des Traktormuseums Bodensee – ein Wallis Cub aus den USA, Baujahr 1916, und ein Landini 25/30 aus Italien,



rund drei Tage beschäftigt. Die meisten der Schnittmodelle, die den Kern der „Traktorwelten“ bildeten, wurden vom Deutschen Landwirtschaftsmuseum in Hohenheim zur Messe herübertransportiert. „Nun hat es sich doch gelohnt, die Schnittmodelle vor dem Verschrotten zu bewahren“, freute sich der langjährige Museumsleiter Dr. Klaus Herrmann, der die Sammlung in 20 Jahren zusammengetragen hat. Dafür gab es auch eine der begehrten Auszeichnungen von der Messegesellschaft.

Weitere Pokale erhielten die BuSF für die beste Clubpräsentation und das Traktorenmuseum Bodensee für den Landini als besonderes Fahrzeug, der in einem Set dekorativer Hintergrundwände, wie vor einem bäuerlichen Anwesen präsent

tiert wurde (3). Neben den beiden Museen hatten die BuSF auch in diesem Jahr wieder die Restauratoren von LANZ-mannheim mit acht Bulldogs ins Boot geholt. Die Kollegen vom Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland (BHLD), vom Treckerclub Nordhorn und der Hanomag IG aus Hannover waren für die drei Tage angereist, um für vereinsübergreifende Projekte zu werben.

Ein Blick in die Ausstellung

Die Grundidee der Ausstellung bestand darin, aufgeschnittenen Modelle aus den Jahren zwischen 1925 und 1980 ihren betriebsfähigen Pendanten gegenüber zu stellen (5/6). Die Veteranen aus deutscher Fertigung, wie der Lanz-Knick-



die abwechselnd mit großem Aufwand angeworfen wurden.

Um die Ausstellungsfläche von rund 900 Quadratmetern herzurichten und die Exponate aufzustellen, war der Verein





lenker HP (4) oder der schwedische Munktells 22 hk (37/38), ergänzten dabei das Sonderthema um attraktive Traktor-Veteranen.

Ursprünglich wurden aufgeschnittene Traktorenmodelle oft von Auszubildenden gefertigt und von den Herstellern auf Messen und Ausstellungen präsentiert, um für technische Vorteile zu werben. Solche Modelle wurden auch in Berufsfachschulen für pädagogische Zwecke angefertigt: Was man sieht, prägt sich besser ein. Das gilt sowohl für den Aufbau als auch für die Funktionen von Aggregaten im Maschi-

nen- und Fahrzeugbau. Sie geben in erster Linie Einblicke in Funktionszusammenhänge von Komponenten, die sonst im Verborgenen ablaufen. Spannend wird es allemal, wenn ein „obduziertes“ Fahrzeug sein Innerstes preisgibt und die sonst „geheimen“ Gänge eines Motors, einer Einspritzpumpe, von Bremsen, Kupplung oder Verkabelung freigelegt sind und sich wortwörtlich „offenbaren“. Eines der ältesten ausgestellten Schnittmodelle war der Lanz D 7506 vom Traktormuseum Bodensee: hier bekam der Zuschauer Einblick in die Lanz-Technik der 1930er und 1940er Jahre (7-10).

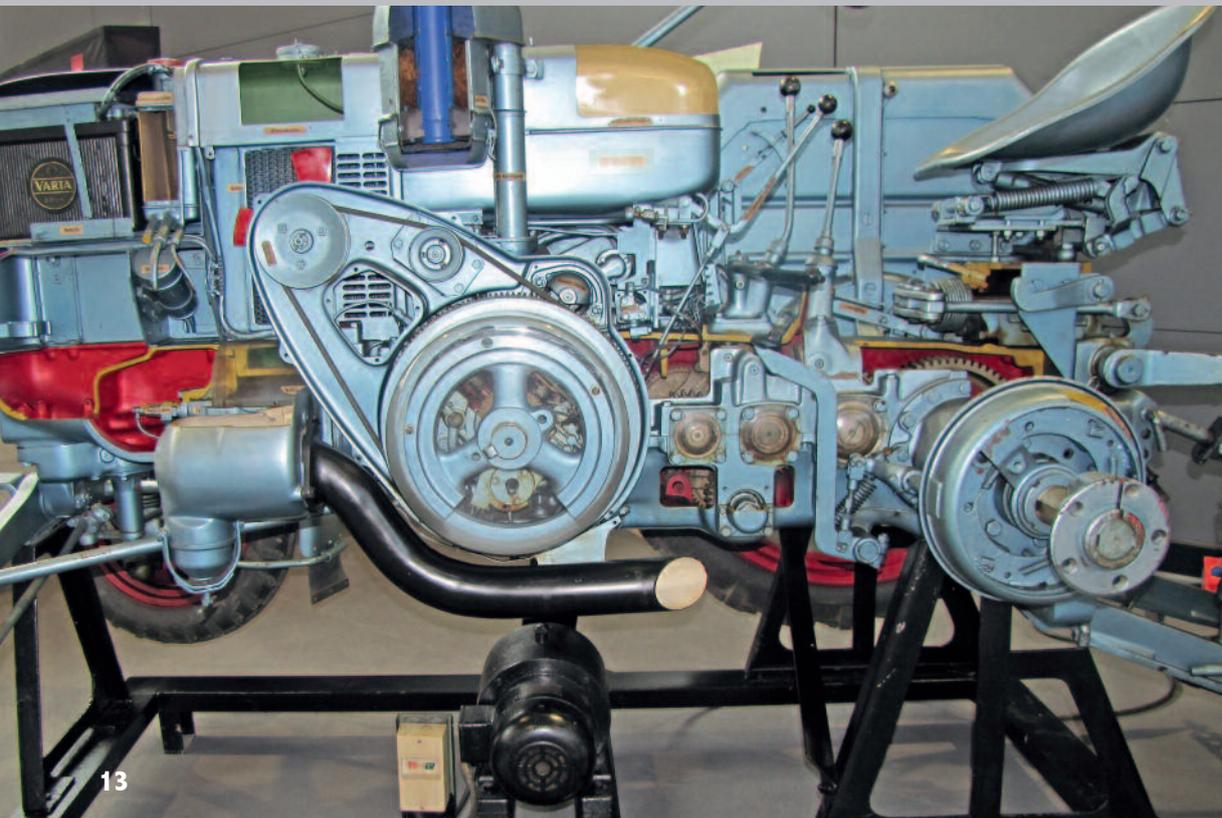
Zwischen 1911 und 1948 war die Hofherr Schrantz-Clayton Shuttleworth AG (HSCS) ein bedeutender Hersteller von Traktoren und Landmaschinen in Wien, Ungarn und Galizien. Bei der Motorisierung ihrer Traktoren entschied sich die HSCS wie viele andere Hersteller für den Zweitakt-Glühkopfmotor. Die Gestaltung des Glühkopfs mutet bei HSCS etwas eigenartig an, da die Glühnase leicht schräg nach vorn geneigt ist. Der Verdampfer-HSCS-Stationärmotor wurde 1939 gebaut und leistete 20 PS bei 950 U/min (11/12).

Mit dem D 1706 HE nahm Lanz Abschied vom nicht mehr zeitgemäßen Glühkopfmotor. Der Lanz-Zweitakt-Halbdiesel D 1706 HE wurde mit dem neuen Mitteldruckmotor, der einen wesentlich besseren Wirkungsgrad gegenüber dem

Glühkopf hat, ausgestattet. Mit dem „Halbdiesel“ begann bei Lanz eine ganz neue Ära. Die Motoren konnten nun mit Benzin und mit Hilfe eines Pendelanlassers gestartet werden. Damit entfiel die nicht ungefährliche Startprozedur mit Heizlampe und Schwungradanlasser.

Der D 1706 ist eine Weiterentwicklung des HE-Bulldogs; aus einem Hubraum von 2260 ccm leistet der Motor 17 PS bei 950 U/min. Der Brennraum im ungekühlten Zylinderkopf wurde komplett umge-

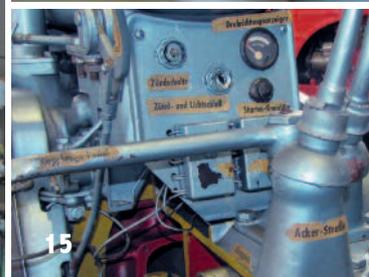




13



14



15



16

staltet und nun kegelförmig mit einer Quetschkante versehen. Eine Sechslöchlüse spritzt den Kraftstoff auf den heißen Kolbenboden und die Verbrennung wird durch die Reflektierung des Gemischs auf den Wandungen des Brennraumes fast ohne Zündverzögerung rasch in Gang gesetzt. Auf der linken Motorseite sind Einspritzpumpe, Regler und Schmier- sowie Rückholölpumpen auf der Kurbelwelle im Hauptlagerdeckel untergebracht (13-16).

Lanz entwickelte den Mitteldruckmotor weiter und brachte ab Mitte der 1950er-Jahre die 16er-Volldieselbaureihe auf den Markt. Sie wurde nach der Übernahme von Lanz durch John Deere bis zu Beginn der 1960er-Jahre weiter gebaut. Einige Verbesserungen flossen im Bereich des Motors ein, der nun mit einer Glühkerze zum Direktstarter wurde. Das Schnittmodell zeigt im Bereich des Zylinderkopfes neben dem geänderten Brennraum noch die Motorbremse (17).



18

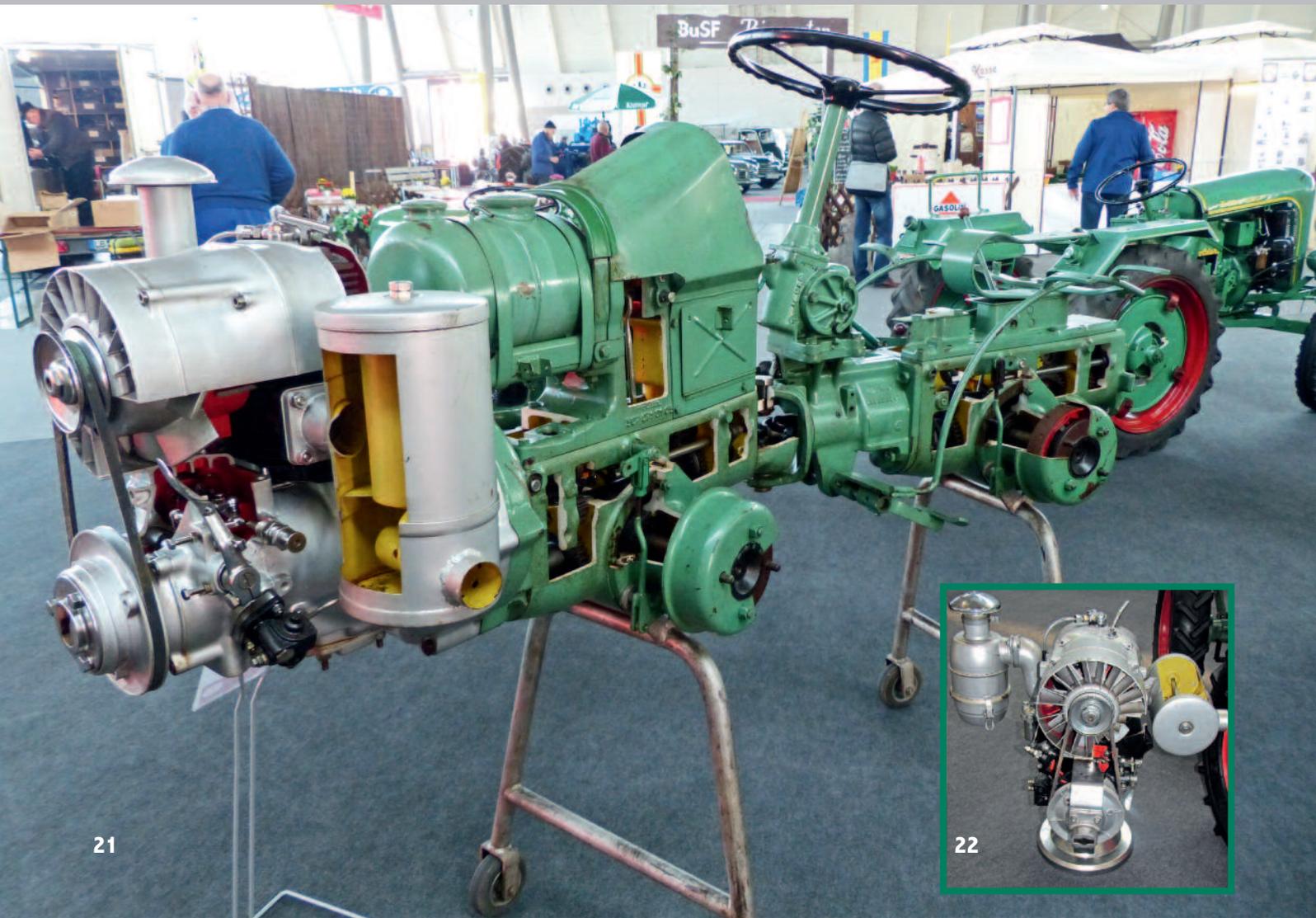
Stationäre Verbrennungsmotoren hatten, besonders vor der flächendeckenden Elektrifizierung von Haushalten und Höfen, ebenfalls großen Anteil an der Mechanisierung der Landwirtschaft. Sie trieben alle Arten von Hofmaschinen an. Als zu Beginn der 1930er-Jahre in Süddeutschland der Bedarf an kleineren Traktoren mit 10 bis 12 PS größer wurde, bauten einige Hersteller wie Fendt, Lanz Aulendorf und Kramer Stationärmotoren auf Fahrgestelle (z.B. mit Mähwerk) und fertig war der Kleintraktor. Firmen wie Güldner folgten diesem Beispiel (19).

Egon Wegmann, Mitglied der Interessengemeinschaft Historische Motoren Deutschland (IG-HM) e.V. und anerkannter Experte auf dem Gebiet der Stationärmotoren, hatte mehrere Schulungsmodelle, darunter einen Deutz MAH 711 mit 5 PS und ein Farymann Typ E mit 4,5 PS, von der Technikerschule Bodensee Stockach mit nach Stuttgart gebracht (18).



19





21



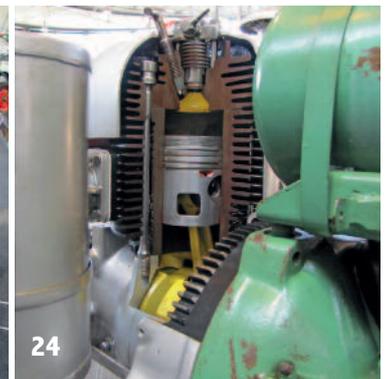
22



20



23



24

Eine Besonderheit unter den Stationärmotoren ist der Junkers-Zweitakt-Gegenkolben-Dieselmotor 1HK 60 aus dem Jahr 1938. Das Schnittmodell gab Einblick in diese ungewöhnliche Konstruktion: zwei Kolben bilden linear gegeneinander in einem Zylinder liegend den Hub- und Verdichtungsraum. Dafür wird die Kraft bei der Verbrennung über drei Pleuelstangen auf die Kurbelwelle übertragen (20).

Die „Holder-Familie“ war mit den Cultitrac, B10, B12 sowie dem Fichtel &

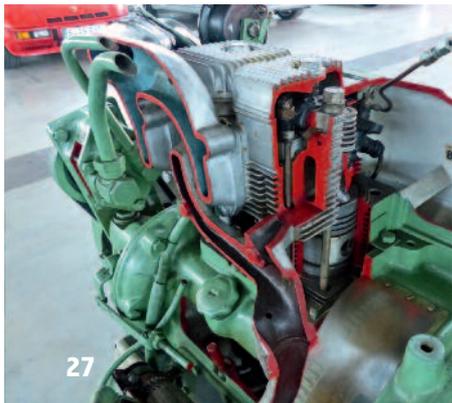
Sachs D600 L Motor sehr gut vertreten. Für den Einachser ED10, den Kleintraktor B10 und den Weinberg Knicklenker A10 hatte Holder bereits 1950 einen Zweitakt-Kleindieselmotor mit Wasserkühlung entwickelt. Aus 500 ccm Hubraum leistete dieser Motor mit Vorkammereinspritzung 10 PS bei 2200 U/min (25/26).

Für den B12 vertraute Holder auf den luftgekühlten Zweitakt Dieselmotor D 600 L von Fichtel & Sachs. Der Hubraum ist auf 600 ccm angewachsen und die maximale Leistung von nun 12 PS wird bei

2100 U/min abgegeben. Dieser Zweitaktmotor konnte Dank eines ausgeklügelten Spülsystems durch eine gute Effizienz glänzen (23/24).

Als kleinster Allradtraktor der Welt gilt der Holder Cultitrac A8D. Er wurde für den Einsatz im Wein- und Gemüseanbau sowie in Baumschulen konstruiert. Das Schnittmodell gewährte einen Einblick in alle Baugruppen des Traktors (21/22).

Wer wissen wollte, wie der Gaswechsel (Frischluf/Abgas) in einem luftgekühlten Zweizylinder-Viertaktmotor funktioniert,



schaute es sich am Güldner A2K Spesart an. Der Güldner Motor 2 LKN kommt ohne Kühlgebläse aus, die Kühlluft wird direkt vom Schwungrad geliefert (27-29).

Mit dem Modell des John Deere 3140 gelang ein großer Zeitsprung in die 1980er-Jahre. Auf den Messeständen in dieser Zeit waren Schnittmodelle keine Seltenheit. Jeder Hersteller wollte seinen Kunden die moderne Technik seiner Konstrukteure im Detail präsentieren. Der John Deere 3140 verfügte in der 100-PS-Klasse über einen seinerzeit hochmodernen Sechszylindermotor. Eine Verteilerinspritzpumpe versorgte den Motor mit Kraftstoff. Das Getriebe war synchronisiert und im Ölbad laufende Bremsscheiben waren Stand der Technik (30-32).

Der absolute Oldie der „Traktorwelten“ war der dreirädrige Wallis Cub aus dem Jahr 1916 (33/36). Er wurde von der Wallis Tractor Company in Racine, Wisconsin, gebaut. Der Wallis Cub war einer der ersten Traktoren mit tragendem Motor, wobei die stabile U-förmige Ölwanne die nötige Steifheit gewährte (34). Später ging die Wallis Company im Massey-Harris-Konzern auf, die gleiche Bauweise wurde aber bis in die 1930er-Jahre beibehalten.

Der seitengesteuerte Vierzylinder mit 12914 ccm Hubraum leistet 26/44 PS (26 PS Zugkraft und 44 PS Leistung an





33



34

Pionier des Traktorenbaus in Italien und hat wie viele andere italienische Hersteller (Orsi, Bubba etc.) sehr früh das Glühkopfprinzip verwendet. Das auf der Retro Classics ausgestellte Modell 25/30 HP „Testa Calda“, was nichts anderes als „heißer Kopf“ bedeutet, ist eines der ersten der Marke Landini und wurde zwischen 1927 und 1932 hergestellt. Aus einem Hubraum von sage und schreibe 11756 ccm leistet der Glühkopfmotor 25/30 PS bei 320 U/min (39).



35



36

Gestartet wird der Landini klassisch mit einer Heizlampe. Für die Vorführungen auf der Messe wurde zur Erleichterung auf einen Gasbrenner zurückgegriffen. Zum Starten ist aber, wie bei allen Glühköpfen, echte Muskelkraft gefragt. Allerdings wird beim Landini nicht das Lenkrad ins Schwungrad gesteckt wie beim Lanz, sondern die glatte Schwungscheibe mit der Hand angependelt.

Die Startprozedur zog jedesmal aufs Neue sehr viele Messebesucher an. Und sie wurden belohnt: Nach anfänglichen Schwierigkeiten, was bei älteren Traktoren nicht ungewöhnlich ist, dankte es der zum Leben erweckte Motor mit reichlich weißem Qualm (3).

der Riemenscheibe) bei 650 U/min. Der Traktor wiegt 3855 kg. Der Benzinmotor des Wallis Cub wird nicht wie üblich bei Kurbelstart vorne gestartet; wegen der Kettenlenkung des Vorderrades wurde die Anlasserwelle kurzerhand nach hinten verlegt (35).

Etwas jünger als der Wallis ist der Munktells 22 hk aus dem Jahr 1921, ebenfalls ein Highlight der Ausstellung. Der schwedische Hersteller Munktells Mekaniska Verkstad hatte schon vor 1920 begonnen, Traktoren mit Motoren

nach dem Glühkopfprinzip zu bauen. Es waren hauptsächlich zweizylindrige Maschinen, die den Traktoren als Antrieb dienten. Die Typenbezeichnung 22 hk verrät, dass der Oldtimer über eine Leistung von 22 PS verfügt. Der Zweizylinder-Glühkopfmotor hat 7300 ccm Hubraum und benötigt für den Start zwei Heizlampen, die an den Köpfen fest eingebaut sind. Zum Starten wird der Motor mit dem Griff im Schwungrad angedreht (37/38).

Die Landini SpA aus Fabbrico war ein

Sowohl der Wallis Cub als auch der Munktells 22 hk und der Landini 25/30 HP Testa Calda gehören zum Bestand des Traktormuseums Bodensee in Uhltingen-Mühlhofen und wurden extra für die „Traktorwelten“ nach Stuttgart transportiert.

*Bericht: Etienne Gentil, Lena Müssigmann, Hubert Flaig
Fotos: Hubert Flaig, Etienne Gentil, Dieter Horn, Lena Müssigmann*



37



38



39



Ehre wem Ehre gebührt

Die diesjährige Retro Classics gab einen besonders stimmungsvollen Rahmen ab, um drei Männer zu ehren, die sich für die Historische Landtechnik im Allgemeinen und den BHLD im Besonderen verdient gemacht haben:

Walter Enz, Gründervater der BuSF und langjähriger Vorstand, der vor 30 Jahren gemeinsam mit Klaus Borig die IG Hammelburg, die Vorläuferorganisation des BHLD, ins Leben gerufen hat.

Dr. Klaus Herrmann, der in 20 Jahren als Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Hohenheim eine der weltweit größten Sammlungen Historischer Landtechnik angelegt hat.

Alfred Vogel, langjähriger Vorsitzender des Vorstands bei den BuSF, Initiator, Mitbegründer und erster Präsident des BHLD, der von der BHLD-Mitgliederversammlung im November mit der Ernennung zum Ehrenpräsidenten verabschiedet wurde.

BHLD-Präsident Georg Brodt nahm die Ehrungen vor und überreichte zusammen mit den Vorstandmitgliedern Peter Berger und Jürgen Hummel die Urkunden. Was die Geehrten verbindet, sei vor allem die Leidenschaft und das Engagement um die Dokumentation der Historie der Landwirtschaft und das Fachwissen über die insgesamt sehr rasch erfolgten Veränderungen in der Entwicklung der Landtechnik und des ländlichen Brauchtums.

Brodt wandte sich mit seiner Laudatio zunächst an Walter Enz: „Als Vertreter unseres Bundesverbandes Historische Landtechnik Deutschland e. V. habe ich die Ehre, zwei herausragende Männer der Oldtimerszene zu würdigen. Sie sind von ihrem Lebenswerk her gesehen zwar grundverschieden. Was sie allerdings eint, das sind die Leidenschaft und das Engagement für die historische Landwirt-

schaft im Allgemeinen und die Landtechnik im Besonderen.

Der Ältere von beiden ist der gelernte, tüchtige Handwerksmeister, der über Jahrzehnte eine erfolgreiche Landmaschinenwerkstatt aufgebaut und geführt hat, die heute noch besteht. Er selbst hat den Betrieb vor einigen Jahren altersbedingt in jüngere Hände gegeben. Schaut aber immer noch, so hört man, gelegentlich nach dem Rechten und schraubt an seinen alten Maschinen. Dies hat ihm auch den Namen ‚Lanz-Papst‘ eingebracht. Spätestens jetzt wissen Eingeweihte wer gemeint ist, nämlich unser verehrter Walter Enz. Aber nicht nur die Technik war sein Metier. Auch dass wir heute hier zusammenkommen können, hängt ursächlich mit seinem Engagement in und für die Oldtimerszene zusammen. Walter Enz hat nämlich mit

Klaus Borig Mitte der 80er Jahre die IG Hammelburg gegründet, die Organisation, aus der der Bundesverband BHLD hervorgegangen ist.

Darüber hinaus hat Walter Enz die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg mitgegründet und den Verein mit treuen Helfern zielstrebig und mit selbstlosem Engagement vorangebracht. 2001 hat er den Stab dann an unseren Freund Alfred Vogel weitergegeben. Der BuSF e.V. wird heute als einer der größten in der Szene von unserem Vorstandsmitglied Jürgen Hummel kompetent weitergeführt.

Als Anerkennung seiner Verdienste für die historische Landtechnik ernannt der BHLD Walter Enz zum Ehrenmitglied.“

Nach Übergabe der Urkunde erfolgte die Ehrung von Dr. Klaus Herrmann: „Des Weiteren wollen wir einen Mann ehren, der mit Walter Enz die Leidenschaft und das Engagement für die Landtechnik in gleicher Weise teilt mit dem Unterschied,



BHLD-Präsident Georg Brodt, Mitgründer der IG Hammelburg Walter Enz, BHLD-Ehrenpräsident Alfred Vogel, Museumsleiter a.D. Dr. Klaus Herrmann und BHLD-Vizepräsident Peter Berger (von links) stellen sich nach der Urkundenverleihung dem Fotografen.

dass er sozusagen von der akademischen Zunft kommt.

Es ist sein Verdienst, dass die agrartechnische Sammlung des Deutschen Landwirtschaftsmuseums unter seiner Leitung zu einer der größten weltweit ausgebaut wurde; zu einem Schmuckstück also, das weit über die Grenzen der Bundesrepublik große Anerkennung findet.

Darüber hinaus hat er mit agrarhistorischen Fachbüchern und wissenschaftlichen Beiträgen zur Agrargeschichte und -technik ein bleibendes Denkmal gesetzt. Der DLG-Verlag hat es einmal auf den Punkt gebracht: ‚Er verfügt über eine besondere Gabe: er versteht es, Landtechnik spannend und unterhaltsam zu beschreiben‘. Sie, Herr Dr. Herrmann, sind in der Tat ‚der erfolgreichste Autor von populären Landtechnik-Büchern‘. Die vielen Auszeichnungen und anerkennenden Worte, die Sie im Laufe Ihrer Tätigkeit und bei Ihrer Verabschiedung im Jahre 2012 erhalten haben, geben Zeugnis davon.

Es ist mir ein herzliches Bedürfnis, auch noch einige Worte zu unserem persönlichen Verhältnis anzufügen: Auch ich bin rückblickend außerordentlich dankbar für Ihre Unterstützung und wohlwollende Begleitung während meiner früheren Tätigkeit als Vorsitzender der IGH. Die anerkennenden und aufmunternden Worte und Ihre Veröffentlichungen, die ich für unsere Vereinszeitschrift ‚Die Ackerschiene‘ verwenden durfte, waren mir stets eine wertvolle Hilfe. Und auch in meinem neuen Amt im BHLD ist mir Ihr Rat teuer. Dafür nochmals ein persönliches herzliches Dankeschön.

In Würdigung Ihrer außergewöhnlichen Leistungen für die historische Landwirtschaft ernannt Sie der BHLD zum Ehrenmitglied.“

Die dritte Ehrung hatte eigentlich schon im November 2013 in Hammelburg stattgefunden, doch in Rahmen der Retro Classics konnte Alfred Vogel nun die Urkunde zu seiner Ernennung zum Ehrenpräsidenten überreicht werden. Georg Brodt führte dazu aus: „Die Jahreshauptversammlung des BHLD hat im November 2013 Alfred Vogel, meinen Vorgänger im Amt, zum Ehrenpräsidenten ernannt. Nun wollen wir in diesem passenden Rahmen die dazugehörige Urkunde überreichen.“

Alfred hat sich wie kaum ein anderer für die Oldtimerszene und damit für die

historische Landtechnik engagiert. Der zu Ehrende ist bekannt dafür, dass er keine großen Worte liebt, insbesondere wenn es um seine Person geht. Und ich bin seinerzeit bei meinen Recherchen von einer Informantin angehalten worden mit den Worten: ‚Aber bitte nicht so viel, Alfred will das nämlich nicht‘. Aber, habe ich mir gedacht, Ehre wem Ehre gebührt, so einfach kommt er mir nicht vom Acker. Da muß er jetzt durch.

Wie kam es nun zu diesem ausgefallenen Hobby? ‚Lanz hat ihn schon von früher Jugend an fasziniert‘, so sagte man mir. Und als dann an einem Sonntagmorgen im Jahr 1996 ein Anruf kam, daß in Rutesheim ein D 3506 angeboten werde, griff Alfred beherzt zu. Im selben Jahr erfuhr Walter Enz von dem Neuerwerb. Dann nahm das Schicksal seinen Lauf: ‚Da muscht Du unbedingt in den BuSF!‘

Eine Episode am Rande. Anlässlich einer Ausfahrt im Jahr 2000 wurde unser Lanz-Freak von einem fürchterlichen Regenguß überrascht. Da dachten sich seine Mitarbeiter von Bosch: ‚Heilix Blechle, jetzt a Dächle‘, und sie schenkten ihrem Chef zum 40-Jährigen Jubiläum ein ‚Dächle‘ von Walter Enz.

Alfred ahnte damals noch nicht, dass er bereits ein Jahr später, nämlich 2001, selbst die Geschicke des BUSF in die Hände nehmen musste. Böse Zungen behaupteten ja, das sei deshalb geschehen, um ihm nach seiner Pensionierung in 2002 einen Absturz ins Leere zu ersparen. Nun stürzte er sich seinerseits voll in das neue Abenteuer und führte den BuSF fast 10 Jahre sehr erfolgreich mit viel Engagement und einer gehörigen Portion Herzblut. 2010 legte Alfred den Vorsitz in jüngere Hände und Jürgen Hummel trat die Nachfolge an.

Im selben Jahr haben wir den Bundesverband Historische Landtechnik aus der Taufe gehoben. Nun wartete eine neue Herausforderung auf ihn. Nach 25 Jahren IG Hammelburg war es an der Zeit, der losen Vereinigung einen juristischen Rahmen zu geben. Alfred zögerte keine Sekunde und kandidierte für das Präsidentenamt. Seine einstimmige Wahl war selbstverständlich. In den dreieinhalb Jahren hast Du, lieber Alfred, selbstlos und mit sehr viel Engagement in vorbildlicher Weise die Geschicke unseres Verbandes bis November letzten Jahres geleitet.

Du hast Dich um den BHLD verdient gemacht.“ ghb/hbf



Der Traktorclub „Ackerkralle“ Taunus-Westerwald e.V. besteht seit 1985 und hat seinen Sitz in 65614 Beselich-Niedertiefenbach. Gründungsdatum ist der 13. Oktober 1985. Der Club ist beim Amtsgericht Limburg unter der Nr. VR 1626 im Vereinsregister registriert und hat derzeit 162 Mitglieder. Das Finanzamt hat dem Club die Gemeinnützigkeit bescheinigt.

Die Ziele lassen sich kurz zusammenfassen: Der Club will dem kulturellen Erbe der agrartechnischen Entwicklung durch die Erhaltung, Instandsetzung, Pflege und Bedienung von historischen landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen Rechnung tragen.





Traktorclub »Ackerkralle« Taunus-Westerwald e.V.

BHLD-Mitglieder stellen sich vor

In erster Linie sollen die Jugendmitglieder mit der Geschichte und Entwicklung der Feldbestellung sowie der Handhabung von Geräten und Maschinen vergangener Zeiten vertraut gemacht werden. Die Jugendlichen des Clubs sollen ihr Wissen wiederum an die nächsten Generationen weitergeben.

In der Vergangenheit haben wir diesbe-

züglich hervorragende Ergebnisse erreicht. Durch die Einbindung unserer jungen Mitglieder in unsere Tätigkeiten haben bisher ausnahmslos alle – in unserer 27jährigen Vereinsgeschichte – eine Einstellung in angesehene Berufszweige erhalten. Dies gereichte auch z.B. durch die in den Medien vorgestellten Restaurierungsberichte unserer Jungmitglieder

Schon mehrfach standen Mitglieder und Maschinen der „Ackerkralle“ vor der Kamera, wie hier bei Aufnahmen zum Film „Das weiße Band“, der in Mecklenburg-Vorpommern gedreht und in Cannes mit einer goldenen Palme ausgezeichnet wurde.

Jens und Patrick Rösler sind aktiv mit dem Hanomag R45 und dem Bautz-Mähbinder im Einsatz. Nach getaner Arbeit ist für die Helfer eine Pause angesagt. Der mit Stroh beladene hölzerne Leiterwagen wurde früher von einem Kuhgespann gezogen. Heute geht die Abfuhr mit dem Unimog einfacher und schneller.

Auf dem diesjährigen Fest konnte „Mann“ zeigen, was er kann. Bei der Zugkraftmessung bäumte sich der Lanz-Verkehrsbulldog schon Mal auf.





Alle zwei Jahre rattert und zischt es in Niedertiefenbach, dem kleinsten Ortsteil der Gemeinde Beselich, wenn die „Ackerkralle“ auf dem Gelände „Ober der Hannswiese“ ihr Treffen veranstaltet.



Der technische Leiter Hans-Albert Noll hat auch ein gutes Händchen für die Vereinsjugend.

von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten bei Einstellungsgesprächen und Bewerbungen zum Vorteil.

Im Besitz des Traktorclubs befinden sich diverse alte landwirtschaftliche Geräte vergangener Zeiten, Traktoren, Stationärmotoren, Dampfmaschinen usw. Der Club hat es sich zur Aufgabe gemacht, alle Geräte und Maschinen in gebrauchsfertigem Zustand zu präsentieren und bei gegebenen Anlässen vorzuführen.

Der Traktorclub „Ackerkralle“ Taunus-Westerwald e.V. beteiligt sich an histori-

schen Umzügen und Ausstellungen. Er veranstaltet selbst eigene Feste verschiedener Art und steht in freundschaftlichem Kontakt zu anderen Vereinen mit ähnlicher Zielsetzung. Auf überregionalen jährlichen Traktortreffen werden diese Kontakte vertieft, und es werden Erfahrungen ausgetauscht. Die Mitglieder, welche über langjährige Restaurierungspraxis verfügen, beraten sich gegenseitig in technischer Hinsicht sowie bei der Zulassung der Traktortreffen. Durch Rundbriefe, Versammlungen usw. werden die Kontak-

te der Mitglieder untereinander hergestellt. Auf Grund reger Zusammenarbeit mit befreundeten Vereinen und Verbänden und dem Bekanntheitsgrad, den der Club inzwischen im In- und Ausland hat, kann bei Ersatzteilbeschaffung, An- und Verkauf von alten Traktoren sowie landwirtschaftlichem Gerät informiert und vermittelt werden.

Der Club steht allen Interessenten, gleich welchen Alters und Geschlechts offen. Die Mitgliederzahl steigt seit dem Gründungsdatum kontinuierlich an. Das Einzugsgebiet erstreckt sich über die Ränder von Taunus und Westerwald hinaus. Erfreulich ist der Zuwachs an Jungmitgliedern.

Im Laufe der Jahre hat sich der Club mehrfach vor großem Publikum präsentiert und war u.a. zweimal Gast im ZDF-Fernsehgarten. Auch die Fernsehsender HR3 und SWF3 berichteten über die Clubaktivitäten.

Im Sommer 2008 weilten einige Mitglieder nebst Dresch- und Dampfmaschine an der Ostsee in Mecklenburg-Vorpommern zu Filmaufnahmen für den Spielfilm „Das weiße Band“, der bei den internationalen Filmfestspielen in Cannes 2009 die höchste Auszeichnung „Goldene Palme“ und 2010 in den USA den „Golden Globe“ erhielt.

Im Herbst 2009 wurden auf dem Clubgelände Aufnahmen mit Dampfmaschine und Loren für die „Terra X“-Reihe des ZDF „Deutsche Ikonen-Neuschwanstein“ als Nachstellung der Bauperiode des



Einige der 162 Mitglieder finden zu einer Vereinsversammlung auf der Wiese zusammen. Der respektablen Auswahl deutscher Fabrikate haben sich auch ein paar „Amis“ und Engländer zugesellt.



Auf dem 75 ar großen, vereinseigenen Gelände haben die Mitglieder in Eigenleistung 2012 mit dem Bau des „Agritechnikums“ begonnen. Inzwischen sind zwei der geplanten drei Hallen fertig gestellt.

Schlosses Neuschwanstein, ca. 1860-1880 gedreht.

Seit 1989 bemüht sich der Verein um den Bau eines Historischen Agritechnikums, bestehend aus 3 Hallen und einem Besucherzentrum, für seine Geräte und Maschinen, damit der riesige Fundus auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann.

Hier sollen schwerpunktmäßig neben zahlreichen Traktoren, Land- und Dampfmaschinen, auch Darstellungen von Arbeitsabläufen in den kleinbäuerlichen Betrieben im Zeitraum von Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts gezeigt werden. Interessengruppen für den Besuch könnten neben der Landjugend auch Landfrauenvereine, Schulen, Kindergärten, Studenten usw. sein.

Das Agritechnikum wird dazu beitragen, dass für den gesamten Landkreis Limburg-Weilburg, wie auch für die angrenzenden Landkreise, die Landwirtschafts- und Kulturgeschichte, also das gesamte Landleben früherer Epochen, präsentiert werden kann. Das Amt für Landwirtschaft hat bereits geplant, dass im Falle eines Hallenbaus, das Objekt in den GEO-Park des Landkreises eingegliedert wird.

Seit 2012 finden die Bauarbeiten zum Historischen Agritechnikum statt. Es werden 3 Hallen und 1 Besucherzentrum in ehrenamtlicher Eigenleistung gebaut. Momentan sind 2 Hallen fertig gestellt. Das Besucherzentrum „Scheune“ steht

im Rohbau. Bauleiter sind Hans-Albert Noll (Niedertiefenbach) und Klaus Creelius (Hünfelden-Nauheim). Grundbesitz hat der Club derzeit ca. 7500 m². Es wird versucht, um das Vereinsgelände weitere Grundstücke anzukaufen.

Der Fundus des Vereins bietet sehr viele agrartechnische Maschinen und Geräte, welche Hinterlassenschaften der Bauern sind und einst in der landwirtschaftlich geprägten Struktur der Menschen im Landkreis Limburg-Weilburg halfen, die Bevölkerung zu ernähren.

Dass der Fundus nicht nur regionale Bedeutung hat, zeigen die Besuchergruppen aus Übersee (USA) und dem europäischen Ausland (England, Schweden, Niederlande, Österreich, Schweiz usw.).

Robert Geyer

Infos und Kontakt

Ausführliche Informationen über den Verein und seine Aktivitäten sind im Internet unter der folgenden Adresse zu finden: www.ackerkralle.de

Bei konkreten Fragen stehen wir jedem gerne persönlich Rede und Antwort. Per Mail sind wir erreichbar unter: info@ackerkralle.de

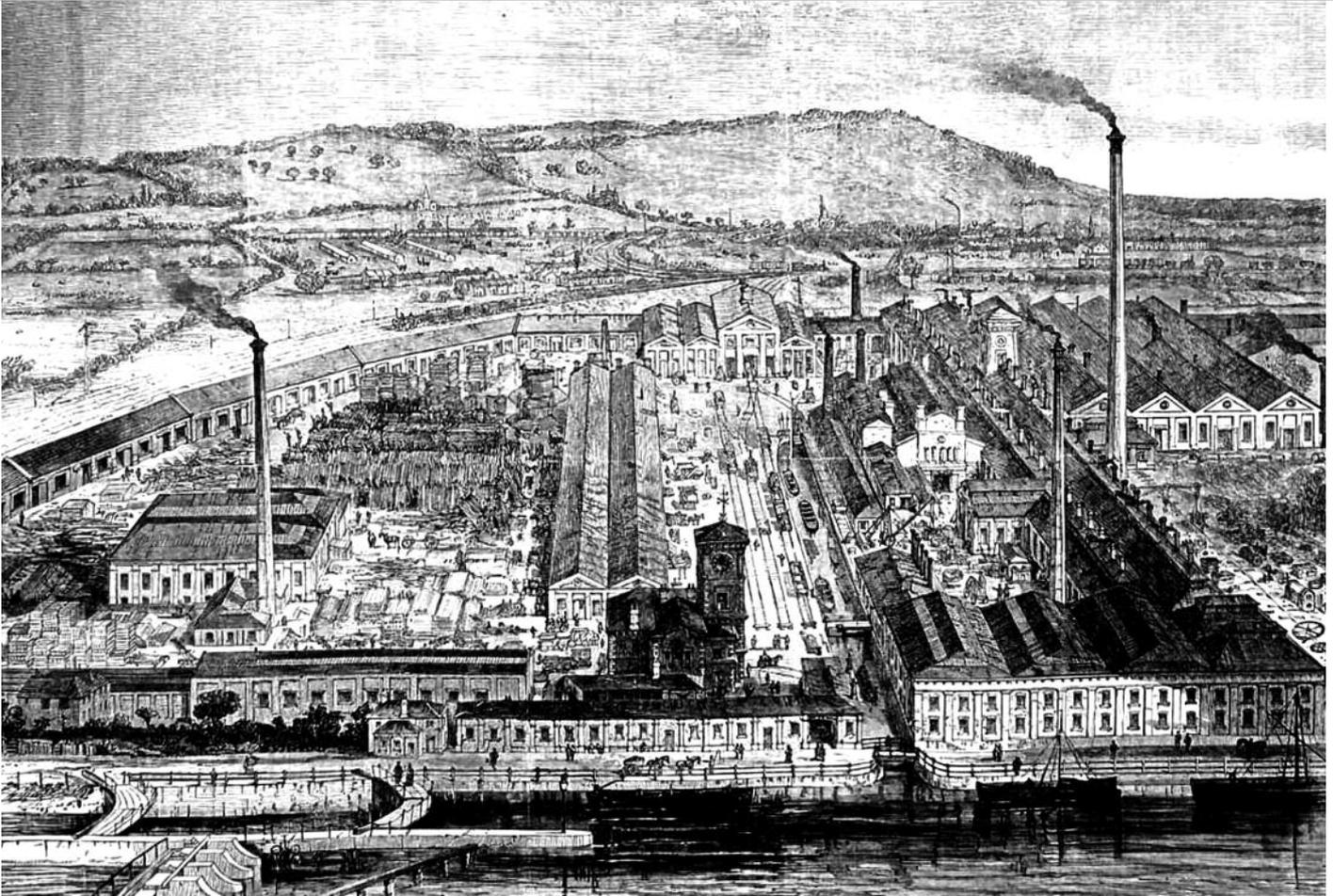
**Traktorclub „Ackerkralle“
Taunus-Westerwald e.V.**

Geschäftsstelle

Burgschwalbacher Str. 40
Hammermühle

65623 Hahnstätten-Zollhaus

Tel. 06430-30033 | Fax 06430-30037



Die Firma Clayton & Shuttleworth in Stamp End Works, Lincoln, Lincolnshire, England, war eine von Lanz' englischen Lieferantinnen. 1842 wurde das Unternehmen von Nathaniel Clayton (1811-1890) und seinem Schwager Joseph Shuttleworth (1819-1883) gegründet. 1845 bauten sie ihre erste Dampflokobile, zwei Jahre später entstand die erste Dreschmaschine. Diese beiden Produkte dominierten lange Jahre das Programm der Firma, die bald zu den führenden Herstellern in England gehörte. Clayton & Shuttleworth belieferte auch andere Hersteller von Dampf- und Dreschmaschinen, die den Verkauf unter eigenem Namen organisierten.

Bereits 1851 verkauften sie, gefördert durch die Weltausstellung in London, mehr als 200 Dampfmaschinen. 1857 erreichte die produzierte Gesamtzahl 2.400 Stück. Bis 1890 wurde die Gesamtproduktion auf 26.000 Dampflokobile und 24.000 Dreschmaschinen gesteigert. 1870 beschäftigte der Betrieb in Stamp End Works über 1200 Mitarbeiter. Die Haupteinnahmen erzielte das Unternehmen aus dem Export. Eine Niederlassung in Wien war bereits 1857 etabliert worden, weitere in Pest, Prag, Krakau und Lemberg folgten.

Das Engagement in der K&K-Monarchie Österreich-Ungarn führte 1911 zur Bildung der Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth AG.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts stieg die Stammfirma in Lincoln für kurze Zeit auch in den Traktorenbau ein. 1911 entstand ein Fahrzeug mit einem 4-Zylinder-Rohölmotor, Wasserkühlung, Blech-Motorhaube und einem Kabinendach. 1916 wurde ein Raupentraktor mit einem 4-Zylinder-Kerosinmotor gebaut. Neben dieser 40-PS-Maschine wurde noch ein 100-PS-Artillerie-Raupenschlepper entwickelt.

Clayton & Shuttleworth war auch der erste britische Hersteller von Mähdreschern.

Die Geschichte des Hauses Heinrich LANZ Mannheim

Eine Übersicht von Georg H. Brodt . Teil 3

„... wie es stets mein Bestreben ist, nur das möglichst Beste und Vollkommenste zu verfertigen“

Beim Studium der Geschichte des Hauses Lanz fällt auf, dass sich Heinrich Lanz zunächst vorwiegend mit dem Vertrieb englischer Maschinen befasste.

„Die besten landwirtschaftlichen Maschinen werden anerkanntermassen zum größten Teil am vorteilhaftesten von England bezogen, wo die Maschinenfabrikation überhaupt auf der höchsten Stufe technischer Ausbildung steht und die landwirtschaftlichen Maschinen durch langjährige Erfahrung und Erprobung bereits zu einer Vollkommenheit gekommen sind, die in anderen Ländern nur zu erreichen ist, wenn der Absatz ebenso groß geworden sein wird wie in England ...“, heißt es dazu anlässlich der Ausstellung englischer Maschinen durch Lanz in München 1863.

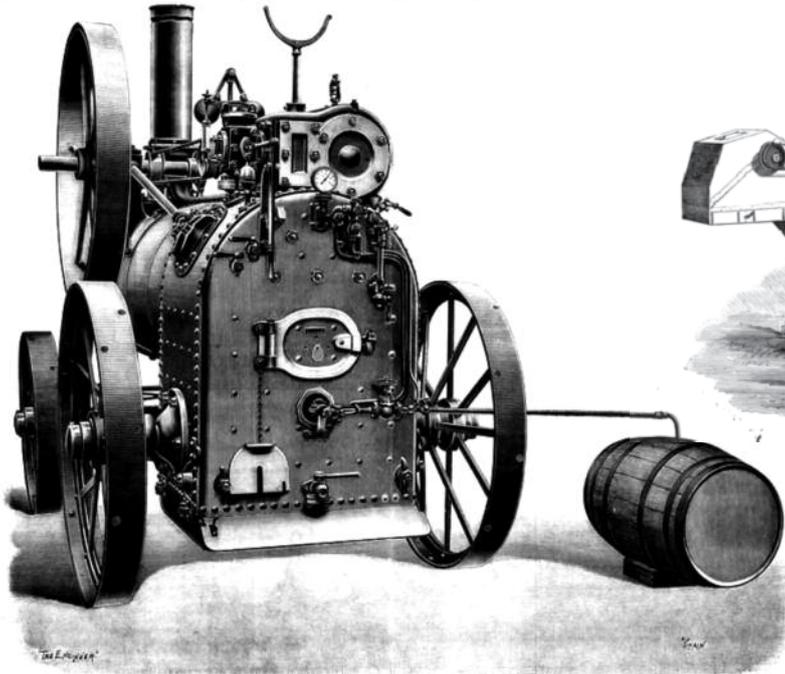
Die Bevorzugung englischer Maschinen

hat allerdings nicht etwa seinen Grund darin, dass die deutschen Fabrikate qualitativ nicht mithalten konnten, sondern liegt vielmehr in dem Umstand begründet, dass die Fertigung landwirtschaftlicher Maschinen in Deutschland aufgrund der früher geschilderten Umstände noch unterentwickelt war und England und die USA sich erhebliche Produktionsvorteile verschafft hatten. Demgegenüber entstand in unserem Land, hervorgerufen durch einen enormen Arbeitskräftemangel, eine geradezu stürmische Nachfrage nach landwirtschaftlichen Maschinen, die, nicht selten auch gegen erhebliche Widerstände, befriedigt werden wollte. Dazu Lanz in einem seiner berühmten Zirkulare:

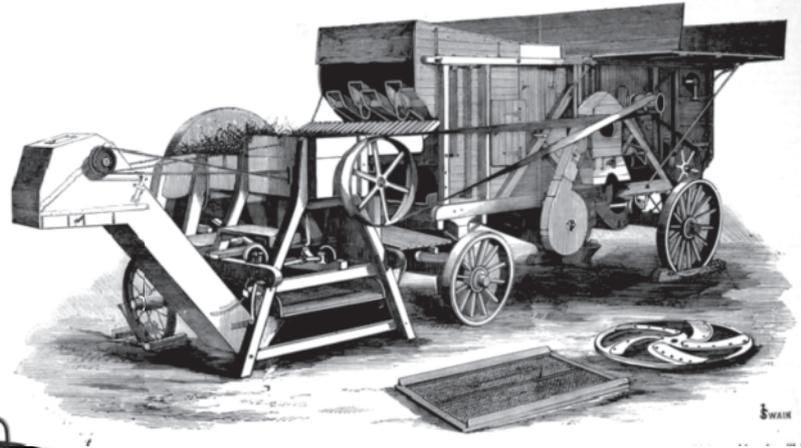
„Seit der Ausgabe unseres letzten großen Katalogs ist die Verbreitung landwirtschaftlicher Maschinen in vielen Gegenden Mittel- und Süddeutschlands in unerwarteter rascher Weise vor sich gegangen. Nachdem wir als erstes Etablissement

PORTABLE ENGINE FITTED FOR LIQUID FUEL ON HOLDEN'S SYSTEM

MESSRS. CLAYTON AND SHUTTLEWORTH, ENGINEERS, LINCOLN

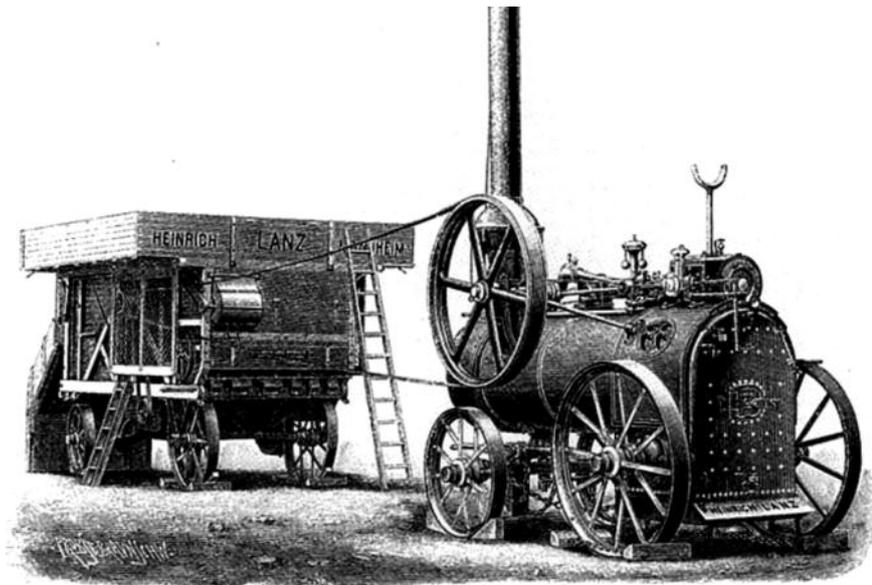


COMBINED THRASHER AND CHAFF CUTTER



In der modernen Fabrik in Lincoln (Abb. S.38) wurden Lokomobile verschiedenen Typs gebaut, die u. a. mit Benzin oder Stroh befeuert werden konnten (s. Abb. links). Das Set aus 12-PS-Dampflokobile und Dreschmaschine von Clayton & Shuttleworth wurde erfolgreich auf Ausstellungen wie z.B. der Royal Agricultural Society Show in Kilburn 1879 präsentiert. Die erfolgreichen Klassiker waren auch bei Lanz ein Renner im Verkauf und dienten später den von Lanz selbst gebauten Maschinen als Vorlage (Bild Mitte).

The Illustrated News, Ausgabe 7. August 1883
The Engineer, Ausgabe 4. Juli 1879



dieser Art in Mittel- und Süddeutschland während Jahren mit dem Vorurteil gegen landwirtschaftliche Maschinen zu kämpfen hatten und viele Opfer bringen mussten, bis wir uns das Vertrauen der Landwirte in weiteren Kreisen endlich vollkommen errungen hatten, nachdem wir jahrelang in den verschiedensten Gegenden Ausstellungen veranstaltet, Maschinenproben öffentlich vorgenommen und hervorragenden Landwirten Maschinen zur Probe übergeben hatten, nachdem wir anfänglich unser Bestreben während Jahren ohne grosse Erfolge fortsetzten, möge es uns bei der Ausgabe dieses Katalogs nun auch gestattet sein, die bedeutende Entwicklung zu konstatieren, welche unser Unternehmen seitdem gewonnen hat ...“

Und an anderer Stelle heißt es dazu: „Als wir vor sechs Jahren [1860] die erste transportable Dampf-Dreschmaschine in

In den Gebieten der K&K-Monarchie hatten die Clayton & Shuttleworth-Maschinen schon vor dem Ersten Weltkrieg den Markt erobert. Die Aufnahme aus dem Jahr 1936 zeigt eine der Dampf-dreschkombination aus dem vorletzten Jahrhundert, die trotz ihres hohen Alters auf einem Feld in Ungarn immer noch eingesetzt wurde.

©Creative Commons, www.fortepan.hu/image17517





Süddeutschland ausstellten und mit unsäglichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, um sie einzuführen, glaubten wir selbst noch nicht, dass deren Anwendung so rasch und allgemein werden würde ...“

Um einen umfassenden Service bieten zu können, mussten die verkauften Maschinen selbstverständlich auch gewartet und repariert werden. Deshalb gründete Heinrich Lanz in weiser Vorausschau bereits 1860 eine Reparaturwerkstätte, die sich in einer bescheidenen Unterkunft „in einem kleinen Gartenhause einer befreundeten Familie befand, die Arbeiterschaft bestand aus zwei Leuten.“

Die Folgejahre brachten Dank beharrlicher und gezielt verfolgter Geschäftspolitik und unterstützt durch werbewirksame Kataloge und Zirkulare den Durchbruch, und ein bis dahin nicht gekannter Boom auf dem Markt für landwirtschaftliche Maschinen setzte ein.

Dazu heißt es im Hause Lanz: „Unser Absatz an rein landwirtschaftlichen Maschinen beläuft sich bis Ende 1865 auf 2.300 Stück im Gesamtwert von fl. 786.800,- mit einem Gewichte von 24.177 Zollzentner“. Die Folge war, dass die Engländer mit der Produktion nicht

mehr nachkamen. 1866 heißt es dazu weiter „sind weit über 100 große Dampf-Dreschmaschinen und ebensoviel Lokomobilen von uns abgesetzt worden und die Nachfrage ist zuweilen so gross gewesen, dass es uns nicht möglich war alle Aufträge, die uns erteilt werden wollten, von Clayton Shuttleworth & Co. ausgeführt zu bekommen. (...) Wir konnten in den letzten zwei Jahren keine Dreschmaschinen ohne Lokomobilen mehr aus dieser Fabrik erhalten (...) [und] es uns im letzten Jahre, wo wir während mehr als vier Monaten jede Woche vier und fünf Dampf-Dreschmaschinen mit Lokomobilen erhielten, nicht immer gelungen ist, die uns erteilten Aufträge stets prompt auszuführen, als wir es gerne getan hätten.“

Obwohl Heinrich Lanz eher als bedächtiger und umsichtiger Mensch beschrieben wird, konnte er sich dennoch dieser durch den Markt bestimmten rasanten Entwicklung nicht verschließen und musste die „Infrastruktur“ seines Betriebes den Erfordernissen anpassen: „Diese Ausdehnung bisheriger Geschäfte erforderte nicht nur die Anlage eines grossen Reparaturwerkstätte mit Dampftrieb in Mannheim, sondern veranlasste uns auch, im Jahre 1864 ein Zweigggeschäft

Die Lithografie hatte sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zur führenden Reproduktionstechnik für Werbung und Reklame entwickelt. In Verbindung mit Steindruckpressen entstand ein wirtschaftliches Massendruckverfahren, das Vervielfältigungen in hohen Auflagen erlaubte. Kataloge und Anzeigen in Zeitschriften halfen auch der Firma Lanz das „Vorurteil gegen landwirtschaftliche Maschinen“ zu bekämpfen. Dabei wurde auch Wert darauf gelegt, „die bedeutende Entwicklung zu konstatieren, welche unser Unternehmen (...) gewonnen hat“.

Abbildungen: Katalog und Anzeige von Clayton & Shuttleworth, beide um 1889. Katalog der Firma Lanz, 1913.

mit Reparaturwerkstätte und grosser permanenter Ausstellung aller neueren Maschinen in eigens dazu erbauten Räumen in Regensburg zu errichten, damit wir auch unseren zahlreichen Kunden in jenen Gegenden die gleichen Vorteile zu bieten imstande sind“.

Der für das Stammhaus gewählte Standort Mannheim sollte sich in den Folgejahren als ausgesprochener Glücksfall herausstellen: „Die überaus günstige Lage Mannheims am Zusammenfluß des Rhein und Neckar für Handel und Verkehr, liessen die im Jahre 1607 gegründete Stadt von vornherein für eine sehr



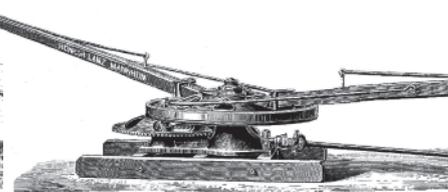
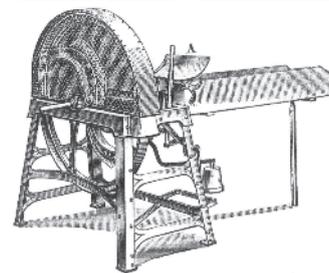
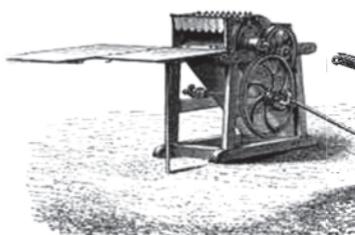
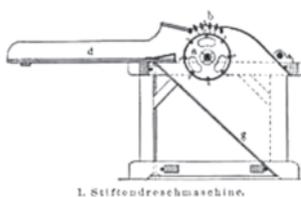


1871 konnte Lanz den ersten Dampfflug in Süddeutschland an die 1837 gegründete Zuckerfabrik Waghäusel, dem damals größten Unternehmen im Großherzogtum Baden, verkaufen.

Verschiedene Fabrikgebäude in der Schwetzingen Straße 1867-1906

LANZ-Werks Gelände Lindenhof ab 1906

Aus infrastruktureller Sicht hatte Heinrich Lanz vorausschauend ab 1888 Grundstücke im neuen Mannheimer „Industriegebiet“ Lindenhof erworben. Im gleichen Jahr wurde eine Eisengießerei mit Gleisanschluss eingerichtet. 1906 wurde innerhalb von drei Monaten (von Juni bis August) die restliche Produktion vom alten Standort Schwetzingen dorthin verlagert.



Ab 1867 begann Heinrich Lanz mit der Produktion eigener Maschinen und Ersatzteile. Zunächst wurden Futterschneid- und Handdreschmaschinen sowie Göpel gebaut.

erhebliche Entfaltung prädestiniert erscheinen. Sie bildet ein natürliches Verteilungszentrum von grösster Bedeutung. (...) In hundertjährigem Bemühen sind Hafenanlagen geschaffen worden, welche als mustergültig anzusehen sind und die bereits 1800 durch Einweihung des neuen Hafens eine Art Abschluss fanden. Mit der Einführung der Dampfschleppschiffahrt ist die Bedeutung Mannheims als Hafenplatz erst in ihre wahren Rechte eingesetzt worden. Wesentlich unterstützt wurde der Handel der Stadt durch die Bahnanlagen. Eine der ersten Bahnen in Deutschland ist der Schienenweg

Mannheim-Heidelberg gewesen, der 1840 eröffnet wurde.“

Mannheim zählte im Jahre 1864 ganze sechs Maschinenfabriken mit etwa 250 Arbeitern. Im selben Jahr wurde die Handelskammer reorganisiert die dann später über die Firma Lanz berichtet: „Der Geschäftsgang der Mannheimer Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen, welche zugleich englische und amerikanische Maschinen einführt und verkauft, war im Jahre 1872 sehr gut“. Und weiter: „Die Gesamtzahl der im Jahre 1872 abgesetzten landwirtschaftlichen Maschinen, sowohl eigenen Fabrikats, als englischen

und amerikanischen Ursprungs, beläuft sich auf 7.105 mit einem Gewichte von 48.000 Zentner und im Werte von fl. 1.130.000 (...) Durch die in Rede stehende Fabrik sind die ersten Dampf-Dreschmaschinen in unserer Gegend, und im vorigen Jahre [1871] der erste Dampfflug [Fabrikat John Fowler], im Besitz der Zuckerfabrik Waghäusel, eingeführt worden.“ Zu diesem Zeitpunkt hatte die Firma Lanz also bereits die Eigenfabrikation aufgenommen. *Fortsetzung folgt*

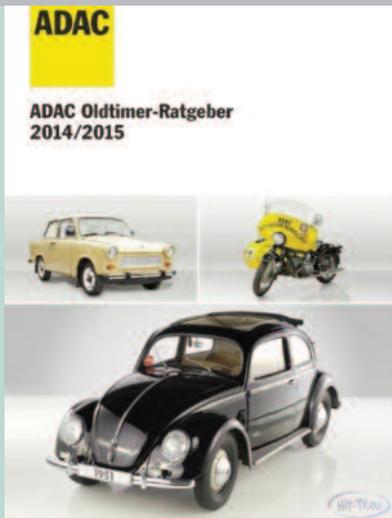


Die 1840 eingeweihte Bahnstrecke Heidelberg-Mannheim war eine der ersten Eisenbahnlagen im Großherzogtum Baden. Bereits im Jahr 1800 war mit der Einweihung des Rheinhafens ein Grundstock für die künftige Industrialisierung Mannheims gelegt worden. Damit war auch dem Unternehmen Heinrich Lanz eine Infrastruktur gegeben, die den künftigen Weg zu Europas größtem Hersteller von Landmaschinen eröffnete.

S. 36: Zug bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Heidelberg (l.) und die Hallen des Mannheimer Bahnhofs (r). Beide Abbildungen stammen von 1840. S. 37 Postkarte: Mannheimer Hafen 1905

Verwendete Quelle:
Paul Neubaur; Heinrich Lanz, Fünfzig Jahre des Wirkens in Landwirtschaft und Industrie 1859 – 1909, Verlag Paul Parey, Berlin 1910

Bildauswahl und Bildtexte: Hubert Flaig
Unter Nutzung folgender Quellen:
wikipedia.org, www.albert-gieseler.de, www.steamscenes.org.uk, www.fortepan.hu, www.foodheritage-berwick.org.uk, www.leo-bw.de, rhein-neckar-industriekultur.de
Bilder ohne Quellenangabe: Privatbesitz oder public domain



Aktuelles rund um die Oldtimerei

Der aktuelle ADAC-Oldtimer-Ratgeber erschien pünktlich zur Techno Classica in seiner 9. Auflage. Mit 148 Seiten und insgesamt 24 Kapiteln wurde die Broschüre um wichtige Informationen ergänzt und aktualisiert. Ganz neu im für ADAC-Mitglieder kostenlosen Nachschlagewerk ist die deutsche Fassung der FIVA-Charta von Turin. Darüber hinaus gibt es weitere Informationen rund um die politische Arbeit und Interessensvertretung für historische Fahrzeuge, die der ADAC als nationaler Vertreter des Oldtimerweltverbandes FIVA leistet.

Neben praktischen Tipps zu Themen wie Versicherung, Kauf, Begutachtung, Import und Export, Restaurierung, Ersatzteilbeschaffung sowie Pflege und Wartung klassischer und historischer Fahrzeuge, gibt es auch ein Kapitel über die zahlreichen Klassik-Veranstaltungen des ADAC.

Der ADAC-Oldtimer-Ratgeber im Format DIN A5 ist in den ADAC-Geschäftsstellen und bei größeren ADAC-Klassik-Veranstaltungen erhältlich. Das in der Oldtimer-Szene beliebte Standard-Nachschlagewerk ist auch elektronisch Online verfügbar: www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/oldtimer-ratgeber/default.aspx



Korporativclub
im ADAC e.V.



Achtung! Ab sofort gilt die Warnwesten-Mitföhrpflicht

Seit dem 1. Juli 2014 besteht nun auch in Deutschland eine allgemeine Warnwestenpflicht auch für Sattel- und Zugmaschinen und Traktoren: In jedem Fahrzeug muss unabhängig von der Zahl der mitfahrenden Personen eine Warnweste vorhanden sein. Am besten sollten auch zur Sicherheit für Mitfahrer solche Warnwesten griffbereit vorhanden sein.

Die Weste in rot, gelb oder orange muss der DIN EN 471 bzw. der EN ISO 20471:2013 entsprechen. Der Fahrer ist verpflichtet die Weste bei einer Kontrolle vorzuzeigen und zur Prüfung auszuhändigen. Bei einem Verstoß droht ein Verwarnungsgeld.

Übrigens: Für Traktoren, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden (also gewerblich), galt diese Pflicht schon länger. Nun gilt sie auch für privat genutzte Fahrzeuge aller Art.

Auf Anregung durch Regionalvertreter Thomas Schönfelder von den Traktorfreunden Geroldsgrün haben wir recherchiert, ob es Möglichkeiten gibt, bei einer höheren Auflage ein preiswertes Angebot für Warnwesten mit Aufdruck für unsere Mitglieder zu verhandeln.



Warnwesten in gelb-fluoriszierend, DIN-zertifiziert, gute Qualität (Muster liegt vor)

Bei einer Gesamtabnahme von 2000 Stück können wir nun, bedruckt mit dem BHLD-Logo auf dem Rücken und dem jeweiligen Vereinslogo auf der Brustseite, folgende Preise anbieten:

- Abnahme 50: je 3,27 Euro (Mindestabnahme)
- Abnahme 100: je 3,24 Euro
- Abnahme 500: je 3,15 Euro
- Abnahme 1000: je 3,07 Euro
- Abnahme 2000: je 2,96 Euro

Bei einer Gesamtabnahme von über 2000 Stück reduzieren sich die Preise nochmals im Cent-Bereich. Alle Preise sind inkl. MwSt. gerechnet! Also Endverbraucherpreise, ohne weitere versteckte Kosten für Klischees, Werkzeuge, Siebherstellung etc.

Der Versandkostenanteil beträgt zzgl. 15,00 Euro pro Verein bzw. pro Bestellung für die Sammellieferung. Bestellungen können ab sofort an hflaig@flaigflaig.de erfolgen.

Da die Mitföhrpflicht bereits besteht, versuchen wir die Westen schnellstmöglich zu besorgen. **Bestellung müssen bis spätestens 31. August eingegangen sein. Mit der Bestellung per E-Mail muss ein vektorisiertes Vereins-Logo im eps-Format für den einfarbigen Druck in schwarz mitgeschickt werden.**

Ein Auftrag kommt nur zustande, wenn die Gesamtbestellung 2000 Stück erreicht. Die Besteller werden umgehend benachrichtigt, wenn die Produktion beauftragt wird.

Die Lieferung erfolgt gegen Rechnung und Vorkasse!

Weitere Informationen: Hubert Flaig, Tel. 0711-2562077, hflaig@flaigflaig.de



Impressum

Präsident

Georg H. Brodt
IGHL Wetterau/Main-Kinzig e.V.

Vizepräsident (kommisarisich)

Peter Berger
Bulldog-Club Langenpfunzen e.V.

Schatzmeister

Achim Schneiders
Oldtimer-Freunde Kröv

Schriftführer

Holger Berg
BuSF Württemberg e.V.

Pressestelle

Robert Geyer
Traktorclub Ackerkralle
Tanus-Westerwald e.V.

Redaktionsleitung

Jürgen Hummel
BuSF Württemberg

Beisitzer

Horst Bärsch
Lanzfreunde Sachsen

Peter Berger
Bulldog-Club Langenpfunzen e.V.

Mario Pfender
MSM Bulldog- und Schlepperfreunde
Kissleg e.V.

Geschäftsführer

Hubert Flaig
BuSF Württemberg
Birkendörfle 7
70191 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 56 20 77
Telefax (07 11) 2 56 20 78
E-Mail: info@bhld.eu

Wenn Sie Fragen haben oder Kontakt zum BHL D – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. suchen, finden Sie weitere Informationen im Internet unter: www.bhld.eu

Konakt & Geschäftsstelle

BHL D – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.
Christa Entenmann
Häckerweg 17
71696 Möglingen
Telefon (0 71 41) 24 13 19
Telefax (0 71 41) 24 13 26
E-Mail: info@bhld.eu

ADAC

Korporativclub
im ADAC e.V.

Cap mit BHL D-Logo ab sofort verfügbar



Für alle Mitglieder, Freunde und Förderer des BHL D ist ab sofort ein hochwertiges Baumwoll-Cap mit gesticktem Logo verfügbar.

Die Caps können per E-Mail unter: info@bhld.eu oder bei der Geschäftsstelle per Fax **0 71 41-24 13 19** für **EUR 14,90 zzgl. Versandkosten** bestellt werden.

Technikreferenten gesucht

Zur Einrichtung eines Netzwerks zur technischen Beratung bei Reparaturen und Restaurierungen bitten wir Spezialisten aus unserem Kreis, die über entsprechendes Marken-, Typen- und Fachwissen verfügen und die bereit sind dieses an Mitglieder bei Anfragen weiterzugeben, sich bei der Geschäftsstelle zu melden. Wir bitten darum, dabei die Marke, die Typen und das Spezialwissen (z.B. Motortechnik, Blechbearbeitung etc.) über das Sie verfügen, anzugeben. Ausserdem brauchen wir den vollen Namen, die Adresse, E-Mail-Adresse und Telefonnummer/n, ggf. mit Zeitraumbangabe, wann eine telefonische Kontaktaufnahme erfolgen kann.

Die Liste wollen wir laufend aktualisiert auf unserer Homepage und im Infobrief den Mitgliedern zur Verfügung stellen. Bei allen, die bereit sind, hier mitzuarbeiten, bedanken wir uns ganz herzlich. *Der Vorstand*

Meldungen bitte per E-Mail an: info@bhld.de

Checkliste »Veranstaltung«

Für unsere Mitglieder wollen wir ein kleines Handbuch erstellen, das bei der Planung von Veranstaltungen als Checkliste dienen und mit entsprechenden Tipps, die Vorbereitungen erleichtern soll. Bitte schickt uns dazu Vorschläge, Ideen oder bereits verfügbare Listen zu. Wir werden diese Informationen zusammenführen und davon eine kleine Publikation für alle Mitglieder zusammenstellen.

Der Vorstand

Beiträge mit Stichwort »Checkliste« bitte per E-Mail an: info@bhld.de



Unser Vertrag mit der GEMA wurde mit der Zusatzvereinbarung Nr. 2 vom 29.12.2012 und 9.1.2013 verlängert. Er verlängert sich um jeweils ein Jahr, wenn

nicht gekündigt wird. Anmeldeformulare für die verschiedenen Nutzungen und weitere Infos unter:

<https://www.gema.de/musiknutzer/lizenzieren/meine-lizenz.html>.

Selbstverständlich kann sich der Nutzer bei Fragen auch direkt an seine Bezirksdirektion vor Ort wenden:

<https://www.gema.de/die-gema/adressen/bezirksdirektionen.html>.

Der Gesamtvertrag für den BHL D hat die Nr. 2000669855.

Verdampfer gesucht!!

Für unser Oldtimertreffen suchen wir noch Verdampfertraktoren von Allgaier, Deutz, Fendt F18, Eigenbau ... und alles was mit Verdampfermotoren zu tun hat. Ferner suchen wir „Scheunenfunde“ – Traktoren im Zustand, wie sie gefunden wurden. Auf dem Treffen werden wir den ältesten Traktor Deutschlands präsentieren, ein Bergmann-Traktor aus dem Jahr 1906. Dieser Traktor steht im Bodensee-museum in Uhldingen-Mühlhofen-Gebhardsweiler. Dieser Traktor hat Holzräder!

Weitere Informationen:

Achim u. Siggie Schneiders
Tel. 0 65 41/96 99 nach 18 Uhr 9877
Fax 0 65 41/41 19
www.Oldtimer-Kroev.de
E-Mail: glasschneiders@gmx.de

14. KRÖVER OLDTIMERTREFFEN FÜR TRAKTOREN & BULLDOGS



**AM 15.16.17. AUGUST 2014
IN KRÖV / MOSEL**

TEL. (0 65 41) 96 99 · FAX (0 65 41) 41 19
www.oldtimer-kröv.de · www.deutz-ersatzteile.de

FAHREN SIE PROBE

**NEU.
LANDTECHNIK,
DIE SPASS MACHT!**
traction ist das emotionale
Landtechnikmagazin mit
Fachkompetenz.

Mit starkem Praxisbezug,
fundierten Technikberichten
und unabhängigen Tests.
Bilder im Großformat.



**Gratis
Probeheft -
jetzt
bestellen!**

www.traction-magazin.de

PROBEHEFT-GUTSCHEIN

JA! Ich möchte die aktuelle Ausgabe von *traction* – Das Landtechnikmagazin für Profis **kostenlos und unverbindlich** lesen.

Die *Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH* verarbeitet meine Daten in maschinenlesbarer Form. Die Daten werden vom Verlag genutzt, um mich mit den bestellten Produkten zu versorgen.

Name, Vorname Telefon

Straße, Nr. PLZ, Ort

E-Mail Ja, ich möchte den kostenlosen *traction*-Newsletter erhalten. Abbestellung jederzeit möglich unter: leserservice.traction@dlv.de

Ich bin damit einverstanden, dass mich die *Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH* schriftlich, telefonisch oder per E-Mail über ihre Produkte und Dienstleistungen informiert und zu diesem Zwecke meine personenbezogenen Daten nutzt und verarbeitet. Ich kann diese Zustimmung jederzeit gegenüber der *Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH*, Lothstr. 29, 80797 München per E-Mail unter kundenservice@dlv.de oder per Fax unter +49(0)89-12705-586 widerrufen.

Datum, Unterschrift TRA14ME/21

www.traction-magazin.de

**Hier
bestellen!**
Per Post,
Telefon, Fax
oder E-Mail

Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH
traction-Leserservice
Lothstr. 29 • 80797 München
Tel. +49 (0)89-12705-484 • Fax -586
E-Mail: leserservice.traction@dlv.de

 Die Medienkompetenz
für Land und Natur