BHLD-INFOBRIEF 7

Weissach, 18.6.2013

Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.

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

in diesem Tagen erhalten wir vom ADAC e.V. Markenclubbetreuung (MKM) den neuen Informations-Flyer mit dem aktuellen Stand der Leistungen und Vorteile für ADAC-Korporativclubs. Diese ADAC-Aktivität mit derzeit 50 eingetragenen Mitgliedern geht auf die ersten Eintragungen im Jahr 2005 zurück. Wir als Bundesverband haben uns als Interessengemeinschaft Hammelburg im Dezember 2009 angemeldet und sind bis zum heutigen Tage die mitgliederstärkste Verbandseinheit. Nach jüngsten Recherchen sind in den bei uns gemeldeten Vereinen mehr als 12.000 Mitglieder organisiert.

Wir sehen uns in der Verantwortung, den Verband mittels intensiver und kontinuierlicher Präsentation in der Öffentlichkeit weiter auszubauen. Maßgebliches Ziel unserer Anstrengungen ist es, innerhalb der Oldtimer-Szene mit gewichtigen Stellen in aktiver Form tätig zu werden, um so den Mitgliederbestand in den angeschlossenen Clubs nochmals deutlich zu erhöhen. Wir setzen dabei fest auf die Mitarbeit der Vereine und auf andere wichtige Vertreter der Oldtimer-Szene, wie z.B. Museen oder die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG). Verhandlungen mit verschiedenen Institutionen sind im Gange.

BHLD-Mitgliederumfrage

Mit unserem Infobrief No. 6 (Dezember 2012) haben wir alle im BHLD organisierten Vereine angeschrieben und um ihre Meinung zur Zufriedenheit mit der Betreuung durch den BHLD gebeten. Drei Jahre nach Gründung des Bundesverbands Historische Landtechnik Deutschland e.V. wollen wir aus dieser ersten Umfrage Schlüsse für die Verbandsarbeit und die weitere Entwicklung des BHLD ziehen.

Um möglichst viele Rücksendungen mit konstruktiven Hinweisen zu erhalten, war der Fragebogen bewusst kurz und einfach gestaltet. Die Rücklauf-Quote betrug 35 Prozent, wobei wir davon ausgehen, dass diejenigen Verbandsmitglieder, die sich nicht gemeldet haben, tendenziell mit der BHLD-Betreuung zufrieden sind (s. Kasten rechte Spalte). Zum Punkt Vorschläge und Wünsche gab

Hier die Ergebnisse der Mitgliederumfrage vom Dezember 2012

Frage 1: Wie beurteilen Sie die Arbeit des BHLD?
Antworten:
Hilfreich und gut (30 x),
könnte verbessert werden (5 x),
nicht beantwortet (3 x).

Frage 2: Wie beurteilen Sie den BHLD-Infobrief und dessen Weiterleitung an die Mitglieder?
Antworten:
Sehr gut per E-Mail (17 x),
wir können nicht alle unsere Mitglieder per E-Mail erreichen und nur bedingt informieren (21 x).

Frage 3: Wir würden gerne den Infobrief auch in Papierform zusätzlich erhalten. Wie viele würden Sie benötigen?
Antworten:
Ja, mit Angabe von Wünschen (17 x), kein Interesse (17 x),
ohne Angaben (4 x).
Als mögliche Bestellung wurden 215 Exemplare genannt.

Herausgeber: BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.
Haldenstraße 13, D-71287 Weissach-Flacht
Telefon: (0 70 44) 3 11 05, Telefax: (0 70 44) 90 47 53, E-Mail: info@bhld.eu
Redaktion und Gestaltung: Flaig + Flaig GmbH, Birkendörfle 7, 70191 Stuttgart
Telefon: (07 11) 2 56 20 77, Telefax: (07 11) 2 56 20 78, E-Mail: hflaig@flaigflaig.de
V.i.S.d.P.R. Robert Geyer, Pressewart BHLD . ©2012 BHLD

www.bhld.eu

es 7 Meldungen. Die diesbezüglichen Fragen und Hinweise sind interessant und werden bei der nächsten BHLD-Vorstandssitzung im Detail besprochen.

Die nächste Zusammenkunft der BHLD-Vorstände ist für Anfang Juli 2013 geplant. Sollte es zu dieser Vorstandsbesprechung aus dem Kreise der Vereinsmitglieder weitere Fragen geben, geht hiermit an die Vereine die Aufforderung, diese umgehend schriftlich beim BHLD-Vorstand einzureichen. Wir berichten im Anschluss in einer Kurzinformation.

Gefährliche Ausfahrten

In dieser neuen Ausgabe des BHLD-Briefes informieren wir über aktuelle Ereignisse, insbesondere auch über Unfallgefahren im Rahmen von Ausfahrten. Ganz besonders hat uns der Unfall anlässlich einer 1.-Mai-Fahrt betroffen gemacht, weil das Unglück bei Beachtung der bestehenden Vorschriften hätte vermieden werden können. In diesem Zusammenhang sind auch die häufigen Anfahrten zu Treffen mit Bauwagen oder Wohnwagen ein Thema. Ganz besonders wollen wir das Augenmerk auf die möglichen Konsequenzen im Falle eines Unfalles lenken. Die Absicherung (Versicherung) für diese Fahrten ist äußerst prekär und meist nicht ausreichend vorhanden. Auch der Umgang mit einer Heizlampe für das Vorwärmen eines Lanz-Glühkopfs hat kürzlich zu einem Unfall geführt. Dieser wäre bei größerer Sorgfalt ebenfalls vermeidbar gewesen. Hier ist anzumerken, dass solche Vorfälle unserer Szene in der Presse negative Schlagzeilen bescheren.

Weitere Schwerpunkte in diesem Infobrief sind die Fortsetzung der Lanz-Geschichte von Georg Brodt, ein Beitrag von Dr. Klaus Herrmann über die Traktorenentwicklung in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg sowie die Zusammenarbeit des BHLD mit der DLG. Außerdem stellen wir wieder ein Mitglied unseres Verbandes vor. Dabei ist besonders erfreulich, dass es sich um einen jungen und aufstrebenden Verein zur Erhaltung von historischen landwirtschaftlichen Geräten handelt.

Alfred Vogel
Präsident des BHLD

Der ADAC unterstützt die Clubszene

Die Leistungen und Vorteile für ADAC Korporativclubs im Überblick

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC) ist mit mehr als 18 Millionen Mitgliedern der größte Automobilclub in Europa und sieht sich als moderner Dienstleister bei allen Themen rund um die Mobilität. Diesem Anspruch wird der ADAC durch vielfältige Aktivitäten und Engagements gerecht. Neben den traditionellen Tätigkeitsfeldern wie Pannen- und Unfallhilfe, Beratung und Touristik vertritt der ADAC die Interessen der Fahrzeugbesitzer gegenüber Industrie und Politik. Der Club setzt sich satzungsgemäß für die Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes ein.

Die Clubzeitschrift ADAC Motorwelt mit über 19 Millionen Lesern ist mit großem Abstand der auflagenstärkste Titel Europas, die vielfach prämierte Homepage www.adac.de verzeichnet rund 70 Millionen Besucher im Jahr.

Seit der Gründung im Jahr 1903 hat das Clubleben beim ADAC einen hohen Stellenwert. So existieren Clubs, die bereits seit mehr als 100 Jahren mit dem ADAC verbunden sind. Der ADAC unterstützt die ihm angeschlossenen Gemeinschaften, ohne dass dabei deren Souveränität und Eigenständigkeit angetastet wird.

Satzungsgemäß werden die Vereinigungen dabei als

- regional und lokal tätige Ortsclubs oder als
- überregional bzw. bundesweit ausgerichtete Korporativclubs geführt.

Mehr als 1850 Clubs und Vereine, von denen jährlich mehrere hundert Veranstaltungen mit verschiedensten Ausrichtungen durchgeführt werden, sind dem ADAC angeschlossen und nehmen die vielfältigen Leistungen des ADAC in Anspruch.

Der BHLD ist Korporativclub im ADAC

Für die speziellen Anforderungen von Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs werden im Rahmen der Korporativclub-Mitgliedschaft besondere Vorteile angeboten:

- Interessenvertretung auf nationaler sowie auf internationaler Ebene gegenüber der Gesetzgebung, Behörden und anderen Institutionen. Hierfür steht der ADAC in regem Austausch mit Experten von Verbänden, Herstellern, Industrie und Behörden und unterhält ein Präsidialbüro in Berlin, welches über sehr gute Kontakte zur Bundespolitik verfügt.
- Durch die FIVA-Mitgliedschaft und der übertragenen Funktion als deren nationaler Vertreter (ANF – Autorité Nationale de la FIVA*) in Deutschland ist die ADAC Oldtimer-Sektion in der Lage, die Interessen der ADAC Korporativclubs sowie der Oldtimer fahrenden Club-Mitglieder bzw. der Oldtimerszene sowohl auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene vorzutragen und zu forcieren.
- Die Mitglieder von ADAC Orts- und Korporativclubs erhalten die FIVA Identity Card mit bis zu 50% Ersparnis. Darüber hinaus haben die Oldtimer-Clubs des ADAC die Möglichkeit, ihre eigenen Marken- und Typspezialisten dem ADAC als FIVA-Fahrzeugprüfer vorzuschlagen und damit eine bundesweite Abdeckung der Prüferstruktur mit dem eigenen Club aktiv zu unterstützen.
- Direkter Austausch von Erfahrungen und Informationen zwischen den Clubs und dem ADAC auf speziellen Club-Tagungen.
- ADAC Korporativclub-Mitglieder können, in Verbindung mit einer Mitgliedschaft im ADAC, ihre Oldtimer, sofern sie den Annahmekriterien der ADAC Classic CarVersicherung entsprechen, zu sehr guten Konditionen preisgünstig versichern und sich über einen Clubrabatt in Höhe von 20% auf den Haftpflicht- und Kaskobeitrag freuen. Darüber hinaus erhalten langjährige ADAC Mitglieder zusätzlich einen Treuerabatt. Durch die Kombination aus ADAC Korporativclub- und ADAC Treue-Rabatt kann ein maximaler Nachlass in Höhe von 30% erreicht werden.

Die ADAC ClassicCarVersicherung beinhaltet auch Gleichmäßigkeitsfahrten, eine jährliche Fahrleistung von 8.000 km und Vandalismusschäden sind in der Teilkasko mitversichert. Die Teilnahme an ADAC Oldtimerveranstaltungen wird in der Jahresfahrleistung nicht berücksichtigt.

- Bei der ADAC-AutoVersicherung erhalten Korporativclubmitglieder, die gleichzeitig auch ADAC Mitglieder sind, einen Nachlass in Höhe von 10% in der Teil- und Vollkaskoversicherung. In Kombination mit dem ADAC Mitgliedertreuerabatt wird maximal ein Nachlass in Höhe von 20% gewährt.

Interessenvertretung und Versicherungsspezialist, Ratgeber für Technik und Recht, Unterstützung bei Veranstaltungen, Sicherheitstraining und kostenlose Clubausstattung und nun auch noch Hilfe durch die „gelben Engel“ bei Ausfahrten oder Fahrten zu einer der vielen Veranstaltungen – der ADAC ist durch die Markenclubbetreuung inzwischen ein starker und attraktiver Partner auch für unsere Szene geworden.

• Die Mitglieder von ADAC Korporativclubs erhalten in den ADAC Prüfzentren München, Köln und Nürnberg-Fürth 20% Rabatt auf den entsprechenden Preis der ADAC Oldtimerbewertung.

• Inanspruchnahme der ADAC Rahmenverträge mit günstigen Tarifen für Vereine in der Haftpflichtversicherung, Vermögensschadenhaftpflichtversicherung, Rechtschutzversicherung, Gruppen-Unfallversicherung, sowie Haftpflicht- und Unfallversicherung für Veranstaltungen.

• Vergünstigungen auf das ADAC Fahrsicherheitstraining bzw. ADAC Oldtimer-Fahrertraining bei Gruppenanfragen.

• Mitglieder von ADAC Korporativclubs erhalten bei ADAC Rennstreckentrainings für Motorräder 10% Rabatt auf die Buchungsgebühr. Zusätzlich erhalten ADAC Mitglieder 35,- Euro Ermäßigung.

• Exklusive Sonderkonditionen für ADAC Korporativclubs bei der ADAC Sport Collection (z.B. Bekleidung, ADAC Plaketten etc.).

• Der ADAC Oldtimer-Ratgeber ist das Standard-Nachschlagewerk jeden Liebhabers klassischer Fahrzeuge. Die Broschüre ist kostenfrei und kann von jedem ADAC Mitglied in den ADAC Geschäftsstellen abgeholt werden. ADAC Clubs erhalten vom Oldtimer-Ratgeber eine kostenlose Basisausstattung gestellt. Zusätzliche Exemplare können in angemessener Stückzahl angefordert werden.

• Mitglieder von ADAC Korporativclubs erhalten bei Gruppenbuchungen Vergünstigungen auf das Angebot des Autozug. Ab 5 Fahrzeugen wird ein Rabatt in Höhe von 5% des jeweiligen Gesamtreisepreis gewährt. Informationen und Buchung exklusiv mit dem Stichwort ‚ADAC-Club‘ unter der ADAC-/Autozug Hotline: 0180 51 51 55 5 (14 Cent/Min. aus dem Festnetz der Dt. Telekom; ggf. abweichende Preise aus Mobilfunknetzen).

• Darstellung Ihres Clubs im vielbesuchten ADAC Internetauftritt unter **www.adac.de/clubs**, z.B. durch Aufnahme der Clubdaten und Clubadresse, Verlinkung von **www.adac.de** auf die Club-Homepage, sowie im ADAC Oldtimer-Ratgeber.

• Aufnahme der Veranstaltungsdaten Ihres Clubs in den ADAC Terminkalender (Old- und Youngtimer).

• Kostenlose Clubausstattung mit individuellem Clublogo bestehend aus Stoffbanner und Stehtischen mit Schirmen.

• Kostenfreie Leihmöglichkeit eines aufblasbaren ADAC Startbogen für Club-Veranstaltungen.

• Den ADAC Korporativclubs steht für deren Oldtimerveranstaltungen das neue ADAC Oldtimer-Servicefahrzeug zu besonders günstigen Konditionen zur Verfügung. Das Fahrzeug ist neben der Straßenwacht-Grundausrüstung speziell mit Ersatzteilen und Werkzeug für Oldtimer ausgerüstet, um somit bei Bedarf Ihren Klassiker wieder einsatzfähig machen zu können.

• Nutzung von ADAC Veröffentlichungen aus Oldtimer-Ratgeber, Internetseite, Newsletter, Pressemeldungen und Broschüren für Clubmagazin und Internetauftritt Ihres Clubs.

• Teilnahmemöglichkeit Ihres Clubs zu Sonderkonditionen beim ADAC Markenclubtreffen am Nürburgring in der reizvollen Eifel im Rahmen einer attraktiven ADAC Veranstaltung.

• Regional sind zusätzliche Leistungen auf Nachfrage möglich (z.B. Infostand, Materialverleih etc.).

• Clubs können als ADAC Agentur Provisionen für die Werbung von ADAC Mitgliedschaften für die Clubkasse erhalten.

• Finanzielle Unterstützung des Clubs in Form eines Anzeigenbudgets. Die Höhe dieses Zuschusses richtet sich nach der Anzahl der Clubmitglieder und dem Anteil an ADAC Mitgliedern.

• Die Mitgliedschaft als Korporativclub im ADAC ist beitragsfrei!

ADAC e.V.
Markenclubbetreuung (MKM)
Hansastr. 19, 80686 München
www.adac.de/clubs
clubs@adac.de

BHLD
Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.

Korporativclub im ADAC e.V.

ADAC Oldtimer- und Markenclubs tagten am 12. April in Essen

Teilnehmer für den BHLD e.V.
Achim Schneiders, Schatzmeister
Robert Geyer, Pressestelle

TOP 1 Tagungseröffnung und Begrüßung

Thomas Alber begrüßt die Tagungsteilnehmer und stellt die Referenten und Mitarbeiter vor. Thomas Burkhardt, ADAC Vizepräsident für Technik, erklärt die organisatorische Ansiedelung der Oldtimer-Sektion beim ADAC Motorsport. In vieles wirkt die Oldtimer-Sektion von außen hinein, z. B. in die Themen Verkehr, Technik und Tourismus. Wolf-Otto Weitekamp und Andreas Meyer berichten zur Historie der ADAC Oldtimer Sektion. (Bei der Hauptversammlung im Mai wurde Prof. Dr. Mario Theissen, ehemaliger BMW Motorsportdirektor, jetzt erstmals in der ADAC-Geschichte zum ehrenamtlichen ADAC Oldtimerreferenten gewählt. Er wird entsprechend der ADAC Satzung direkt an die Sportkommision des ADAC berichten)*.

TOP 2 Vereinsversicherungen für ADAC Korporativclubs

Frank Jühe vermittelt den Teilnehmern einen Überblick zu Vereinsversicherungen für ADAC Orts- und Korporativclubs und erklärt hierzu den neuen Internetauftritt der Racing Policy (der Jühe GmbH) mit der Möglichkeit zum direkten Online-Abschluss. Die Teilnehmer der Tagung äußern den Wunsch nach einer kostengünstigen Ausstellerversicherung für Messen, Herr Jühe wird diese Möglichkeit prüfen.

TOP 3 Neue ADAC Publikationen

Thomas Alber präsentiert die neue ADAC Korporativclubbroschüre. Da die Korporativclubs einen hohen Stellenwert im ADAC besitzen, hat das ADAC Präsidium die ADAC Zentrale beauftragt, (...) jährlich eine Übersicht mit den wichtigsten Informationen zu den bereits angeschlossenen Korporativ-Organisationen in chronologischer Reihenfolge vorzulegen. Die Broschüre geht in einer geringen Auflage jedem ADAC Korporativclub (...) per Post zu. Alber berichtet weiter, dass zum Beginn der diesjährigen Oldtimer-Saison (der neue) ADAC Oldtimer-Ratgeber 2013/2014 erschienen ist. (...) ADAC Clubs haben eine kostenlose Basisausstattung erhalten. (Zusätzliche Exemplare können, auf Anfrage in angemessener Stückzahl angefordert werden). (s.a. Kasten S.5)

TOP 4 Verwendung des ADAC Korporativclub-Logos

Den Markenclubs werden die beiden Versionen des ADAC Korporativclub-Logos vorgestellt. Das Korporativclublogo dürfen die Clubs auf ihren Kommunikations- und Werbemedien nutzen. Hier gelten Richtlinien wie unter anderem Format, Schriftgröße usw. Die beiden Korporativclublogos können unter clubs@adac.de in hochauflösender Qualität angefordert werden.

TOP 5 Veranstaltungsunterstützung der Korporativclubs

ADAC Veranstaltungsdatenbank

Thomas Alber informiert über die ADAC Veranstaltungsdatenbank. Die Termindatenbank, eine der am meisten besuchten ADAC Oldtimer-Seiten, stellt eine sehr attraktive Möglichkeit dar, Clubveranstaltungen und Treffen einem breiten Publikum bekannt zu machen. Hier sind insgesamt 415 Veranstaltungen eingetragen, davon 36 von Korporativclubs. Jährlich wird den Korporativclubs die Möglichkeit geboten, sämtliche öffentlichen Veranstaltungstermine über eine Exceldatei in der Termindatenbank des ADAC Internetauftritt zu integrieren. Terminänderungen und Ergänzungen können jederzeit nachgemeldet werden.

Darstellung der Clubs im Internet

Alle ADAC Korporativclubs werden im Internetauftritt des ADAC durch eine eigene Zwischenseite mit einem kurzen Überblick vorgestellt. Eine Übersicht aller Unterclubs ist Aufgabe des jeweiligen Markenclubs auf seiner eigenen Internetseite, da es der ADAC Markenclubbetreuung nicht möglich ist, bei weit über 1.000 Unterclubs eine aktuelle Auflistung sicherzustellen. Eine Möglichkeit, alle vertretenen Marken der Unterclubs darzustellen, wird seitens des ADAC geprüft.

Leistungen für ADAC Korporativclubs

Für die speziellen Anforderungen von Oldtimer-, Youngtimer- und Markenclubs werden im Rahmen der Korporativclub-Mitgliedschaft besondere Vorteile angeboten, diese sind stets aktuell im Internetauftritt des ADAC unter Oldtimerclubs im ADAC zu finden. Für Veranstaltungen können direkt von der Markenclubbetreuung ADAC-Tüten, Korporativcub-Mentos und Schlüsselanhänger angefragt werden. Weiter stellt Thomas Alber den speziellen ADAC Oldtimerservice mit besonders günstigen Konditionen und den kostenfrei ausleihbaren ADAC Startbogen zur Veranstaltungsunterstützung vor.

Ansprechpartner für ADAC Korporativclubs

Als direkter Ansprechpartner steht den ADAC Korporativclubs die ADAC Markenclubbetreuung zur Verfügung. Um Anfragen schnellstmöglich zu bearbeiten, werden die Clubs gebeten, Anfragen wie z. B. zur Veranstaltungsunterstützung direkt an die Adresse der ADAC Markenclubbetreuung **clubs@adac.de** zu richten.

ADAC Sport Collection

Die Markenclubs werden gefragt, wie die Angebote der ADAC Sport Collection ankommen und ob diese weiter im gewohnten Umfang erwünscht sind. Einstimmig wurde der Wunsch nach Informationen der ADAC Sport Collection geäußert.

TOP 6 Bosch Hockenheim Historic

Thomas Alber berichtet, dass der ADAC sich weiterhin als Partner der Bosch Hockenheim Historic engagiert. (...)

TOP 7 ADAC Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal

Werner Klasen und Jürgen Cüpper vom ADAC Nordrhein e.V. berichten über das ADAC Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal mit Markenclubtreffen (...).

TOP 8 Region Emilia-Romagna

Thomas Alber informiert über die Region Emilia-Romagna, die (...) eine perfekte Mischung für einen gelungenen Motorrad- & Oldtimertourenurlaub (bietet).

TOP 9 Verschiedenes

Werbung von neuen ADAC Mitgliedern

Auf Nachfrage von Hans-Dieter Seewald von der Cabrio Interessengemeinschaft erklärt Thomas Alber den Unterschied zwischen hauptberuflichen Werbern des ADAC, die Schulungen bekommen und einer Agenturvereinbarung des ADAC mit Korporativclubs. Clubs mit Agenturvereinbarung dürfen nicht öffentlich auf Messen o. ä. ADAC Mitglieder werben. Die Vereinbarung dient nur dazu, Club intern zu werben, um mit Provisionen die Clubkasse zu unterstützen. Eine ADAC Agentur

erhält eine Einmalprovision in Höhe von 20,75 EUR für jede zustande gekommene ADACPlusMitgliedschaft, 15,50 EUR für jede zustande gekommene ADAC-Mitgliedschaft bzw. ADAC Partner Mitgliedschaft und 5,25 EUR für jede Erweiterung einer ADAC Mitgliedschaft auf eine ADAC PlusMitgliedschaft.

Thema Stickoxid

Tobias Gebauer, 1. Deutscher SAAB-Club e.V., berichtet von der (Absicht) der EU in 33 Regionen Deutschlands den Stickoxid-Ausstoß massiv zu reduzieren, notfalls mit „radikalen" Mitteln. Thomas Burkhardt informiert, dass dies ein ständiges Thema sei. (...) (Langfristiges) Ziel des ADAC ist es, (Strategien) zur Luftverbesserung zu finden, ohne dadurch Kraftfahrzeuge und Mobilität allgemein zu benachteiligen.

Abgasuntersuchung

Detlef Ress, TR-Register Deutschland e.V., bemängelt, dass die ASU starr an einen festen Termin (ab Baujahr 7/69) gebunden ist. Das benachteiligt beim TR-Register die Baujahre 1970 bis 1976 beim TR6 und auch die TR 7 und 8 sind betroffen (alleine vom TR6 wurden in dieser Zeit rd. 75.000 Fahrzeuge gebaut, von denen etliche noch in Deutschland unterwegs sind). Weiter berichtet Ress, dass viele Werkstätten (über keine Daten verfügen). Thomas Burkhart erklärt, dass Daten immer vorhanden sein müssen. Ob die Art der Überprüfung sinnvoll ist, sei Ansichtssache. Es werden aber mehr Werte überprüft als von außen angenommen wird. Bisher gibt es zwei Varianten zur Abgrenzung: nach Baujahr oder Modell, wobei nach Baujahr sinnvoller erscheint. Hiergegen vorzugehen macht auf weitere Ausnahmen aufmerksam und birgt die Gefahr weiterer Verbote in sich.

07er Kennzeichen

„Das Thema 07er Nummer ist ein Dauerbrenner. Jetzt ist mal wieder einer ‚verknackt' worden, der mit einer 07er Nummer zum Tanken gefahren ist," berichtet Detlef Ress. Leider fehlen dem ADAC Berichte und weitere Informationen. (Konkrete Vorfälle sind bisher nicht bekannt). Informationen werden gerne aufgenommen und von den ADAC Juristen geprüft.

Saisonkennzeichen

Zum Wechselkennzeichen gehört ein kleines Zusatzkennzeichen mit Nummer und HU-Plakette. So ein Zusatzkennzeichen könnte man doch auch für Saisonkennzeichen mit einem H anstatt W einführen, schlägt Detlef Ress, TR-Register Deutschland e.V., vor. Hierzu informiert Thomas Burkhardt, dass kein ausreichender Platz auf dem Kennzeichen vorhanden ist. Weiter ist es auch hier nicht sinnvoll eine weitere Änderung durchsetzen zu wollen, da somit erneut in der Politik auf das Thema Ausnahmen für Oldtimer aufmerksam gemacht wird. Auch Willy Hof vom Veteranen Fahrzeug Verband e.V. merkt an, dass solche Änderungen einen langen Zeitraum brauchen und es nicht sinnvoll erscheint.

„Oberhausens Schätzchen"

Hans-Dieter Seewald stellt die Idee vor, alle besonderen Fahrzeuge einer Stadt, egal ob Auto, Motorrad usw. zusammen bei einer regionalen Veranstaltung zu präsentieren. Die Cabrio Interessengemeinschaft wird dieses 2013 unter dem Veranstaltungsnamen „Oberhausens Schätzchen" organisieren und über Erfahrungen berichten.

Parlamentskreis

Detleff Ress bringt die Frage an die Teilnehmer ein, wer über Neuigkeiten vom Parlamentskreis Automobiles Kulturgut Informationen bekommt und bittet den ADAC hierzu um mehr Berichte. Thomas Alber weißt auf den ADAC Oldtimer-Newsletter hin, der alle 14 Tage erscheint. Dieser informiert unter anderem über Interessenvertretung, Verkehrspolitik, Gesetze und Urteile und vieles mehr. Dieser kann unter **www.adac.de/newsletter** abonniert werden.

Markenclubtagung 2014

Die Markenclubtagung 2014 ist auf mehrheitlichen Wunsch der Clubs wieder während der Messe Techno Classica in Essen/Giradet Haus geplant. Termin ist Freitag, der 28.3.2014. Thomas Alber weist darauf hin, dass die ADAC Markenclubbetreuung am ADAC Stand in Halle 3 während des gesamten Messezeitraums für weitere Fragen zur Verfügung steht und schließt die Sitzung mit Dank an alle Teilnehmer und Referenten um 13 Uhr.

*(...) Passagen in Klammer wurden von der Redaktion gekürzt oder sinnvoll geändert und ergänzt.

Zum Beginn der diesjährigen Oldtimer-Saison ist die neueste Ausgabe des „ADAC Oldtimer-Ratgebers 2013/2014" erschienen. Das Standard-Nachschlagewerk eines jeden Liebhabers von historischen Fahrzeugen erscheint in seiner 8. Auflage. Mit insgesamt 24 Kapiteln und 148 Seiten wurde die für ADAC Mitglieder kostenlose Broschüre aktualisiert und um einige wichtige Informationen ergänzt.

Die Kapitel befassen sich mit der gesamten Welt der Klassiker. Von der Anschaffung bis zur Zulassung behandelt die Broschüre wichtige Themen wie Versicherung, Kauf, Begutachtung, Import und Export, Restaurierung, Pflege, Wartung oder Ersatzteilbeschaffung klassischer und historischer Fahrzeuge. Auch ein eigenes Kapitel über Oldtimer-Veranstaltungen machen den ADAC Oldtimer-Ratgeber zu einem interessanten Nachschlagewerk.

Das Kapitel „Zulassungsarten" enthält die neuesten Informationen zu den verschiedenen Zulassungsmöglichkeiten von Oldtimern. Der ADAC informiert in seiner Broschüre weiterhin über die politische Arbeit und die Interessenvertretung rund um historische Fahrzeuge.

Der Oldtimer-Ratgeber im handlichen DIN A5-Format ist in den ADAC Geschäftsstellen, bei größeren ADAC Oldtimer-Veranstaltungen sowie bei den ADAC Infoständen der kommenden großen Oldtimer-Messen erhältlich.

Weitere Informationen:
ADAC Oldtimer-Sektion
Hansastraße 19, 80686 München.
Per E-Mail an **oldtimer@adac.de**
oder unter **www.adac.de/oldtimer.**

100 Jahre Effizienz – Rudolf Diesel und die Landtechnik

DLG, Hanomag IG & BHLD präsentieren Sonderschau auf der AGRITECHNICA 2013

Rudolf Diesel, der große Konstrukteur und Erfinder, hat mit seinem Motor die Antriebstechnik revolutioniert. Wie kein Anderer vor und bisher auch keiner nach ihm, hat er es verstanden, eine effiziente Wärmekraftmaschine zu schaffen, die bis heute unübertroffen ist. Zu seinen Lebzeiten wurden Dieselmotoren noch nicht in der Landwirtschaft eingesetzt. Heute ist Landtechnik ohne den Dieselmotor undenkbar. Die Sonderschau „100 Jahre Effizienz" zeigt anhand von ausgewählten Exponaten die wichtigsten Entwicklungsschritte. Rudolf Diesel verstarb unter bis heute ungeklärten Umständen im September 1913, vor 100 Jahren.

PATENT-URKUNDE

KAISERLICHES PATENTAMT.

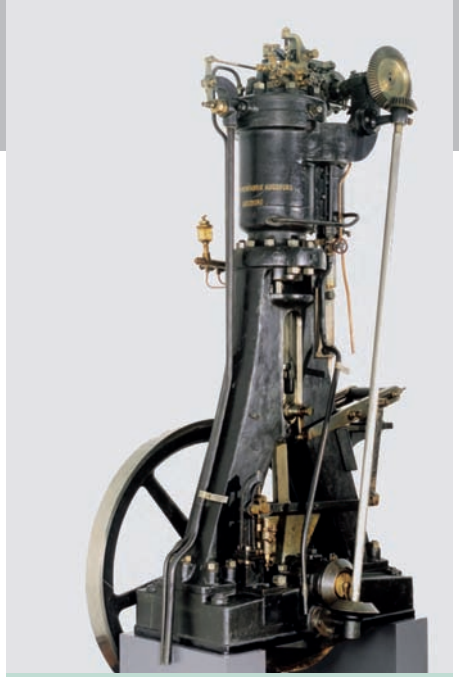
Im Februar 1892 reichte Diesel den Antrag ein, seinen Motor zu patentieren. Ein Jahr später wurde mit der Urkunde N° 67207 das Patent erteilt.

Rudolf Diesel wurde 1858 in Paris geboren und ist dort auch aufgewachsen. Seine Familie musste 1870 infolge des deutsch-französischen Krieges Frankreich verlassen. Nach Gewerbe- und Ingenieurschule in Augsburg schloss Diesel sein Ingenieurstudium in München ab. Zeit seines Lebens war Diesel beseelt von dem Gedanken, einen Motor zu schaffen, der die bisherigen Dampfmaschinen in den Schatten stellen, vor allem aber auch weniger Brennstoff verbrauchen sollte.

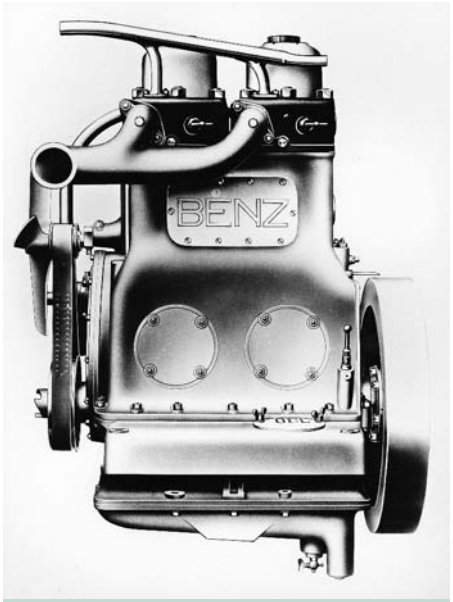
Bei Linde mit Eismaschinen zu einem kleinen Vermögen gekommen, setzte er alles daran, die Idee einer Wärmekraftmaschine umzusetzen, die dann später seinen Namen tragen sollte. Wertvolle Verbündete waren schon damals die MAN und Deutz. 1892 erfolge die erste Patenanmeldung. Diesels Motor sollte die Verbrennung flüssiger Kraftstoffe ohne Zündvorrichtung ermöglichen und mit Rohöl betrieben werden. 1897 lief der erste Versuchsmotor, wenn auch noch so groß und klobig, dass an einen Einbau in Fahrzeuge als Antriebsaggregat nicht zu denken war.

Mit dem Erlöschen von Diesels Basispatent 1907 arbeitete vor allem der Benz-Ingenieur Prosper L'Orange als Leiter des Motorenbaus intensiv an der Weiterentwicklung des Dieselmotors. Rudolf Diesel war es zwar noch vor der Jahrhundertwende gelungen, seine geniale Idee eines „Gleichdruckmotors mit Eigenzündung" in die Praxis umzusetzen. Mit den technischen Mitteln seiner Zeit gelang ihm die „innere Gemischbildung" aber nur unter Zuhilfenahme von Druckluft. Mit einer dafür erforderlichen Kompressoranlage belastet, konnte sein Motor immer noch nicht in Fahrzeuge eingebaut werden; er blieb auf die stationäre Verwendung beschränkt.

Erst die Vorkammer-Patente der Benz & Cie Rheinische Gasmotoren-Fabrik AG vom 14. März 1909 und 18. März 1919 befreiten den Dieselmotor von dieser Fessel. Die innere Gemischbildung war nun durch die Vorkammer in genial einfacher Weise erreicht. Der „kompressorlose" Dieselmotor, wie seine Bezeichnung damals allgemein lautete, stand endlich auch den Fahrzeugbauern zur Verfügung.



Der erste Versuchsdieselmotor wurde ab 1893 von Rudolf Diesel in Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Augsburg gebaut. Er arbeitete im Viertaktverfahren mit Kraftstoffeinblasung. Der erste Nachweis effektiver Leistung gelang am 26. Juni 1895. Die ermittelten Daten ergaben einen Wirkungsgrad von 16,6 Prozent. Leistung: 10 PS (7 kW) bei 88 U/min, Kraftstoffverbrauch: 382 g/PSh (520 g/kWh)



Weltweit erster Fahrzeug-Diesel mit Vorkammer: Der Benz-Zweizylinder von 1922 machte sich mit 30/32 PS vor allem in Acker- und Straßenschleppern nützlich.

Nach der Verzögerung durch den Ersten Weltkrieg wurde nun in verschiedenen Firmen intensiv an Diesel-Fahrzeugen gearbeitet. 1924 liefen sowohl ein Schlepper als auch ein Lastkraftwagen erstmalig mit einem Dieselmotor.

Vorgestellt wurde der Benz-Sendling S6-Schlepper bereits 1923 auf der Ausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft in Königsberg. Er verfügte über einen kompressorlosen Zweizylinder-Viertakt-Dieselmotor. Damit war

Historische Landtechnik in der DLG

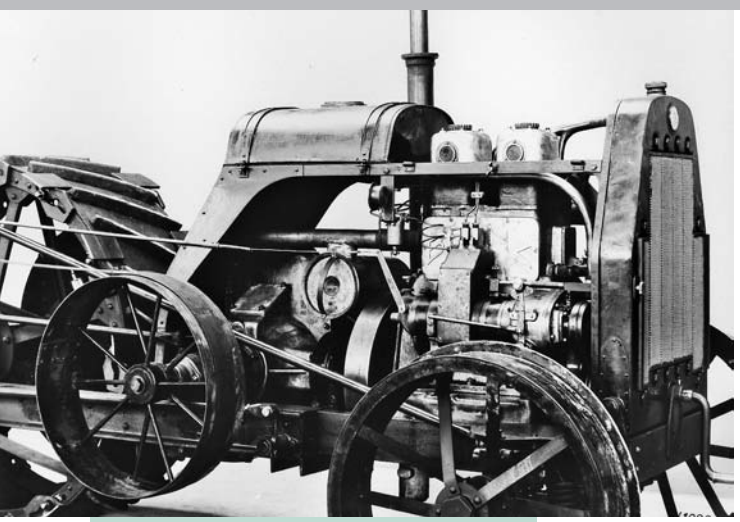
100 Jahre Effizienz

Rudolf Diesel und die Landtechnik

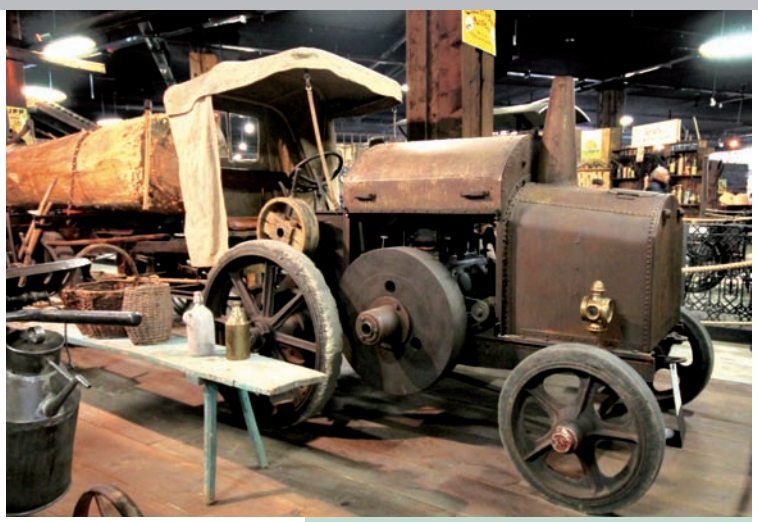
Die Sonderschau
zur AGRITECHNICA in Hannover
12. -16. November 2013
DLG-Stand . Pavillon 32

www.DLG.org/historie

AGRI TECHNICA
The World's No.1



Der erste Zwei-Zylinder-Vorkammer-Dieselmotor wurde 1922 im Benz-Sendling Motorpflug S6 eingebaut. Er brachte eine Leistung von 25 PS.



Entstanden aus der ausgegliederten Abteilung für den Bau von Stationärmotoren der Benz & Cie., wurde bei den 1922 gegründeten Motorenwerken Mannheim an dem von Prosper L'Orange entwickelten Vorkammer-Motor gearbeitet, der bei kompakterer Bauform höhere Drehzahlen ermöglichte. Ab 1923 wurde bei der MWM das „Motorpferd" produziert, woraus sich in der Folge für lange Zeit das Kerngeschäft des Unternehmens entwickelte: Dieselmotoren für Nutzfahrzeuge und landwirtschaftliche Maschinen.

der weltweite Übergang zum Dieselmotor als Antriebsquelle im Ackerschlepperbau eingeleitet. Die Idee von Diesel, den Treibstoff unter hohem Druck zur Selbstzündung zu bringen, war im Laufe von 25 Jahren so weit vervollkommnet worden, dass sie für den Antrieb auch von Ackermaschinen genutzt werden konnte.

Die Vorteile des Dieselmotors liegen im Wesentlichen in seiner hohen Wirtschaftlichkeit begründet. Der im Benz-Sendling-Schlepper eingebaute Dieselmotor lief beispielsweise mit Braunkohlenteeröl, das wesentlich billiger als etwa Benzin verkauft wurde. Günstig für den Dieselmotor war ferner, dass bei ihm auf empfindliche Teile des Benzinmotors verzichtet werden konnte: Zündmaschine, Zündkerze und Vergaser waren überflüssig geworden. Motorenteile, deren Entwicklung selbst noch am Anfang stand.

Rudolf Diesel, der mehrfach aufgrund physischer Überlastung gesundheitliche Probleme zu bewältige hatte und der sich die technischen Unzulänglichkeiten seiner frühen Motoren sehr zu Herzen nahm, verschwand am 29. September 1913 bei der Überfahrt von Antwerpen nach England von Bord des Dampfers Dresden, wobei nie geklärt werden konnte, ob es sich um einen Anschlag, Unfall oder Freitod handelte.

In den folgenden Jahrzehnten ist die Entwicklung des Dieselmotors unaufhaltsam fortgeschritten. Immer mehr Unternehmen stellten Rad- und Kettenschlepper her, die nach und nach nur noch mit Dieselmotoren zum Einsatz kamen. An dieser Stelle darf insbesondere der von Fritz Huber als Konstrukteur bei der Firma Heinrich Lanz in Mannheim entwickelte Glühkopfmotor nicht unerwähnt bleiben, auch wenn es sich hierbei nicht um einen reinen Dieselmotor handelte, denn der „Bulldog" lief zwar ebenfalls ohne Magnetzündung, Vergaser oder Ventile, konnte aber nahezu alle flüssigen Brennstoffe verarbeiten.

Die in Hannover im Pavillon 32 unter dem Expo-Dach unter Schirmherrschaft der DLG geplante Sonderschau anlässlich der diesjährigen Agritechnica vom 12. bis 16. November (Exklusivtage am 10. und 11. November) ist zu verstehen als Würdigung eines großen deutschen Erfinders, dessen Namen noch heute alljährlich ca. 2 Millionen Einbaumotoren tragen – in Schiffen, Lokomotiven, Personen- und Lastkraftwagen, aber insbesondere in Landmaschinen.

1924 begann auch die Maschinenfabrik Augsburg Traktoren mit Dieselmotoren zu bauen. Mit den „Ackerdiesel" war MAN vor allem in den 1950er und 60er Jahren erfolgreich.

Auf rund 1.000 m² werden Entwicklungsschritte verschiedenster Hersteller gezeigt, die den Dieselmotor begleitet haben oder seine heutige Verwendung erst ermöglichten. So stehen am Anfang auch eine Dampflokomobile, ein Motortragpflug und ein früher Benzinschlepper. Aus Platzgründen kann es nur eine kleine Auswahl von Fahrzeugen geben, aber es wird dabei nicht an Raritäten aus dem In- und Ausland mangeln.

Der Pavillon 32 versteht sich aber auch als Anlaufstelle und Kommunikationsbörse für Oldtimer-Clubs, Ausrichter von Landtechnik-Veranstaltungen, Sammler, Oldtimer-Liebhaber oder einfach nur an alter Technik begeisterte Personen. Dafür steht auch der Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland BHLD (vormals IG Hammelburg). Die DLG stellt als besonderes Bonbon zur AGRITECHNICA eine Datenbank mit Prüfberichten aller bisherigen deutschen Schlepper, die von der DLG getestet wurden, zur Verfügung, um individuelle Daten für Besucher und Interessenten nutz- und druckbar zu machen. Nähere Informationen zur Sonderschau unter **www.dlg.org/historie**

Horst-Dieter Görg

Literatur:
1. Eugen Diesel; DIESEL – Der Mensch, das Werk, das Schicksal, Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg, 1937,
2. Richard Binder; Neue Motoren für neue Traktoren, in: Miterlebte Landtechnik, Max-Eyth-Gesellschaft, Darmstadt, 1981,
3. Klaus Herrmann; Ackergiganten – Technik, Geschichte und Geschichten, Augsburg, 1999
4. Halwart Schrader; MotorMen – Menschen, Mythen und Motoren der Automobilgeschichte, Stuttgart, 2011

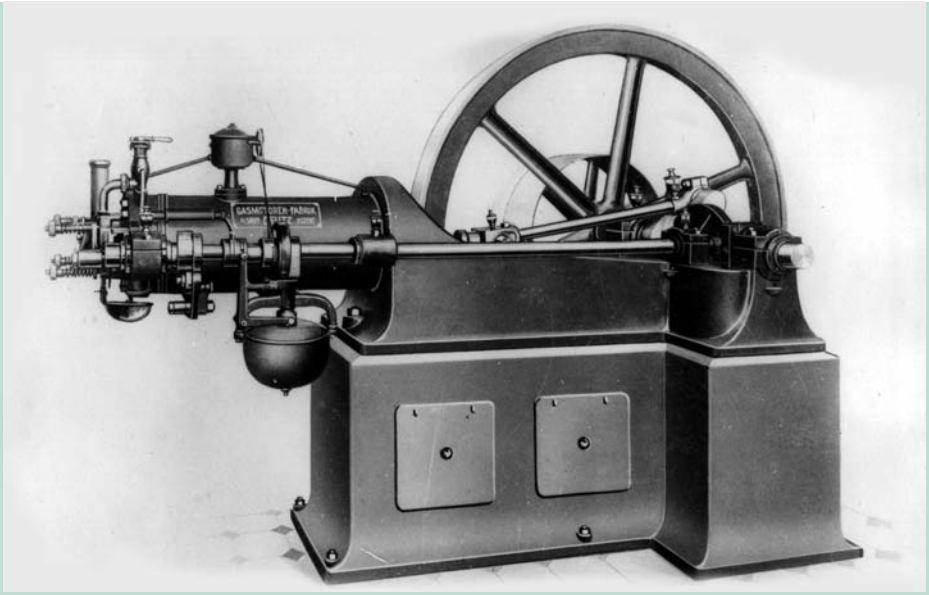
Aller Anfang ist schwer

Die Geschichte des deutschen Traktorenbaus bis zum 1. Weltkrieg*

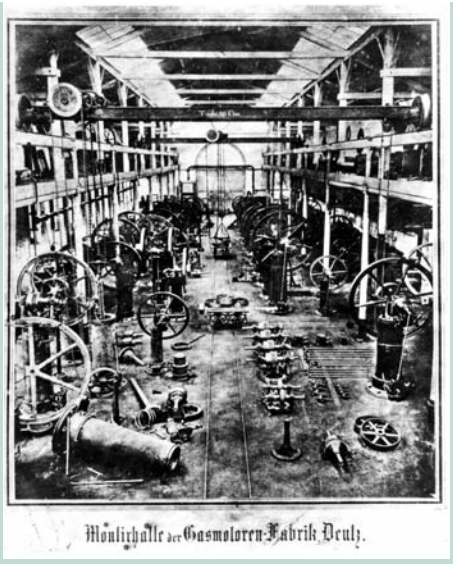
Von Dr. Klaus Herrmann

Man mag es drehen und wenden, wie man will, sucht man nach den Anfängen der Traktorengeschichte, kommt man an Deutz nicht vorbei. Deutz, oder wie es heute heißt, Köln-Deutz, war bis 1888 eine selbstständige Stadt am rechten Ufer des Rheins, unmittelbar der altehrwürdigen Domstadt Köln gegenüber gelegen. Ein wenig neidisch war Köln auf Deutz schon, besaß Deutz doch etwas, womit sich Köln schwer tat: interessante Industrieansiedlungen. Eines dieser aufstrebenden, zukunftorientierten Unternehmen war die 1864 gegründete „Gasmotoren-Fabrik Deutz“, in der Nikolaus August Otto (1832 - 1891) und seiner Mannschaft 1876 der Bau des ersten Viertaktmotors der Welt gelang. Die Serienausfertigung des liegenden 1-Zyl.-Motors brachte 4 PS Leistung bei 180 Umdrehungen, verfügte über äußere Gemischaufbereitung und externe Zündung und war alles andere als einfach zu handhaben. Bis 1884 dauerte es, ehe flüssige Kraftstoffe wie Benzin für das explosive Gemisch des Otto-Motors verwendet werden konnten, doch dann stand dem verbreiteten Einsatz des Motors nichts mehr entgegen. 1889 konnte die Gasmotorenfabrik bereits den 30.000. Motor ausliefern, mehr als jedes andere Unternehmen der Welt. Nur an einen Einsatz in einer landwirtschaftlichen Zugmaschine dachte am Rhein zunächst niemand.

Es blieb der in Philadelphia ansässigen US-Tochter der Gasmotorenfabrik Deutz namens Otto Gas Engine Works vorbehalten, im Jahr 1894 einige, von einem 15 PS-Motor angetriebenen landwirtschaftliche Zugmaschinen zu bauen. 5,4 t betrug ihr Gesamtgewicht, was nicht erfolgreich sein konnte: Zu schwer, zu unhandlich und fürs erste ohne Perspektive, lautete das Urteil der Farmer. Aber man hatte es versucht und befand sich damit

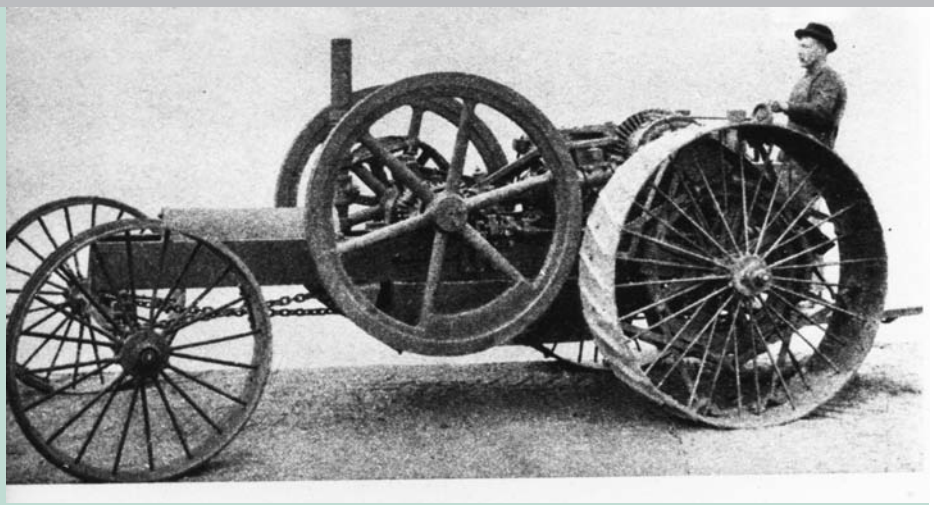


1876 gelang es der Gasmotoren-Fabrik Deutz AG ihren ersten verkaufsfähigen Viertakt-Gasmotor zu entwickeln. Die Leistung der abgebildeten Serienausfertigung betrug 4 PS bei 180 U/min.

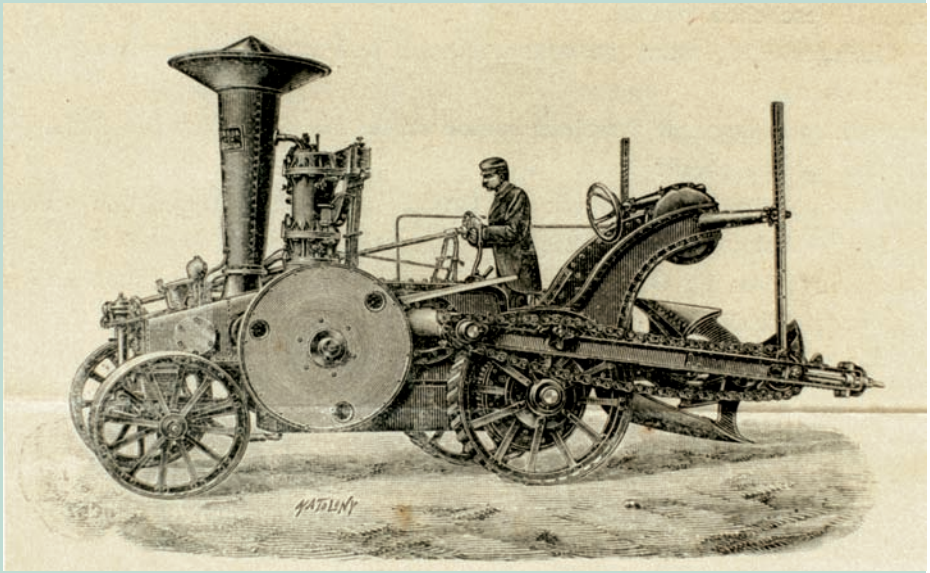


Blick in die Montagehalle der Gasmotoren-Fabrik Deutz 1875, in der die „Atmosphärischen Gaskraft-Maschinen“ von einem halben PS bis 2 PS Leistung zusammengesetzt wurden.

*Erstveröffentlichung im dlz agrarmagazin „Traktoren 2013“. Mit freundlicher Genehmigung durch Dipl.-Ing. agr. (FH) Matthias Mumme, Deutscher Landwirtschaftsverlag GmbH, München



1894 baute die in Philadelphia ansässige US-Tochter der Gasmotorenfabrik Deutz, die Otto Gas Engine Works, ein paar wenige Zugmaschinen, die von einem 15 PS-Motor angetrieben wurden. Mit dem Gesamtgewicht von 5,4 t waren sie laut Urteil der Farmer zu schwer und zu unhandlich



Skurril muten heute die Prototypen an, die Andreas Mechwart Mitte der 1890er Jahre bei Abraham Ganz in Budapest als selbstfahrende Motorfräsen konstruierte. Dennoch waren seine Entwicklungen mit deutlich reduziertem Gesamtgewicht richtungsweisend für spätere Ingenieure.

in bester Gesellschaft. John Froelich, J. I. Case, Huber Co., Waterloo Mfg. und etliche andere technikbegeisterte Unternehmungen der Neuen Welt mehr hatten ebenfalls ihr Glück im Zugmaschinenbau für die Landwirtschaft versucht, ohne sogleich Fortune zu haben.

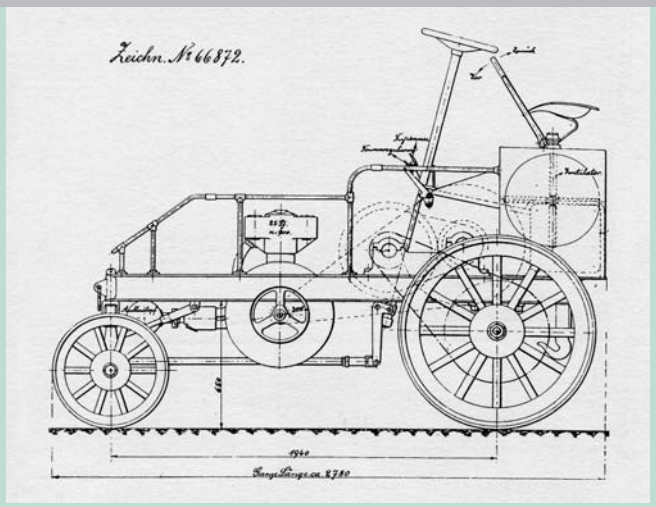
Dies gilt auch für Andreas Mechwart (1834 - 1907). In Schweinfurt geboren und am Augsburger Polytechnikum ausgebildet, hatte er Mitte der 1890er Jahre die Vision, eine selbstfahrende Motorfräse zu konstruieren. Bei Abraham Ganz, einer in Budapest ansässigen Maschinenfabrik, bot sich ihm die Möglichkeit, einige Prototypen zu bauen. Skurril sahen seine Fahrzeuge schon aus, dafür hatten sie etwas, wonach andere suchten. Mit 3,3 t Eigengewicht wogen sie weniger als ein Viertel der konkurrierenden Dampfmaschinen – zumindest im Hinblick auf die Bodenverdichtung waren sie ein Schritt in die richtige Richtung.

Welcher Ingenieur lässt sich auf Dauer von Rückschlägen abhalten, wenn das Grundprinzip als zukunftsfähig erkannt ist? Bei der Gasmotorenfabrik Deutz jedenfalls hielt sich die Vorstellung, eine motorgetriebene Zugmaschine für die Landwirtschaft zu bauen, in den Köpfen. Wann und wie eine Zugmaschine zu bauen war, lautete die Frage, nicht aber ob überhaupt. So vergingen einige Jahre, in denen die Deutzer nicht untätig blieben. Es gelang ihnen, den Otto-Motor betriebssicher und frei von Kinderkrankheiten zu machen, was bei einem gänzlich neuen Produkt einiges hieß.

Da stand 1907 in Düsseldorf die 21. Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG) an. 1885 von Max Eyth (1836 - 1906) erstmals organisiert, hatte sie sich binnen zwei Jahrzehnten zu der Leistungsschau der deutschen Landwirtschaft entwickelt. Landtechnikhersteller, die etwas auf sich hielten, präsentierten auf der DLG-Ausstellung ihre Neuheiten. So auch die Gasmotorenfabrik Deutz! Ihr kam die sich in Düsseldorf bietende Bühne gerade recht, dem staunenden Publikum einen Ackerschlepper zu präsentieren, wie es ihn zuvor in Deutschland nicht gegeben hatte. „Deutzer Automobilpflug“ hieß das Gefährt, das, von einem 25 PS starken Motor angetrieben, sowohl Pflug und Egge über den Acker ziehen als auch über eine Riemenscheibe Dresch- und Häckselmaschinen auf dem Hof antreiben konnte. Sicher, der Automobilpflug hatte seine Tücken. 3.000 kg Betriebsgewicht und ein Kraftstoffverbrauch von 196 l Benzin im 10stündigen Pflugversuch konnten nicht der Weisheit letzter Schluss sein, doch wichtiger war: Der Anfang war gemacht!

Und die Gasmotorenfabrik Deutz sattelte noch etwas drauf. Im gleichen Jahr 1907 stellte sie eine nach Patenten der Ingenieure Brey und Heyer gebaute Deutzer Pfluglokomitive vor, die voller technischer Raffinessen steckte. Angetrieben von einem 40 PS Motor, besaß sie Allradantrieb und -lenkung. Auch verfügte sie über vorne wie hinten angebaute mehrschariger Pflüge, die über Seilzüge motorisch ausgehoben werden konnten. Und sollte die Bodenhaftung der Pfluglokomotive, die im Grunde nichts anderes war als ein selbstfahrender Kipppflug, einmal nicht ausreichen, dann konnte das der Maschine beigegebene Seil zur Abhilfe eingesetzt werden. Über einen Erdanker mit dem Ackerende verbunden, bot sich der Pfluglokomotive über ein Aufrollen des Seils die Möglichkeit, sich gleichsam „am eigenen Schopf“ aus dem Acker herauszuziehen.

Mit Automobilpflug und Pfluglokomotive hatte die Gasmotorenfabrik Deutz ihre damalige Technologieführerschaft eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Dass beide Projekte von den Deutzer Konstrukteuren nicht weiterverfolgt wurden, erklärt sich vor allem mit der Angst der Unternehmensleitung vor der eigenen Courage. Auch nahm man in Deutz für bare Münze, was im Volksmund hieß: „Was der Bauer nicht kennt, isst er nicht.“



Bei der 21. Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG) präsentierte die Gasmotorenfabrik Deutz 1907 dem staunenden Publikum erstmals einen deutschen Ackerschlepper. Der „Deutzer Automobilpflug“ war von einem 25 PS starken Motor angetrieben, und konnte sowohl Pflug und Egge über den Acker ziehen als auch über eine Riemenscheibe Dresch- und Häckselmaschinen auf dem Hof antreiben. Allerdings hatte das Gerät immer noch ein Betriebsgewicht von 3 t und verbrauchte im 10stündigen Pflugversuch 196 l Benzin!

Gasmotoren-Fabrik Deutz

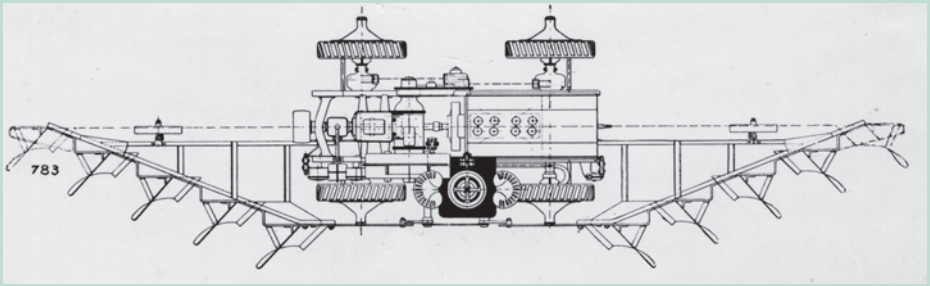
Cöln-Deutz.

Zweigfabriken in Berlin, Wien, Mailand und Philadelphia.

Deutzer Pflug-Lokomotive

System Brey.

Allgemeine Beschreibung.

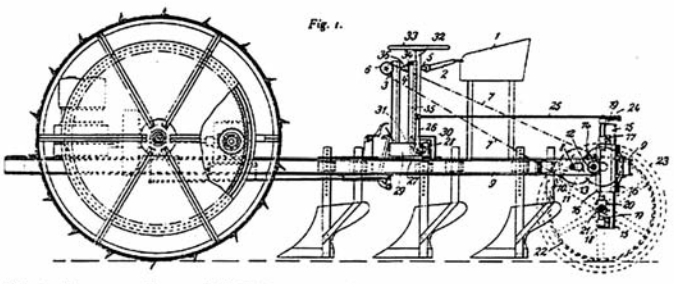


Noch im gleichen Jahr stellte die Gasmotorenfabrik Deutz die „Deutzer Pfluglokomotive“ vor. Angetrieben von einem 40-PS-Motor, verfügte sie über Allradantrieb und -lenkung. Mehrscharige Pflüge, die vorn und hinten angebaut waren, konnten über Seilzüge motorisch ausgehoben werden.

Einen ganz anderen, eigenen Weg zur Motorisierung der deutschen Landwirtschaft schlug zur gleichen Zeit der Berliner Unternehmer Robert Stock (1858 - 1912) ein. Den Beruf Schlosser hatte er von der Picke auf gelernt, ehe er mit dem Bau von Blitzableitern und Fernsprechleitungen gutes Geld verdiente. Richtig erfolgreich wurde er aber mit der Fabrikation von Klappenschränken für Telefon-Vermittlungsämter. Seine „Deutsche Telephonwerke R. Stock GmbH“ zählte zur Jahrhundertwende eine Belegschaft von 600 Mitarbeitern und war führend auf dem Gebiet der aufstrebenden Fernmeldetechnik. Doch Stock reichte dies nicht. Während einer Amerikareise hatte er gesehen, wie hochwertige Spiralbohrer hergestellt wurden. In der „R. Stock Spiralbohrerfabrik“ bündelte er diese Aktivitäten und machte den Werkzeugbau gleichfalls zu einem prosperierenden Geschäftszweig. Doch was ist schon von Dauer. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verkaufte Stock einen Teil seiner Fabriken, um das dabei erworbene Geld in landwirtschaftlichen Gütern anzulegen.

Gutsbesitzer war er nun und alsbald mit den gegebenen Möglichkeiten der Mechanisierung unzufrieden. Da kam ihm der Gedanke, eine Zugmaschine zu bauen, bei der ein 8 PS leistender Motor weit vor der Antriebsachse montiert wurde. Auch verband er Motor, Triebachse und mehrscharigen Beetpflug mittels eines starren Pflugtragrahmens, der heckseits durch ein kleines Stützrad in

Robert Stock, erfolgreicher Unternehmer und Besitzer mehrerer Güter, ließ sich 1909 eine Zugmaschine mit einem Motor, der weit vor der Antriebsachse montiert war, patentieren, die er „Motortragpflug“ nannte.

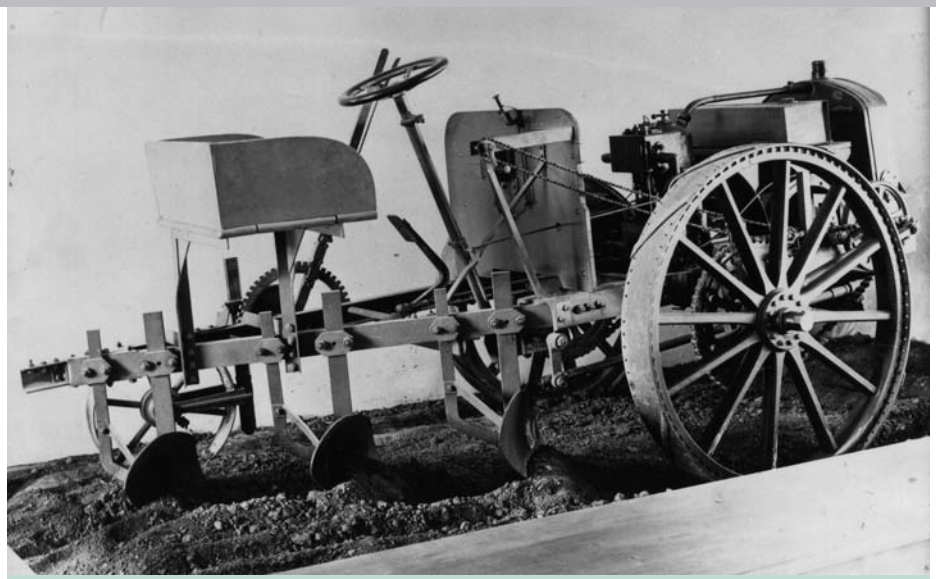


Patentzeichnung zur Patentschrift 226366 von 1909 (Archiv DeTeVe)

der Waage gehalten wurde. „Motortragpflug“ nannte er die Zugmaschine, die 1908 der Öffentlichkeit präsentiert wurde und sich heute im Deutschen Museum München ausgestellt befindet.

Das Konzept beeindruckte, doch wie meist steckte auch hier der Teufel im Detail. Da bot sich sein ehemaliger Mitarbeiter Karl Gleiche an, den Motortragpflug zur Praxisreife zu bringen. Dazu rüstete er die Maschine bis zum Jahre 1910 mit einem 24-PS-Motor aus, baute ein Differentialgetriebe ein, das zum Pflügen geradeaus blockiert werden konnte und setzte das furchenseitige Triebrad 15 cm tiefer als das landseitige. Er erreichte so, dass das Fahrzeug weitgehend in der Waage blieb. Unvergessen ist die Demonstration des Stock Motorpflugs auf den Feldern der ältesten landwirtschaftlichen Hochschule Deutschlands, der Kgl. Akademie Hohenheim, im Jahre 1911. Inzwischen war die Vorführmaschine nochmals auf nun 50 PS verstärkt worden und verfügte nun über sechs heckseitig anmontierte Pflugkörper. Das mehrstündige Demonstrationspflügen beeindruckte. *„Der Motorpflug gewährt den großen Landwirten einen neuen Vorsprung gegenüber den kleinen“*, resümierte die Fachpresse und sah eine neue Zeit der Feldbestellung aufkommen. Die Öffentlichkeit reagierte ähnlich. Bis zum Jahre 1912, als Robert Stock an einem Herzleiden starb, konnten 360 Motortragpflüge verkauft werden, wobei keine Maschine der anderen entsprach. Einzelfertigung war das Gebot der Stunde, Fließbandherstellung gab es noch nicht.

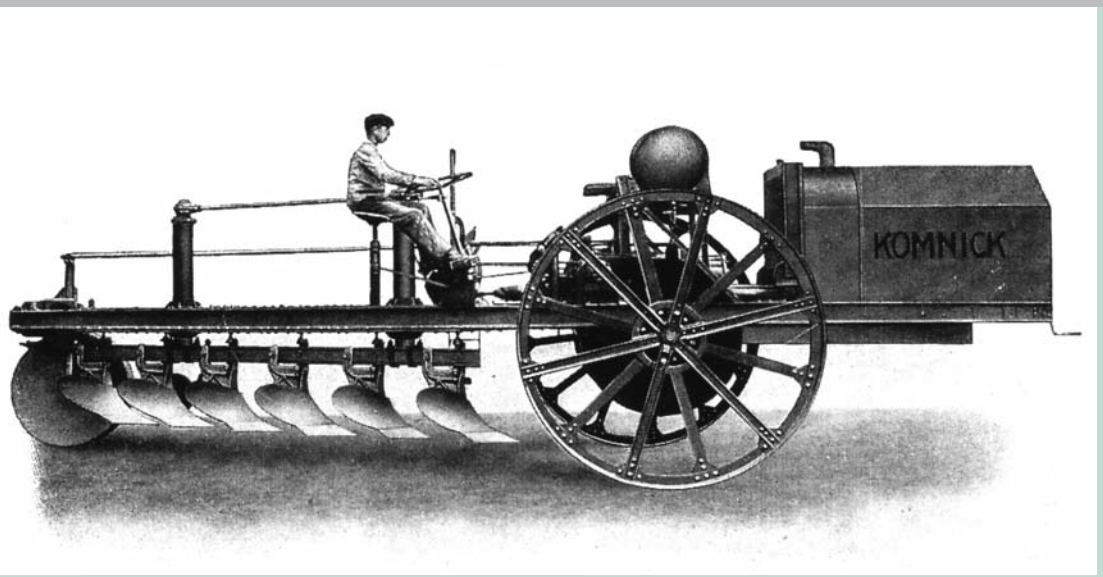
Kommt der Erfolg, bleiben die Nachahmer nicht aus. Was Robert Stock angestoßen und vorgemacht hatte, griffen andere Maschinenbauunternehmen auf und versuchten sich nun ebenfalls in der Motorpflugherstellung. Nachahmer zu sein, ist dabei keineswegs negativ. Imitatoren gehören vielmehr zum Erfolg einer Innovation dazu, stellen sie doch die Neuerung auf eine breite Basis und gewährleisten so den nachhaltigen Erfolg. Einer dieser Nachahmer war die Hannoversche Maschinenbaugesellschaft vorm. Georg Egestorff, besser bekannt als Hanomag. Über ihre Tochterfirma „Deutsche Kraftpflug-Gesellschaft“ startete sie im Jahre 1912 den Bau von Motortragpflügen. Dazu versicherte man sich der Mitarbeit des Ingenieurs Ernst Wendeler und des Landwirtwirts Boguslav Dohrn. Die Anfangsbuchstaben der beiden Nachnamen

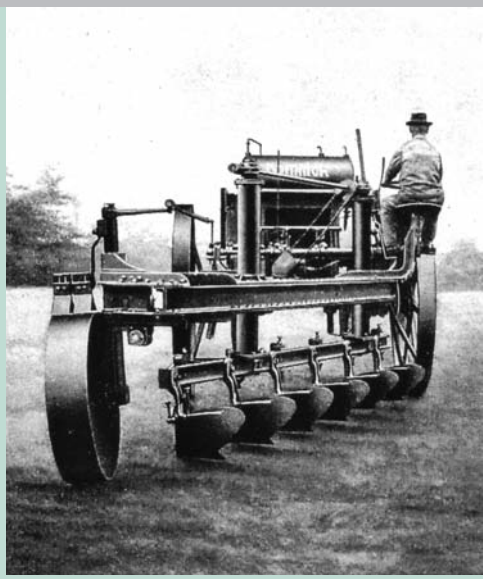


Der erste Motortragpflug von Stock ist heute im Deutschen Museum ausgestellt. Der 8 PS starke Motor, die Triebachse und der mehrscharige Beetpflug sind durch den starren Pflugtragrahmen miteinander verbunden. Heckseits wird die ganze Konstruktion durch ein kleines Stützrad in der Waage gehalten.

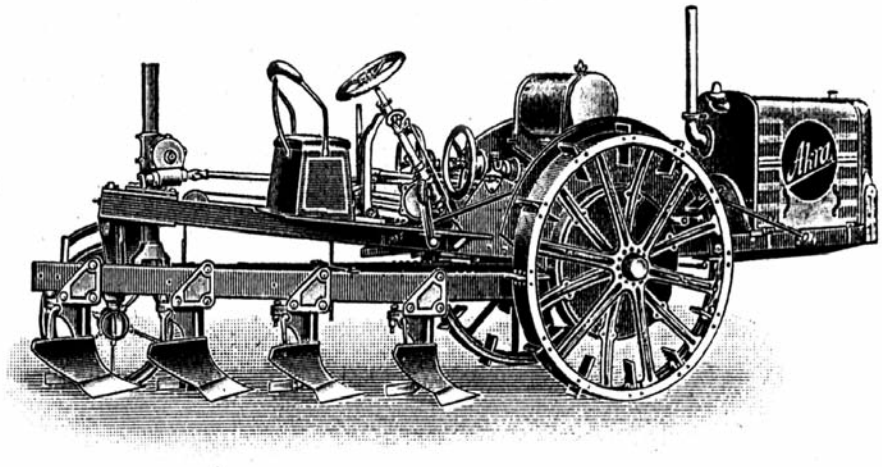
„WD“ wurden für einige Zeit zum Markenzeichen eines Motorpflugs, der mit seinem 80 PS-4-Zyl.-Ottomotor zu den stärksten landwirtschaftlichen Zugmaschinen der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zählte. Auch technisch bot der WD-Motorpflug Neues. An die Stelle der bei den Stock-Maschinen gegebenen starren Befestigung der Pflugschare am Tragrahmen hatte man sich in Hannover für eine gelenkige Befestigung des Pflugrahmens entschieden. Auch konnte dieser mittels Hebelverstellung auf- und abgesenkt werden, wodurch es dem Fahrer leichter fiel, die Pflugkörper in der Waage zu halten. Fortschrittlich war ferner das Getriebe des WD-Motorpflugs. Zwei Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang erleichterten den

Der „WD“-Motortragpflug der Deutschen Kraftpflug GmbH war mit seinem 80-PS-4-Zylinder-Ottomotor eine der stärksten landwirtschaftlichen Zugmaschinen in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Zur Befestigung der Pflugschare am Tragrahmen hatte man eine Lösung mit einer gelenkigen Aufhängung des Pflugrahmens gefunden. Dieser konnte mittels Hebelverstellung auf- und abgesenkt werden. Dadurch fiel es dem Fahrer leichter, die Pflugkörper in der Waage zu halten. Auch ein Getriebe mit zwei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang erleichterten den Betrieb des Fahrzeugs.





Ähnliche Motortragpflüge wie die Hanomag-Tochter stellten auch die Elbinger Maschinenfabrik F. Komnick in Elbing, Ostpreußen, und die Aktien-Maschinenfabrik Kyffhäuserhütte (Akra) in Artern her. Die bis zu 7 t schweren Maschinen waren für rund 20.000 Mark zu haben, was dem Wert eines mittelgroßen landwirtschaftlichen Betriebs zu jener Zeit entsprach.



Betrieb des Fahrzeugs, das mit einem Gesamtgewicht von über 6 t allerdings nicht zu den leichten zählte.

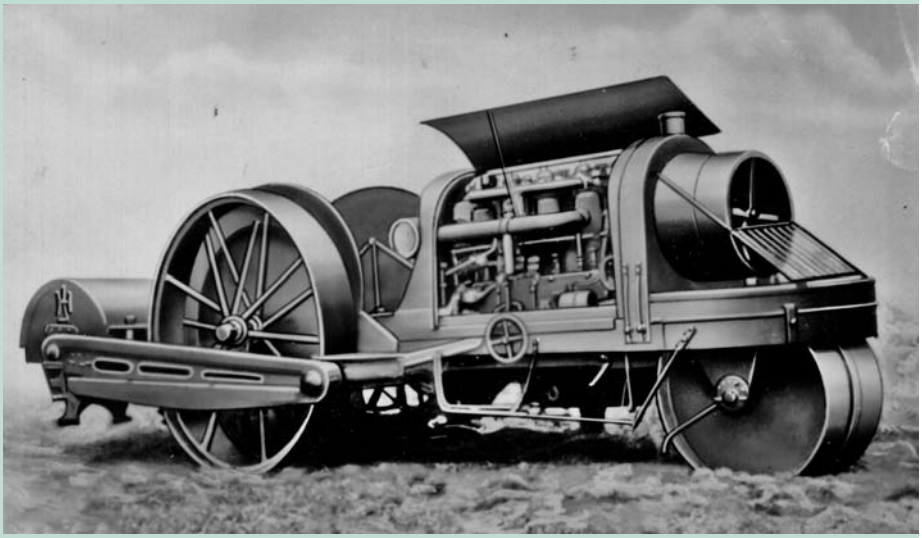
Ähnlich, wenngleich nicht ganz so erfolgreich, agierten auch die Elbinger Maschinenfabrik F. Komnick, Elbing in Ostpreußen, und die Aktien-Maschinenfabrik Kyffhäuserhütte (Akra), Artern. In den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg hatten sie einige bis zu 7 t schwere Motortragpflüge im Programm, die nicht nur technisch, sondern auch vom Anschaffungspreis her Exklusivität garantierten. Rund 20.000 Mark kostete jede der Maschinen, was dem Preis eines mittelgroßen landwirtschaftlichen Betriebs entsprach.

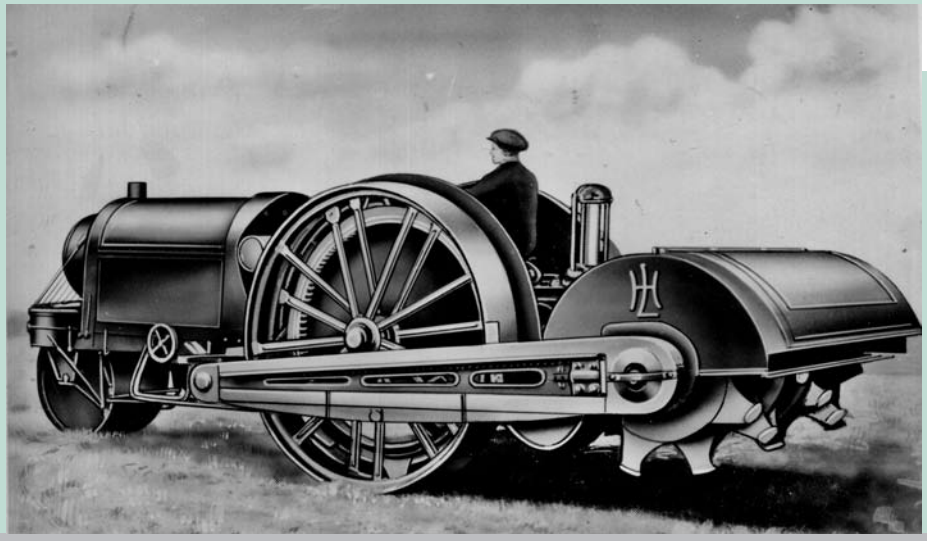
1913 ist für die frühe deutsche Traktorengeschichte ein besonderes Datum, fand doch erstmals eine öffentliche Prüfung verschiedener Zugmaschinen statt. Was in Nordamerika seit einigen Jahren gang und gäbe war, wurde nun auch in Deutschland praktiziert. Sicher, die in Klein Wanzleben veranstaltete Prüfung war nicht repräsentativ, bot aber einen ersten Überblick über das, was sich auf dem Gebiet des Baus von landwirtschaftlichen Zugmaschinen tat. Veranstaltet wurde der Test von der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft, die einmal mehr ein Gespür für sich anbahnende grundlegende Veränderungen im landwirtschaftlichen Produktionsprozess hatte. Zur Prüfung gelangten neun Maschinen, darunter drei ausländische Fabrikate, ein Seilpflug, Motortragpflüge der Hersteller Stock, Akra und WD sowie zwei 25 bzw 40 PS starke Tragpflüge der Pöhl-Werke, Glauchau. Mit einem Gesamtgewicht von 2,5 bzw. 3,5 t zählten sie zu den leichteren Fahrzeugen, verfügten aber dennoch mit vier bzw.- sechs angebauten Pflugkörpern über eine ansprechende Arbeitsbreite. Auch warteten die Pöhl-Maschinen mit interessanten, auf den Stahlrädern aufmontierten Spatengreifern auf. Je nach Bedarf konnten sie nach innen oder außen gedreht werden und verbesserten so die Adhäsion der Maschinen spürbar.

Über die Anzahl der von Pöhl vor dem Ersten Weltkrieg gebauten Motortragpflüge liegen keine Informationen vor. Viele werden es nicht gewesen sein, was auch auf die ab 1909 von Otto Vollnhals in München-Sendling gebauten Motorpflüge zutrifft. In unterschiedlichen Versionen wurden sie von liegenden Eigenbaumotoren mit Leistungen zwischen 40 und 80 PS angetrieben und besaßen ein Eigengewicht zwischen 4,2 und 6,2 t. Optisch wurden die Vollnhals-Motorpflüge häufig als selbstfahrende Dampfmaschinen wahrgenommen. Ursächlich dafür war der weitgehende Verzicht auf eine Fahrgestell-Eigenentwicklung. Vollnhals hatte

vielmehr auf das Fahrgestell selbstfahrender Dampflokomotiven zurückgegriffen, mit der Konsequenz, dass sich Motor, Kühler und andere Fahrzeugteile hinter einer Attrappe für Kessel und Feuerbüchse versteckt fanden.

Zu den teuersten vor dem Ersten Weltkrieg angebotenen landwirtschaftlichen Zugmaschinen zählte der ab 1911 von der damals größten europäischen Landmaschinenfabrik, Heinrich Lanz in Mannheim, auf den Markt gebrachte Landbaumotor „System Köszegi“. Dabei handelte es sich um eine von dem ungarischen Konstrukteur Karol Köszegi erstmals im Jahr 1905 gebaute Motorfräse, die – in den Folgejahren mehrfach modifiziert – je nach Ausstattung von Benzinmotoren mit Leistungen zwischen 45 und 60 PS angetrieben wurden. Bei Lanz, wo man der Motorisierung der Landwirtschaft zunächst zögerlich gegenüber gestanden hatte, erkannte man die Motorfräse als Chance, doch noch bei der Motorisierung mit dabei zu sein. 1911 erwarb Dr. Karl Lanz eine Lizenz und veranlasste umgehend den Bau einiger Maschinen, die weitgehend dem ungarischen Original entsprachen. Den Erwartungen jedoch konnten diese Fahrzeuge nicht genügen, was eine Totalrevision der Maschinen zur Folge hatte. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Binnen weniger Monate entstand in Mannheim ein technisch wie optisch neuartiges Fahrzeug mit der Typbezeichnung „Landbau-Motor Lanz“. Angetrieben wurde die rund 6 t schwere Maschine nun von einem 60 PS starken Benzinmotor der Berliner Motorenfabrik Kämper. Das Starten des Motors erfolgte mittels einer Handpumpe, mit der fertiges Luft-Treibstoffgemisch in die vier Zylinder gepumpt wurde, das durch den Funken eines Magnet-Apparats gezündet wurde. Der Einsatz der unfallträchtigen Handkurbel entfiel somit und machte zumindest den Startvorgang ein Stück sicherer. Seinen ersten großen Auftritt hatte der Landbau-Motor auf der 27. DLG-Ausstellung, die zwischen dem 18. und dem 23. Juli 1914 in Hannover stattfand. Mehrere Maschinen konnten während der Messetage bei der praktischen Feldarbeit bestaunt werden und hinterließen einen nachhaltigen Eindruck. Doch das Ernten der Früchte dieser eindrucksvollen Präsentation blieb Lanz verwehrt. Am 1. August 1914 brach der 1. Weltkrieg aus und bereitete dem gerade erst hoffnungsvoll begonnenen deutschen Traktorenbau ein vorläufiges Ende. *Dr. Klaus Herrmann*





Bis 1910 hatte man bei Lanz zunächst weiter den Dampfantrieb favorisiert. 1911 ergriff Dr. Karl Lanz, der nach dem Tod seines Vaters das Familienunternehmen leitete, die Initiative, erwarb eine ungarische Lizenz und ließ einige Maschinen mit Verbrennungsmotor bauen, die seine Erwartungen aber nicht erfüllten. Nach einer Totalrevision entstand in Mannheim ein technisch wie optisch neuartiges Fahrzeug – der „Landbau-Motor Lanz“. Angetrieben wurde die rund 6 t schwere Maschine von einem 60 PS starken Benzinmotor der Berliner Motorenfabrik Kämper. Sie wurde erstmals auf der 27. DLG-Ausstellung, die im Juli 1914 in Hannover stattfand, dem Publikum vorgeführt.

Ost-West-Beziehungen

BuSF und Lanz-Bulldog-Club-Lindena e.V. organisieren gemeinsame Schrauberkurse

Wie aus Vorankündigungen und Artikeln im „Schlepperfreund“ hinreichend bekannt, führen die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V. in loser Folge Schrauberkurse zu verschiedenen Themen durch.

Bei einem der Schrauberkurse, der bei unserem Mitglied Markus Schüle zum Thema „Getriebe bei Lanz und Unimog“ stattfand, hatten sich auch zwei Mitglieder des Lanz-Bulldog-Club-Lindena e.V. als Teilnehmer angemeldet. Die beiden hatten die lange Anreise nicht gescheut und mit großem Interesse und Begeisterung teilgenommen. Aus dieser Begeisterung heraus kam die Anfrage, ob man denn so einen Kurs auch bei ihnen vor Ort abhalten könne. Eine entsprechende Werkstatt sowie „Schulungsmaterial“ seien reichlich vorhanden.

Gesagt, getan! Und so bereitete Christian Müller vom Lindenaer Verein eine geeignete Halle vor, stellte Werkzeug bereit, organisierte ein Bulldog-Getriebe, schrieb im Vorfeld Einladungen und mobilisierte schließlich eine 15 Köpfe umfassende Teilnehmertruppe. Als Referent der BusF fuhr Matthias Hummel nach Lindena.

Im Rahmen dieses ersten Kurses wurde das zur Verfügung gestellte Getriebe komplett zerlegt, alle Teile wurden begutachtet und entsprechend ihrem Zustand kommentiert. Selbstverständlich gab es auch Tipps zur Aufarbeitung und zum anschließenden Einbau. Da nach dem Zerlegen noch ein kleines Zeitfenster offen bleib, konnten in der Runde eine Stunde lang Fragen rund um den Bulldog beantwortet werden. Auch hier waren der Wissensdurst und die Neugier mancher Teilnehmer kaum zu stillen. Prompt kam der Vorschlag, einen weiteren Kurs zu einem anderen Thema durchzuführen.

Gemeinsam mit Christian Müller wurde als Thema „Kupplungen beim Glühkopf-Bulldog“ ausgewählt, damit der Umfang der Thematik überschaubar bleibt. Dieser Kurs fand dann in der vereinseigenen Halle des Lindenaer Vereins in Doberlug-Kirchhain statt. Auch diesmal erledigte Christian Müller alle Vorbereitungen zum Kurs, so dass die Veranstaltung reibungslos vonstatten ging.

Keiner der Teilnehmer scheute sich vor beherztem Zupacken, so dass am Schluss allen Schraubern ein Andenken in Form von Bulldog-Schmiere an den Händen blieb. Auch dieses Mal wurde im Anschluss an das Hauptthema noch eine Frage-und-Antwort-Runde gemacht, und dabei auch Lücken aus anderen Themenbereichen geschlossen.

Beim anschließenden „Revue-passieren-lassen“ der beiden Kurse kam irgendwann das Thema auf, ob denn nicht die BuSF und der Bulldogverein Lindena gemeinsam etwas auf die Beine stellen könnten. Die Einrichtungen des Bulldogvereins Lindena bieten sich hierfür hervorragend an, und für Teilnehmer mit längerer Anreise können sicher Übernachtungsmöglichkeiten gefunden werden. Es wäre sogar denkbar, bei einer entsprechend hohen Anzahl auswärtiger Teilnehmer, den Kurs über eineinhalb Tage abzuhalten, sodass sich der Weg entsprechend lohnt!

Sollte hier Interesse geweckt worden sein, können weitere Infos eingeholt werden bei:

Christian Müller
03253 Schönborn-Lindena
Tel. 03 53 22/51 84 48 (abends)
bulldogmuelli@web.de

Matthias Hummel
70499 Stuttgart
Tel. 07 11/8 89 20 63 (abends)
unimogler@gmx.net

BuSF-Schrauberkurs Elektrik

Der Lehrgang soll den Teilnehmern den Bereich Elektrik an historischen Fahrzeugen näher bringen. Folgende Lehrgangsinhalte sind vorgesehen:

- Schaltpläne lesen
- Messübungen an der Lichtmaschine
- elektrische Bauteile am Fahrzeug überprüfen (Starter, Generator, Lichtmaschine usw.)
- Unterschiede bei der Blinkanlage (Einkreis- bzw. Zweikreisblinkanlage)
- Herstellen eines Kabelbaums
- Instandsetzen von Startern und Generatoren

Termin: Ende 2013 / Anfang 2014

Verbindliche Anmeldungen bitte schriftlich, per Fax oder E-Mail ab sofort an Bernd Dietrich. Interessenten sollten sich so schnell wie möglich anmelden, damit wir rechtzeitig planen können.

Ansprechpartner: Bernd Dietrich,
74632 Neuenstein-Kirchensall
Tel. 0 79 42 / 31 77
Fax 0 79 42 / 94 23 75
E-Mail: dietrich@busf.de

Bulldog- und Schlepperfreunde WÜRTTEMBERG e.V

Wo der Spaß aufhört

Am „Vatertag“ oder andernorts auch „Herrentag“ genannt, waren sie wieder unterwegs: Traktoren mit Anhängern, mit Vätern oder solchen die es werden wollen, die in ausgelassener Runde feuchtfröhlich feiern. Gegen Schlechtwetter wurde der Anhänger kurzum mit einer abenteuerlichen Dachkonstruktionen versehen. Eine oder zwei aufgestellte Biertischgarnituren für 8 bis 16 Personen sorgen garantiert für mobile Biergartengemütlichkeit! Bei der geringen Geschwindigkeit des Traktor-Oldtimers fühlt man sich sicher. Locker kann man mit dem Gespann auch zu Fuß Schritt halten.

Was aber wenn im wahrsten Sinne des Wortes etwas schief läuft? Tische, Bänke oder gar der Hänger kippen? Wer haftet, wenn jemand von der Ladefläche fällt?

Eines ist sicher: Auf die Fahrer und Halter solcher Gespanne kommen bei einem Unfall riesige Probleme zu. Denn: Grundsätzlich gilt, dass das Befördern von Personen auf Anhängern verboten ist (Ausnahme: z. B. zum Zwecke der Ladungsbegleitung in der Land- und Forstwirtschaft). Dabei ist es egal, um welche Art von Anhänger es sich handelt. Zuwiderhandlungen ziehen eine Folge von Rechtsverstößen nach sich. In der Regel sind es Verstöße gegen die Fahrerlaubnisverordnung bis hin zum Fahren ohne Fahrerlaubnis, die Zulassungsvorschriften sowie steuerrechtliche und vor allem versicherungsrechtliche Vorschriften.

Gerade der letzte Punkt birgt große Risiken, denn das Gefährt ist für den Personentransport nicht versichert. Wird der Fahrer in Regress genommen, kann ihn das sehr teuer zu stehen kommen. Viele Traktorfreunde sind der Meinung, dass es sich bei der Vatertagsausfahrt um eine Brauchtumsveranstaltung handelt. Doch weit gefehlt: nach derzeitiger Rechtslage zählen solche Fahrten eindeutig nicht dazu. Außerdem gibt es auch für den Personentransport bei Brauchtumsveranstaltungen (z.B. bei Festumzügen) spezielle Vorschriften und Genehmigungen.

Die Polizei appelliert deshalb an alle, die sich mit solchen „Himmelfahrts-Gespannen“ auf Tour begeben wollen: Bitte unterlassen! Dafür lieber wieder den Leiterwagen rausholen und ab per Pedes. Auch das wird garantiert ein toller Tag und bringt jede Menge Spaß. *hbf*

§ Erlaubt oder verboten?

In vielen Clubs und Vereinen herrscht eine große Unsicherheit darüber, ob das Mitführen einer Baubude an einem Schlepper mit grünem Kennzeichen zu Brauchtumsveranstaltungen oder Schleppertreffen erlaubt ist. Wir haben das Thema hier aufgegriffen und versuchen durch objektive Information und soweit möglich durch Schilderung der Rechtslage eure Fragen zu beantworten und zu klären, was erlaubt bzw. was verboten ist oder sich in einer rechtlichen Grauzone befindet.

Jedes großes Treffen wird inzwischen von einer nicht geringen Zahl von Teilnehmern auf eigener Achse mit angehängten „Übernachtungswagen“ besucht. Baubuden sind „Arbeitsgeräte“ und haben deshalb eine Sonderregelung für den sinngemäßen Einsatz auf Baustellen etc., aber nicht als Übernachtungswagen bei Treffen.

Die damit zusammenhängenden Fragen der rechtlichen, einwandfreien Benutzung im Straßenverkehr, der steuerlichen und versicherungsrechtlichen Zulassung sowie auch das Führen eines solchen Zuges im Sinne der Führerscheinberechtigung ist keinesfalls eindeutig und unmissverständlich zu beantworten, es sind zu viele einzelne Faktoren zu berücksichtigen. Ich möchte hier auf den sehr ausführlichen und interessanten Artikel in der Ausgabe 4/2013 des „Oldtimer Traktor“ hinweisen. Dort wird sehr präzise auf die möglichen Risiken bei nicht beachten der bestehenden Vorschriften eingegangen.

Meine Meinung und Empfehlung des BHLD ist es, es erst gar nicht auf einen Verstoß ankommen zu lassen. Wer regelmäßig mit „Übernachtungswagen“ zu Treffen fährt, soll, ja muss den angehängten Wagen wie einen Wohnanhänger für den Straßenverkehr zulassen. Steuer, Versicherung und TüV-Abnahme sind unabdingbar! Nur dann sind die Risiken abgesichert.

Unbenommen ist darüber hinaus die Frage der grünen Zulassung des Zugfahrzeugs zu klären. Gegebenenfalls sollte man sich vom zuständigen Finanzamt bestätigen lassen, dass das Fahrzeug für Fahrten zu Treffen und Brauchtumsveranstaltungen auch ohne Besteuerung benutzt werden darf oder, dass für die jeweilige Fahrt die Steuer entrichtet wurde. Zusätzlich mit der Agentur der KFZ-Versicherung die Fahrt besprechen und Absicherung bestätigen lassen.

Eine „Grauzone“ kann dann eigentlich nur für arbeitende Vereinsmitglieder entstehen, die tatsächlich im Zusammenhang mit einer Vorbereitung, dem Aufbau, oder der Durchführung einer Veranstaltung tätig werden und dann im „Bauwagen“ auf dem Gelände übernachten. Hier ist eine „Bauwagen-Regelung“ denkbar.

Wir wissen wohl, liebe Kollegen, dass eine korrekte Vorgehensweise einiges an Aufwand bedeutet, aber wenn – was wir alle nicht hoffen – es zu einem Unfall kommt, steht mehr auf dem Spiel, als nur der erwähnte Aufwand und die damit möglicherweise verbundenen Kosten.

Das Thema wurde von uns auch dem ADAC zu einer Stellungnahme vorgelegt. Inzwischen hat uns Klaus Robl von der ADAC-Markenclubbetreuung geantwortet:

„Wir hatten Ihre Bitte um Stellungnahme des ADAC bezüglich Fahrten mit Oldtimerschleppern zu Veranstaltungen mit sogenannten ‚Baubuden’ an unsere juristische Abteilung weitergeleitet. Wie auch schon von Ihnen beschrieben, befinden sich Teilnehmer in Ihrem geschilderten Fall mindestens in einer Grauzone, wenn nicht schon im strafbaren Bereich. (Denn) eine Baubude ist nur so lange eine zulassungsrechtlich privilegierte Baubude, solange sie auch einen solchen Charakter hat und so verwendet wird.“

Die ADAC-Rechtsabteilung hat uns dazu auch einen Artikel übermittelt, den wir auf den folgenden Seiten mit freundlicher Genehmigung durch Herrn Dr. Uwe H. Wehrstedt dem Herausgeber der Zeitschrift „Polizei, Verkehr + Technik“ in Kopie abdrucken.

Mit den besten Schlepper-,
Trecker- und Bulldog-Grüssen!

Euer Alfred Vogel

www.polizei-verkehr-technik.de
pvt
POLIZEI VERKEHR + TECHNIK

Pol.-Oberkommissar
Bernd Huppertz, Köln

Fahrbare Baubuden im öffentlichen Straßenverkehr

© MCW Media & Consulting Wehrstedt
Nachdruck der Seiten 267 bis 269
der Ausgabe 9/1992 mit freundlicher
Genehmigung des Verlags

Gem. § 1 I StVG müssen Kfz, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden, von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen sein. Als Kfz i.S.d. § 1 I StVG gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt weden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (§ 1 II StVG).

Von diesem Grundsatz kann der BMV Ausnahmen zulassen. Diese sind in den einschlägigen Bestimmungen der StVZO und den hierzu ergangenen AusnahmeVO niedergelegt.

Die StVZO geht positiv davon aus, daß zum Verkehr auf öffentlichen Straßen alle Fahrzeuge zugelassen sind, soweit nicht ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist (Grundsatz der Verkehrsfreiheit § 16 I StVZO).

1. Grundsatz der Verkehrsfreiheit gem. § 16 I StVZO

Während nach dem Wortlaut des § 16 I StVZO grundsätzlich alle Fahrzeuge, soweit nicht ein Erlaubnisverfahren vorgeschrieben ist, zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sind, füllt § 18 I StVZO diese Vorschrift aus und bestimmt ein solches Verfahren für alle Kfz und deren Anhänger. Aus der Zusammenschau der §§ 16 I, 18 I StVZO folgt, daß alle nicht motorisierten Fahrzeuge (also insbesondere Fahrräder) mit Ausnahme der Kfz-Anhänger zulassungsfrei sind (Zulassung kraft Gesetz).

2. Zulassungsfreie Anhänger (§ 18 II Nr. 6 StVZO)

§ 18 II Nr. 6 StVZO befreit insgesamt 14 Fahrzeugarten von der Zulassungspflicht nach § 18 I StVZO. Dazu zählen auch fahrbare Baubuden (§ 18 II Nr. 6 lit. o).

3. Begriff: fahrbare Baubude

Unter einer fahrbaren Baubude i.S.d. § 18 II Nr. 6 lit. o StVZO ist ein Fahrzeug zu verstehen, das nach seiner Bauart geeignet und tatsächlich dazu bestimmt ist, auf Baustellen als Lagerraum für Geräte und Materialien oder als Aufenthaltsraum für das Personal der Baustellen zu dienen[1]).
Ebenfalls unterfallen Baustellenwagen mit Toiletten- und/oder Waschseinrichtungen dieser Regelung[2]).
Nach Ditsch/Konitzer/Wehrmeister[3]) sind auch alle fahrbaren Behelfsunterkünfte für Baustellen als „Baubuden" anzusehen, also auch Wohnwagen, die als fahrbare Behelfsunterkunft für Baustellen dienten (letzterer muß jedoch, um als fahrbare Baubude anerkannt zu werden, eine BE mit entsprechender Bezeichnung der Fahrzeugart vorweisen können [Anh. Baubude, Aufenthaltsraum]).
Nicht als fahrbare Baubuden gelten Fahrgestelle oder Fahrwerke ohne entsprechenden Aufbau für Baubuden, da § 18 II Nr. 6 lit. o StVZO die Identität der Fahrzeuge nicht nach dem Fahrwerk, sondern nach dem Aufbau bestimmt[4]).
Weiterhin ist begrifflich die fahrbare Werkzeugkiste davon abzugrenzen, da diese keinen Raum bietet, der nach seiner Gestaltung dazu bestimmt ist, von Menschen betreten zu werden und ihnen vorübergehend zumutbaren Aufenthalt zu ermöglichen[5]).

4. Bedingungen an die Zulassungsfreiheit

Nach § 18 II Nr. 6 lit. o StVZO besteht die Privilegierung der Zulassungsfreiheit jedoch nur, wenn und solange die dort genannten Bedingungen erfüllt und eingehalten werden.
Unter einer Bedingung ist eine Bestimmung zu verstehen, nach der der Eintritt oder der Wegfall einer Begünstigung (hier: der Zulassungsfreiheit) oder Belastung von einem ungewissen Eintritt eines zukünftigen Ereignisses abhängt[6]).
Das Nichteinhalten einer Betriebsbedingung greift den Bestand des Verwaltungsaktes als Ganzes an mit der Folge, daß die Betriebserlaubnis und somit die Zulassungsfreiheit erlischt.

Nach § 18 II Nr. 6 lit. o StVZO wird die Einhaltung folgender Bedingungen gefordert:

1) Verwendung eines Kfz als ziehendes Fahrzeug

In der Praxis kommt zumeist die Verwendung von Lkw in Frage. Aber auch die Verwendung von Zugmaschinen, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (SAM) oder auch Straßenwalzen ist möglich, da die genannten Fahrzeuge sämtlich Kfz i.S.d. Definition nach § 1 I StVG sind. Allerdings soll bei der Verwendung einer SAM als Zugfahrzeug deren Eigenschaft als SAM entfallen[7]).

2) Einhaltung der vorgeschriebenen Betriebsgeschwindigkeit

Unter der Betriebsgeschwindigkeit ist die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit, unabhängig von der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit (bHG) des ziehenden Kraftfahrzeugs zu verstehen[8]). Sie darf hier 25 km/h nicht überschreiten.
Allerdings ist eine wirksame Überwachung der Einhaltung der Betriebsgeschwindigkeit schwierig. Sie wird am ehesten noch im

Zuge der Kontrolle der in den Kontrollgeräten der Lkw eingelegten Schaublätter (Tachoscheiben) durchzuführen sein[9]).
Davon zu unterscheiden ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit (zHG). Diese beträgt bei den üblicherweise verwendeten fahrbaren Baubuden zumeist auch nur 25 km/h. Baubuden mit einer höheren Geschwindigkeit wären zulassungspflichtig.

3) Beschilderung in der nach § 58 StVZO vorgeschriebenen Weise

Fahrbare Baubuden müssen an beiden Längsseiten und an der Rückseite mit einem sog. 25-km/h-Schild gekennzeichnet sein. Diese Vorschrift leitet sich aus §§ 18 II Nr. 6 lit. o) i.V.m. lit a) i.V.m. § 58 III, V StVZO ab.
Diese Vorschrift gilt aber nur, wenn die bHG des ziehenden Kfz mehr als 25 km/h beträgt. Dies könnte bei der Verwendung von Zugmaschinen, SAM oder Straßenwalzen von Bedeutung sein.
§ 58 II StVZO schreibt ebenfalls die Ausgestaltung des Geschwindigkeitsschildes vor. So ist die Verwendung von anderen oder selbst hergestellten Schildern oder das Auftragen einer entsprechenden Schrift als Ersatz ausgeschlossen.

4) Weitere Betriebsbedingungen

Weitere Betriebsbedingungen, die sich aus der Betriebserlaubnis für die jeweils in Rede stehende fahrbare Baubude ergeben, können sein:

- Verbot der Beförderung von unbefestigter Ladung
- Schließen vorhandener Fenster
- Anbringung spezieller Beschriftung
- Entfernung von Stützeinrichtungen
- Sichern von Einstiegsleitern
- Löschen des Feuers im Ofen bzw. Herd

In Abgrenzung dazu können beim Betrieb zulassungsfreier Anhänger auch Auflagen gemäß § 71 StVZO erteilt werden. Ein Verstoß gegen diese stellt eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. § 69a V Nr. 9 StVZO dar. Er läßt jedoch den Bestand der Betriebserlaubnis selbst unangetastet.

5. Folgen der Zulassungfreiheit für das Fahrerlaubnisrecht

Gemäß § 5 I StVZO müssen Führer von Zügen mit mehr als drei Achsen im Besitz der Fahrerlaubnis (FE) der Klasse 2 sein. Das Mitführen eines nach § 18 II Nr. 6 StVZO zulassungsfreien Anhängers bildet jedoch keinen Zug i.S.d. Vorschrift[10]). Zug ist nämlich beschränkt auf jede Verbindung eines Kfz mit einem oder mehreren Anhängern i.S.d. § 18 I StVZO[11]).
Daraus folgt, daß es bei der Frage nach der erforderlichen FE lediglich auf das verwendete Zugfahrzeug ankommt und u.U. die FE der Klasse 3 ausreicht.
Fehlt jedoch eine der o.g. Voraussetzungen für die Zulassungsfreiheit, so wird der Anhänger zulassungspflichtig und bildet zusammen mit dem Zugfahrzeug einen Zug, der – wenn er mehr als drei Achsen hat – eine FE der Klasse 2 erfordert[12]).

6. Folgen der Zulassungsfreiheit für das Steuerrecht

Nach § 1 I Nr. 1 KraftStG[13]) unterliegt das Halten von einheimischen Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen der Kraftfahrzeugsteuer. Jedoch ist nach § 3 Nr. 1 KraftStG das Halten von Fahrzeugen, die von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen sind, von der Steuer befreit.
Solange also die im Einzelfall verwendete fahrbare Baubude durch Einhaltung der Betriebsbedingungen i.S.d. § 18 II Nr. 60 StVZO privilegiert ist, unterliegt sie nicht der Steuerpflicht.
Entfällt durch Nichtbeachtung einer der o.g. Vorschriften die Zulassungsfreiheit mit der Folge der Zulassungspflichtigkeit des Anhängers, so entfällt auch die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 1 KraftStG.

Dies führt steuerrechtlich zu einer widerrechtlichen Benutzung. Nach § 2 V KraftStG liegt diese vor, wenn ein Fahrzeug auf öffentlichen Straßen im Geltungsbereich dieses Gesetzes ohne die verkehrsrechtlich vorgeschriebene Zulassung benutzt wird[14]).

Eine Besteuerung wegen widerrechtlicher Benutzung ist allerdings nicht möglich, wenn das Halten des Fahrzeugs von der Kraftfahrzeugsteuer befreit wäre. Eine Auflistung der Befreiungstatbestände findet sich in § 3 KraftStG. Da eine Befreiung fahrbarer Baubuden nur in ganz eng begrenztem Maße möglich sein dürfte, wird hierauf nicht näher eingegangen.

Zuwiderhandlungen gegen § 1 KraftStG und damit eine widerrechtliche Benutzung haben eine leichtfertige Steuerverkürzung gemäß § 378 AO (Ordnungswidrigkeit) oder eine Steuerhinterziehung gemäß § 370 AO (Vergehen) zur Folge.

7. Folgen der Zulassungsfreiheit für das Pflichtversicherungsrecht

Nach § 1 PflVG[15]) ist der Halter eines Kfz oder Anhängers mit regelmäßigem Standort im Inland verpflichtet . . . eine Haftpflichtversicherung . . . abzuschließen, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen und Plätzen verwendet wird.
Nach § 2 I Nr. 6c PflVG sind jedoch Anhänger, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren (nach § 18 I StVZO) nicht unterliegen, von der Vorschrift nach § 1 PflVG befreit.
Bei Wegfall der durch § 18 II Nr. 60 StVZO gewährten Privilegierung entfällt gemeinhin auch die Befreiung von der Versicherungspflicht. Die bisher ergangenen Urteile[16]) argumentieren jedoch ausgehend von § 4 I PflVG, daß der für versicherungspflichtige Fahrzeuge abgeschlossene Versicherungsvertrag den allgemeinen Versicherungsbedingungen (hier insbesondere § 10a AKB) entsprechen muß[17]). Nach deren Auffassung liegt nicht zugleich ein Verstoß gegen das PflVG vor, wenn hinter einem ordnungsgemäß versicherten Zugfahrzeug ein zulassungsfreier Anhänger, für den keine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist, mitgeführt wird und mit dem Anhänger, auf dem sich lediglich keine Personen befinden dürfen, beispielsweise die Betriebsgeschwindigkeit von 25 km/h überschritten wird. Diese komplizierte Regelung hängt mit der Ausgestaltung des § 10a AKB zusammen, wonach ein Versicherungsvertrag für Anhänger nur Schäden abdeckt, die durch Anhänger verursacht werden, wenn sie nicht mit einem Kfz verbunden sind oder sich von dem Kfz gelöst haben und nicht mehr in Bewegung sind oder die Insassen solcher Anhänger sind. Ansonsten sind die durch den Anhängergebrauch entstehenden Schäden über die Haftpflichtversicherung des ziehenden Fahrzeugs abgedeckt. Lütkes/Meier/Wagner[18]) widerspricht dem mit durchgreifender Argumentation: Es kann nicht auf die Ausgestaltung der AKB (hier speziell des § 10a AKB) ankommen, da diese unstreitig nur als Vertragsrecht einzustufen sei. Bei der versicherungsrechtlichen Beurteilung kommt es daher einzig auf das Vorliegen bzw. Nichtvorliegen eines bestehenden Haftpflichtversicherungsvertrages an[19]). Mit diesem Tenor entschied auch das BayObLG[20]): Die Mitführung eines nicht von der Versicherungspflicht befreiten Anhängers, für den kein Versicherungsvertrag besteht, verstößt auch dann gegen die Vorschriften über die Versicherungspflicht, wenn das Zugfahrzeug ordnungsgemäß versichert ist und sich auf dem Anhänger keine Personen befinden.

8. StVO

Fahrbare Baubuden dürfen auf Autobahnen (VZ 330) und Kraftfahrstraßen (VZ 331) nicht mitgeführt werden. Nach § 18 I StVO ist die Benutzung dieser Verkehrsstraßen durch Kfz, deren bHG laut Fahrzeugschein nicht mehr als 60 km/h beträgt, untersagt. Für mitgeführte Anhänger gilt das gleiche.
Da fahrbare Baubuden bauartbedingt nicht die hier geforderte Mindestgeschwindigkeit erreichen können und (Betriebsgeschwindigkeit) nicht erreichen dürfen, ist eine Benutzung der genannten Verkehrswege durch fahrbare Baubuden ausgeschlossen.

Eine Personenbeförderung in fahrbaren Baubuden ist nach § 21 II S. 2 StVO i.V.m. § 32a StVZO untersagt. Hinter Kfz darf nur ein Anhänger, jedoch nicht zur Personenbeförderung, mitgeführt werden.

Zuwiderhandlungen stellen eine Ordnungswidrigkeit i.S.d. §§ 18, 21 i.V.m. § 49 StVO dar.

9. Mitführen der Betriebserlaubnis

Wer ein nach § 18 III StVZO betriebserlaubnispflichtiges Fahrzeug führt oder mitführt, muß die Ablichtung oder den Abdruck einer ABE nach § 20 StVZO oder einer EBE gemäß § 21 StVZO bei sich haben und zuständigen Personen auf Verlangen aushändigen (§ 18 V StVZO).
Damit ist klargestellt, daß die erwähnten Bescheinigungen sich „am" Fahrzeug befinden müssen. Der weit verbreiteten An-

sicht, diese Bescheinigungen lediglich am Firmensitz vorhalten zu müssen, wird damit ausdrücklich nicht gefolgt.
Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschrift stellen eine Ordnungswidrigkeit dar und sind mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von DM 20,– bewehrt[21]).

10. Ausrüstungsvorschriften nach der StVZO

a) Abmessungen von Anhängern und Zügen (§ 32 StVZO)

Die maximalen Abmessungen betragen:

– Breite:	2,50 m
– Höhe:	4,00 m
– Länge des Anhängers:	12,00 m
– Länge des Zuges:	18,00 m

b) Mitführen von Anhängern (§ 32a StVZO)

Hinter Kfz darf nur ein Anhänger mitgeführt werden. Sollte als ziehendes Fahrzeug eine Zugmaschine verwendet werden, dürfen zwei Anhänger mitgeführt werden.

c) Achslast und Gesamtgewicht (§ 34 StVZO)

– Einzelachslast:	10,00 t
– Doppelachslast:	
a) Achsabstand weniger als 1,0 m	11,50 t
b) Achsabstand 1,0 m bis weniger als 1,3 m	16,00 t
c) Achsabstand 1,3 m bis weniger als 1,8 m	18,00 t
d) Achsabstand 1,8 m und mehr	20,00 t
– zGG fahrbarer Baubuden	
– a) mit nicht mehr als 2 Achsen	18,00 t
b) mehr als 2 Achsen	24,00 t
– zGG der Fahrzeugkombination	
a) mit weniger als 4 Achsen	28,00 t
b) mit 4 Achsen (2+2)	36,00 t
c) mit mehr als 4 Achsen	40,00t

Anmerkung: Die vorgenannten Höchstgrenzen werden jedoch selbst von größeren fahrbaren Baubuden nicht erreicht.

d) Bereifung (§ 36 StVZO)

Die Maße und Bauart der Reifen fahrbarer Baubuden müssen den Betriebsbedingungen, besonders der Belastung und der bHG entsprechen.
Die Räder müssen mit Luftreifen versehen sein, die am ganzen Umfang und auf der ganzen Breite der Lauffläche mit Profilrillen und Einschnitten versehen sein müssen. Die Hauptrillen müssen eine Profiltiefe von mindestens 1,6 mm aufweisen.
Da es sich bei diesen Anhängern zumeist um Fahrzeuge mit einer bHG von weniger als 25 km/h handelt, ist auch die Verwendung von Gummireifen zulässig, wenn diese bestimmten Anforderungen genügen:

Auf beiden Seiten des Reifens muß eine 10 mm breite, hervorstehende und deutlich erkennbare Rippe die Grenze angeben, bis zu welcher der Reifen abgefahren werden darf. Der Reifen muß an der Abfahrgrenze noch ein Arbeitsvermögen von 60 J haben. Der Reifen muß dazu zwischen Rippe und Stahlband beiderseits die Aufschrift „60 J" tragen (näheres siehe § 36 III StVZO).

Personenbeförderung auf einem Anhänger mit Folgen

Schwerer Unfall bei Maiausflug mit Anhänger ohne Zulassung

Idstein: Über die Nachricht, die uns am 1. Mai erreichte kann man eigentlich nur den Kopf schütteln. Oder müssen wir uns fragen, ob uns nicht auch solche Dinge passieren können? Immer wieder kommt es zu Unfällen – auch bei Veranstaltungen – die, vor allem wenn Personen dabei zu Schaden kommen, weitreichende Folgen haben.

In dem konkreten Fall geht es nicht um die Oldtimer-Szene, aber der Vorfall hätte sich genauso bei der Fahrt auf einem oder zu einem Schleppertreffen zutragen können: Am 1. Mai 2013 wurden Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste zu einem Einsatz gerufen. Bei einem Vergnügungsausflug war ein Traktor mit Anhänger in der Nähe von Idstein umgekippt. Zunächst hieß es, dass der landwirtschaftliche Anhänger für einen Personentransport nicht geeignet gewesen sei. Schlimm genug. Die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft ergaben inzwischen, dass der zweiachsige Kartoffel-Anhänger noch nicht einmal eine Zulassung hatte, und damit auch nicht versichert ist.

Überladen mit den Teilnehmern an der Maitour, Bierkästen und einer Musikanlage rutschte der Wagen an einer schlammigen Waldwegböschung ab und stürzte um. Die Fahrgäste fielen vom Wagen und 35 Personen zogen sich bei dem Unfall zum Teil schwere Verletzungen zu. Glück im Unglück: der kippende Wagen blieb an einem Baum hängen. Man kann sich leicht ausmalen, was passiert wäre, wenn der Wagen die am Boden liegenden Personen überrollt hätte. Jetzt muss sich der 24-jährige Traktorfahrer möglicherweise dafür verantworten.

Wie viele Menschen insgesamt auf dem Anhänger gesessen haben, konnte die Polizei zunächst nicht sagen. Zehn Verletzte, bei denen glücklicherweise keine Lebensgefahr bestand, wurden entweder in Krankenhäuser oder zum Feuerwehrstützpunkt Idstein geflogen, von wo aus sie mit Rettungswagen weitertransportiert werden konnten. Obwohl auf dem Anhänger Alkohol mitgeführt wurde, hatte der Fahrer nicht getrunken, wie die Polizei feststellen konnte.

Bei den Rettungsmaßnahmen vor Ort kamen fünf Rettungshubschrauber und mehrere freiwillige Feuerwehren aus der Umgebung zum Einsatz. Die Höhe des Schadens sowie die Kosten für die Einsatzkräfte sind vermutlich beträchtlich.

An dieser Stelle können wir nur nochmal darauf hinweisen, dass das Risiko beim Transport von Personen, insbesondere von Kindern, beträchtlich ist und appellieren an alle Verantwortlichen, wenn nicht alle technischen und rechtlichen Voraussetzungen für solche „Spazierfahrten" erfüllt sind, diese zu unterlassen bzw. auf ihren Veranstaltungen zu unterbinden. *hbf*

Quellen: Rhein-Zeitung Koblenz,
Hit Radio FFH, www.wiesbaden112.de
Fotos: Wiesbaden 112,
©Sebastian Stenzel

Beim Oldtimer- & Schleppertreffen in Effelder ist immer was los: fest zum Programm gehört das Baumstammziehen.

BHLD-Mitglieder stellen sich vor

Oldtimer- & Schlepperverein Effelder

Den Oldtimer- und Schlepperverein Effelder gibt es nun seit gut vier Jahren und er erfreut sich an weiter steigenden Mitgliederzahlen. Das mag dem wirklich großen Enthusiasmus seiner Mitglieder zu verdanken sein. Aber blicken wir doch erst einmal drei Jahre zurück in das Jahr 2007, das Jahr, in dem in Effelder erstmals das Oldtimer- und Schleppertreffen veranstaltet und damit der Grundstein für unseren heutigen Verein gelegt wurde.

Damals, die meisten von uns hatten gerade erst ihren Führerschein gemacht, hatte uns plötzlich alle das Oldtimer- und Schlepperfieber gepackt und wir versuchten so oft wie möglich zu umliegenden Veranstaltungen und Treffen dieser Art zu reisen. Gelegenheiten und Interesse war genügend vorhanden, da sowohl das Dorf als auch der ganze Landstrich Eichsfeld von der Landwirtschaft geprägt ist. Dazu gehören auch die Maschinen und die seit Alters her gelebten Traditionen. Infolgedessen reizte es uns mehr und mehr, selbst ein Treffen zu organisieren und in unserem Heimatort zu veranstalten. Tagelang ließ uns dieser Wunsch keine Ruhe mehr und so wurde schon nach drei Wochen die frisch geborene Idee in die Tat umgesetzt: Unser erstes Oldtimer- und Schleppertreffen Effelder fand statt. Ca. 50 Ausstellungsfahrzeuge und rund 400 Besucher waren bei unserem ersten Treffen dabei.

Nachdem diese, äußerst kurzfristig, von sechs Freunden organisierte, erste Veranstaltung uns alle sehr begeistert hatte, stand für uns fest, dass es ein solches Treffen auch im kommenden Jahr wieder geben musste. Und auch die zweite Veranstaltung wurde mit steigenden Fahrzeug- und Besucherzahlen gut angenommen. Diese beiden ersten Treffen bestätigten unsere Ideen und Initiativen. Viele weitere Freunde und Interessierte fanden sich für unser Projekt und so beschlossen wir Anfang 2009 einen Oldtimer- und Schlepperverein zu gründen.

Am 10. April 2009 fand die Gründungsversammlung statt und der OSV-Effelder e.V. wurde in das Vereinsregister eingetragen. Seitdem hat sich unser Verein von anfangs 30 auf nun bereits 71 Mitglieder vergrößert. Das besondere an unserem Verein ist die altersmäßig sehr junge Mitgliederstruktur. Ein Großteil der Aktiven ist zwischen 15 und 30 Jahren alt. Und auch die Mitglieder des Vorstands, der aus sieben Personen besteht, sind zwischen 23 und 31 Jahren alt. Unser jüngstes Mitglied ist 4 Jahre, unser ältestes 76 Jahre alt. Eine weitere Besonderheit ist der mit rund 25 Mitgliedern hohe Frauenanteil, auf den wir natürlich ganz besonders stolz sind.

Ein Freundeskreis um David Huschenbeth und Chris Morgenthal gründete 2009 den OSV Effelder: v.l.n.r. Chris Morgenthal, Steffen Loth, Sebastian Loth, Harald Koch und Frank Hoppe

Die Fahrzeuge des OSV sind Sommer wie Winter im Einsatz, sei es beim Glühweinmarkt oder bei der schon zur Tradition gewordenen Rundfahrt.

Weithin sichtbar ragt der „Eichsfelder Dom“ über Effelder auf.

Unser Vereinsleben wird bestimmt durch eine Vielzahl unterschiedlichster Aktivitäten, die sich durch das ganze Jahr ziehen. Natürlich steht im Mittelpunkt unser großes Oldtimer- und Schleppertreffen, welches jeweils am zweiten Augustwochenende des Jahres statt findet. Aber auch der regelmäßige Besuch anderer Treffen, zu denen wir oft mit unseren Fahrzeugen anreisen, steht im Jahresplan. Darüber hinaus gibt es eine jährliche Vereinsfahrt und eine große Weihnachtsfeier für alle Mitglieder, Helfer und Unterstützer. Ferner haben wir im Dorf noch andere Veranstaltungen die von uns organisiert werden: Da sind z. B. Discos oder ein musikalischer Glühweinmarkt in der Adventszeit. So ergibt sich ein buntes und abwechslungsreiches Tätigkeitsfeld für alle unsere Mitglieder.

Unser Oldtimer- und Schleppertreffen veranstalten wir nun bereits zum siebten Mal in Folge. Dabei war das Treffen im letzten Jahr für uns sicher der absolute Höhepunkt. In den Jahren zuvor waren wir nach jedem Treffen zufrieden und hatten jedes Mal geglaubt, dass das jeweilige Treffen für uns nicht mehr zu überbieten ist. Aber zu unserem Erstaunen wuchs das Treffen trotzdem von Jahr zu Jahr weiter an und so konnten wir im letzten Jahr knapp 600 Fahrzeuge und zwischen 5000 bis 6000 Besucher begrüßen. Die Planung und Durchführung dieser Veranstaltung mit all seinen daraus resultierenden Aufgaben wird von uns vollständig in Eigenregie durchgeführt.

Bei einem Frauenanteil von 35% braucht der Verein keine Quotenfrauen: v.l.n.r. Sarah Mick, Theresa Loth, Alexandra Richardt, Johannes Richter bei der Essensausgabe.

Nach dem Gottesdienst und der Fahrzeugsegnung gehts zur Sache. Sebastian Loth zieht den 8 m langen Baumstamm souverän mit einem betagten IFA RS 01/40 II Typ Harz.

Auch Mopeds und Motorräder gehören zum Fahrzeugbestand des OSV. Lisa Huschenbeth fährt eine ETZ 150.

Eicher-Fans, wie Theresa Oberthuer und Markus Hohlbein, wissen es zu schätzen, dass der Landkreis Eichsfeld gleich das passende Kennzeichen für ihre Traktoren liefert.

Ralf Herwig zeigt bei der „Fahrprüfung“ auf der Wippe viel Gefühl für Gas und Kupplung.

Infos und Kontakt

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

Bei konkreten Fragen stehen wir jedem gerne persönlich Rede und Antwort. Per Mail sind wir erreichbar unter: **www.osv-effelder.de/html/kontakt.php**

Oldtimer- und Schlepperverein Effelder

Das ist natürlich nicht nur mit den 71 Vereinsmitgliedern zu bewerkstelligen. Im letzten Jahr waren 115 Helfer mit im Einsatz. Darüber hinaus unterstützen uns unsere Familien und Freunde, auf die immer Verlass ist. Unsere Mütter z. B. kümmern sich um das Fahrerfrühstück und verwöhnen die Besucher zur Kaffeezeit mit über 50 verschiedenen Sorten Kuchen. All unseren Helfern und Unterstützern sind wir zu großem Dank verpflichtet. Aber unsere Eigenständigkeit wollen wir solange es geht behalten. Denn nur dadurch können wir die an uns gestellten Qualitätsanforderungen erreichen, einhalten und steigern. Zusätzlich zum Veranstaltungsgelände haben wir vor zwei Jahren damit begonnen unser Dorf zu schmücken. So haben wir Wimpelketten angeschafft, die wir am Festwochenende in unserem Ort aufhängen und somit ein ganz besonderes Flair erzielen.

Effelder selbst ist ein überschaubares Dorf mit momentan etwas mehr als 1300 Einwohnern. Es liegt mit seiner Mittelgebirgslandschaft fast genau in der Mitte der Bundesrepublik und im Westen Thüringens – dem „Grünen Herzen Deutschlands“. Mittlerweile hat sich der Oldtimer- und Schlepperverein sehr gut in unser Dorfleben integriert und zählt zum festen Bestandteil des Vereinslebens.

Es wird gemunkelt, dass Effelder in unserer Gegend das Dorf mit der höchsten Traktordichte ist. Das spricht für sich. Und daran ist natürlich dieser Verein nicht ganz unschuldig. Alles in allem, können wir stolz zurückblicken auf das Erreichte und schauen erwartungsvoll und gespannt nach vorne – mit viel Vorfreude auf das nächste Treffen.

Museumsverein für Kraft- und Zugmaschinen e.V. Hummeltal trauert um Wilhelm Kirschner

Wilhelm Kirschner (im Bild links) könnte man wohl selbst als „Zugmaschine“ – zumindest für die Szene – bezeichnen, da er mit der Sicherung und Restaurierung historischer Geräte und Maschinen schon zu Zeiten aktiv war, als vielerorts die technischen Preziosen noch an die Schrotthändler für Spottpreise verkauft wurden oder sie gar hergeschenkt wurden, nur um sich damit buchstäblich von „großen Lasten“ zu befreien. Was für ein Glück, dass Enthusiasten wie Kirschner zu Stelle waren, die den Wert von historisch bedeutenden Technikrelikten erkannten, sie liebevoll restaurierten und so der Nachwelt überlieferten.

Seiner Initiative ist es auch zu verdanken, dass 1985 ein Museumsverein für Kraft- und Zugmaschinen in Hummeltal gegründet wurde. Anlass dafür war das wohl bedeutenste Exponat, das Wilhelm Kirschner und sein jetziger Nachfolgekandidat, Ulrich Zschuppe, gemeinsam retteten und in die Sammlung verbrachten. Es ist einer von zwei MAN-Motoren, Gewicht jeweils 70 t (!) samt Generator von Sie-

Sammel-Petition gescheitert

Petition 39199 Kraftfahrzeugsteuer Kfz.-Steuerbefreiung bei Erfüllung der gesetzlichen Bewirtschaftungspflicht

Der Versuch, 50.000 Mitzeichner für die Petition 39199 von Eugen Stöhrle während der 4-wöchigen Zeichnungsfrist zu motivieren, ist gescheitert. Im Endergebnis hatten insgesamt 1364 Mitzeichner – 952 davon online und 412 per Briefpost – den Antrag unterstützt. Neben den häufig – leider meist unsachlich – geführten Diskussionen in den szenetypischen Internetforen, bietet **www. oldtimer-markt.de/aktuell/nachrichten/e-petition-landschaftspflege** plausible Ansätze für eine Erklärung, warum die Petition erfolglos blieb. Dort heisst es: „Indizien dafür, warum die Petition nicht die nötige Unterstützung erhielt, lieferte das Diskussionsforum im E-Petitionsportal. So sahen einige Kritiker die Petition lediglich als ‚Lobbyismus zum Zweck der Subventions-

Wilhelm Kirschner (links) präsentiert Museumsbesuchern einen Slavia-Standmotor.

mens, die 1906 unter Projektierung des Ingenieurbüros Oskar von Miller, der 1884 in München das erste Elektrizitätswerk in Deutschland gebaut hatte, und unter der Aufsicht von Rudolf Diesel persönlich, in Passau zur Stromerzeugung installiert worden waren. Das brachte 1988 den damaligen bayerischen Staatsminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Simon Nüssel, auf den Plan, der dem Museum am 1. Mai einen Besuch abstattete und den Museumsverein bestärkte, die Sammlung voranzutreiben.

Zunächst auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Pittersdorf beheimatet, war der Verein in der Folge ständig auf der Suche nach einer festen Bleibe. Als 2009 Wilhelm Kirschner den Umzug des Vereins in das Areal des „Museum Hummelstube“ zum Anlass nahm, die restaurierten Zeugen alter Ingenieurkunst der Öffentlichkeit vorzustellen, war auch Nüssel eingeladen. Außergewöhnliche Exponate schmücken seither die Räume in der Scheune direkt neben dem Museum „Hummelstube“. Neben rund 50 Traktoren bereichern ca. 30 Stationärmotoren die ständige Ausstellung. Der MAN-70-Tonner, eine stationäre Dampfmaschine sowie weitere Großkraftmaschinen, wie z. B. eine 1995 erstandene Sechs-Zylinder-Gasmaschine aus dem Klärwerk Bayreuth mit einem Gewicht von 18 Tonnen, sind derweil aus Platzgründen im Depot eingelagert.

Nach der Öffnung des Ostens zog es Kirschner bald auch ins benachbarte Tschechien. So kam ein dreieinhalb PS starker Lorenz-Motor, Baujahr 1925, in die Sammlung. Die Einfuhr des historischen Motors wurde zunächst vom deutschen Zoll beargwöhnt. Nachdem Wilhelm Kirschner aber nachweisen konnte, dass es sich bei dem Gerät nur um Schrott handle, gelangte der Motor mit einer Zahlung von damals nur 16 % auf den vom Zoll ermittelten Wert von 300 DM nach Hummeltal. Wilhelm Kirschner mochte diese Motoren und so kam er auch in den Besitz des oben abgebildeten „Slavia“ mit Rieselkühlung, der zerlegt, gereinigt und wieder gangbar gemacht wurde.

Nach der Besichtigung der Sammlung am neuen Ort hob Simon Nüssel erneut die große Bedeutung des Museums hervor: Die außergewöhnliche Sammlung könne heutigen Generationen vermitteln, wie sich die Arbeit der Bauern und auch das Leben in ländlichen Gebieten durch den Maschineneinsatz vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland verändert hat.

Wilhelm Kirschner hat daran einen beträchtlichen Anteil geleistet. Er verstarb am 4. Mai im Alter von 77 Jahren an den Folgen eines Treppensturzes.

hbf

abgreiferei’. Andere hielten Stöhrles Petitionstext selbst für ‚nicht besonders gelungen’ und kritisierten, ein schlechter Gesetzestext führe nur zum Missbrauch. Zudem sei nicht die Kfz-Steuer der größte Kostentreiber für Hobby-Landschaftspfleger, sondern die Zulassungspflicht für Anhänger.

Tatsächlich kritisiert Stöhrle in der Begründung seiner Petition zwar eine ‚mangelnde Synchronisation von Kfz-Steuerrecht und Kfz-Zulassungsordnung‘, eine konkrete Forderung nach einer Zulassungsbefreiung für Anhänger, formulierte er in seinem Petitionstext aber nicht.“

Den Verlauf der Diskussion, die auf der Seite des Deutschen Bundestages während der Zeichnungsfrist geführt wurde, haben wir als PDF-Datei zum Nachlesen unter **www.bhld.eu** und **www.busf.de** eingestellt. Das Thema „grüne Kennzeichen“ und die damit verbundenen Themen Zulassung, Kfz-Steuer, Fahrerlaubnis und Pflichtversicherung werden uns sicher in Zukunft auch weiter beschäftigen. *hbf*

Dipl.-Ing. Hermann Layher ist neuer Präsident der Technik Museen Sinsheim und Speyer

Das Auto & Technik Museum Sinsheim und das Technik Museum Speyer werden seit ihrer Gründung 1981 bzw. 1991 von einem gemeinnützigen Verein betrieben, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, technische Kulturgüter zu erhalten und das Interesse an technischen Entwicklungen insbesondere bei der jüngeren Generation zu fördern.

Seit 1989 stand Eberhard Layher, Gründungsmitglied und langjähriger Förderer der Museen, dem Verein als Präsident vor. Am 30. Dezember 2012 ist Eberhard Layher im Alter von 91 Jahren verstorben. Bei der Sitzung des Vereinsvorstands am 19. Februar 2013 wurde jetzt sein Sohn Hermann zu seinem Nachfolger gewählt.

Dipl.-Ing. Hermann Layher, Jahrgang 1956, ist ebenfalls Gründungsmitglied des Museumsvereins und hat die Museen seit ihrer Gründung nicht nur als Mitglied des Vorstands, sondern auch als für das Tagesgeschäft verantwortlicher Museumsleiter begleitet. Unter seiner Leitung haben sich die Museen zu überregional bedeutenden Attraktionen entwickelt, die jedes Jahr rund 1 Million Besucher aus der ganzen Welt anziehen. Besonders wichtig war ihm dabei die Museen zu universellen Technikmuseen zu entwickeln, in denen alle Technikbereiche vertreten sind. So wurde in jüngerer Zeit u. a. die Raumfahrtausstellung im Technik Museum Speyer aufgebaut, die in wenigen Jahren zur größten Ausstellung dieser Art außerhalb von Russland und den USA geworden ist.

Mit der einstimmigen Wahl zum neuen Präsidenten gibt der Museumsverein seiner Überzeugung Ausdruck, dass die Zukunft der Museen bei Hermann Layher in den besten Händen liegt.

Die Geschichte des Hauses Heinrich LANZ Mannheim

Eine Übersicht von Georg H. Brodt . Teil 2

„Ein Unternehmen zur Verbreitung verbesserter landwirtschaftlicher Maschinen".

Wir erinnern uns: Mitte des vorigen Jahrhunderts setzte ein großer Umbruch in der Landwirtschaft und deren Umfeld ein. Während Amerikaner und Engländer durch die wirtschaftlichen Zwänge der damaligen Zeit in der Technisierung bereits weiter fortgeschritten waren, entstand auch bei unseren heimischen Bauern Handlungsbedarf bei der technischen Ausstattung ihrer Betriebe. Obwohl seinerzeit schon moderne ausländische Maschinen für die Landwirtschaft zur Verfügung standen, fehlte es im überwiegenden Teil Deutschlands noch an den nötigen „Vermittlungstellen". Dies erkannte Heinrich Lanz schon sehr früh und trat im Jahre 1859 in die Firma seines Vaters J. P. Lanz & Co., Mannheim, ein, der er eine Abteilung für die Vermittlung „englischer landwirtschaftlicher Maschinen" angliederte, um über die Londoner Firma Schwann & Co. „Maschinen und Geräte allererster Firmen" auf eigene Rechnung zu vertreiben.

Dazu wird ausgeführt: *„ ... Man darf sagen, daß die Verhältnisse überaus günstig lagen, aber aus der Gunst der Verhältnisse allein hätte sich das Lanzsche Werk nicht entwickeln können, wenn nicht von Anfang an in der Person seines Schöpfers die Bürgschaften gelegen hätten, auf denen der Erfolg sich aufbauen konnte. Als solche Bürgschaften sind aufzufassen: der geniale Blick, mit welchem der erst 21-jährige die Gesamtlage erkannte und mit welchem er von vornherein seiner Schöpfung einen weitumspannenden Rahmen gab, die eiserne Energie, mit welcher er nach dem kurzen Anfangsstadium der Vermittlung fremdländischer Industrien eine deutsche Industrie landwirtschaftlicher Maschinen in mustergültiger Weise schuf und zur höchsten Ausbildung brachte, die strengste Rechtlichkeit im Verkehr mit seinen Arbeitern wie im Gesamtverkehr, der offene Blick, mit dem er jede für die Weiterentwicklung seiner Industrie irgendwie belangreiche Neuerung erkannte und in Anwendung brachte, endlich das völlige Aufgehen in dem Arbeitsfelde, welches er sich selbst bereitet hatte."* [1]

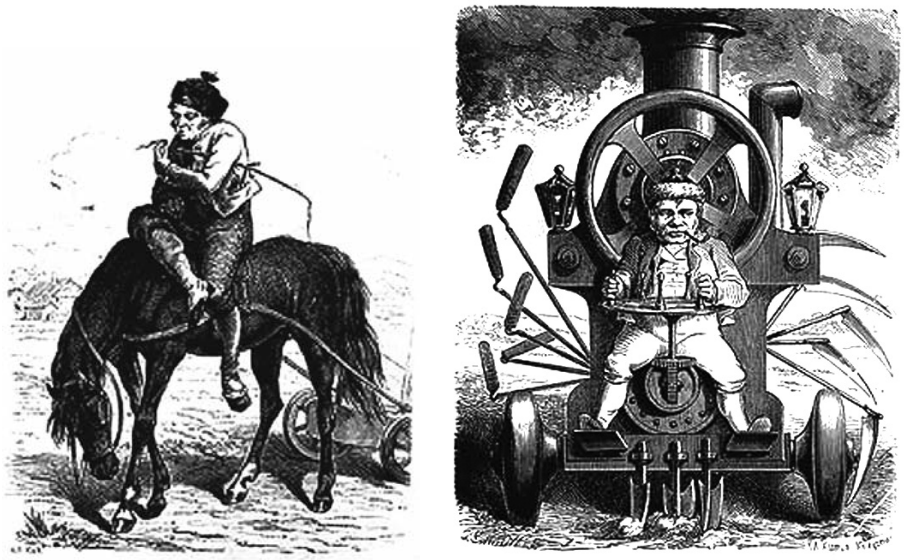
Mit diesen Worten wird sehr anschaulich der Pioniergeist geschildert, der dem damals 21-jährigen Heinrich Lanz innewohnte. Dass er dabei sehr zielstrebig und gewissenhaft ans Werk ging, zeigen sein dieser Übersicht vorangestellter Hinweis auf den Geschäftszweck auf einem seiner ersten Geschäftsbriefbogen sowie seine

Heinrich Gottlieb Lanz

wurde am 9. März 1838 in Friedrichshafen am Bodensee geboren. Sein Vater Johann Peter Lanz hatte neun Jahre zuvor eine Speditionsfirma in Friedrichshafen gegründet und richtete 1842 eine Filiale in Mannheim ein. Nach dem Besuch der Volksschule in Friedrichshafen und der Realschule in Biberach a. d. Riß, ging Lanz 1858 nach einer Lehre in einem Mannheimer Kolonialwarengeschäft und dem Besuch der Handelsschule in Stuttgart für ein Jahr nach Marseille, um dort, wie er selbst sagte, „die Welt kennenzulernen".

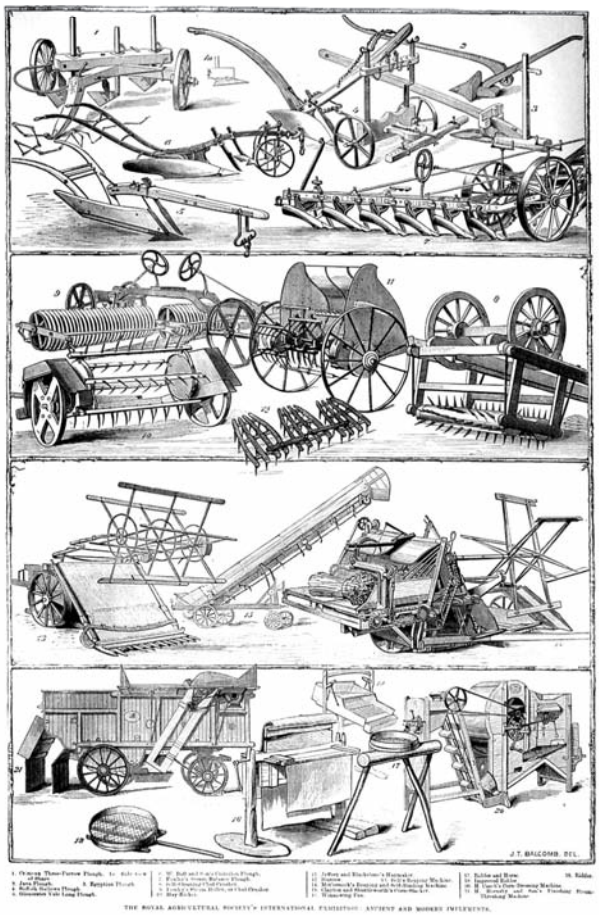
Ein Jahr später tritt er als junger Kaufmann in die Speditionsfirma J.P. Lanz & Co. in Mannheim ein. Er führt den Vertrieb von hauptsächlich englischen Geräten und Maschinen für die Landwirtschaft ein und verfasst Rundschreiben und Kataloge, um die Bauern von den Vorteilen der maschinellen Landwirtschaft zu überzeugen. 1860 verkauft er die ersten Dampfdreschmaschinen der Firma Clayton & Shuttleworth und gründet gleichzeitig eine Werkstatt mit zwei Angestellten zur Reparatur und Wartung der verkauften Maschinen. 1863 wird die erste amerikanische Getreidemähmaschine der Fa. McCormik verkauft.

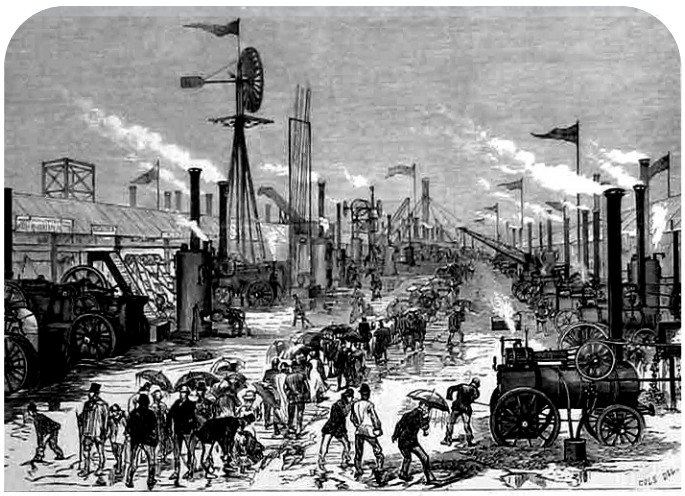
Ab 1867 beginnt die J.P. Lanz & Co. mit dem Bau von eigenen Futterschneidern, Hand- und Göpeldreschmaschinen und am 1. Januar 1870 übernimmt Heinrich Lanz die Produktion und firmiert unter „Heinrich Lanz & Co in Mannheim und Regensburg". Mit dem Bau einer eigenen Eisengießerei 1873 wird Lanz komplett unabhängig von Zulieferern und kann nun auch Maschinengehäuse selbst herstellen. 1879 verläßt die erste LANZ-Dampfdreschgarnitur die Werkstatt. Die erste Lokomobile besaß eine Leistung von 2,5 PS und bereits >



So sah ein Karikaturist die Technisierung der Landwirtschaft in der Zeit als Heinrich Lanz mit der eigenen Produktion startete. Links der „Der Bauer der Vergangenheit" und rechts „Der Bauer der Zukunft". Kladderadatsch, Humoristisch-satirisches Wochenblatt. Berlin 1873.

HEINRICH LANZ





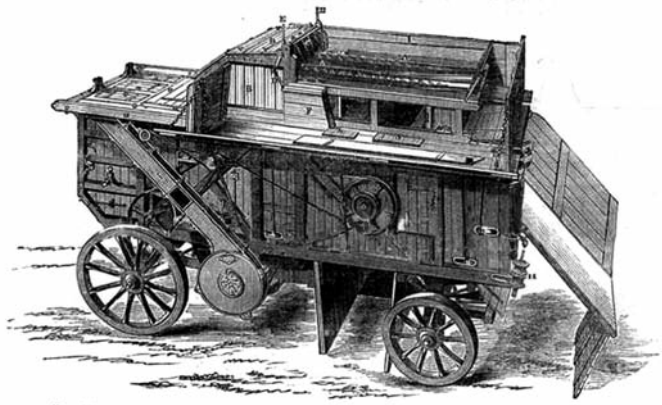


Fig. 160.—Clayton and Shuttleworth's Threshing Machine, with Patent Feeding Apparatus.

Stolz verweist ein britisches Magazin im Direktvergleich früher und moderner Produktionsgeräte auf die Leadership der englischen Landmaschinenindustrie. Eine Ausgabe später berichtet dasselbe Blatt über die Internationale Landwirtschaftsausstellung der Royal Agricultural Society of England in Kilburn bei London. Beindruckend die mit Dampfmaschinen und Lokomobilen vollgestopfte Gasse auf dem Freigelände. The Illustrated London News, London, Ausgaben 5. und 12 Juli 1879

Die Maschinen und Geräte des englischen Herstellers Clayton & Shuttleworth dienen Heinrich Lanz als Vorbilder für die eigene Produktion. The Agricultual Gazette, London, Juni 1874

> sechs Jahre später konnte Heinrich Lanz die 1000ste Dampfdreschmaschine ausliefern. Zur Expansion werden 1888 weitere Grundstücke im Gebiet „Lindenhof" gekauft um die Gießerei zu vergrößern und um einen Gleisanschluss zu legen. Der Jahresbedarf des Unternehmens an Gusseisen betrug damals 5000 Tonnen. Auf der Weltausstellung 1900 in Paris, ist die Firma Heinrich Lanz mit den größten Lokomobilen der Welt vertreten. Der LANZ-Wasserturm wird errichtet, der bis heute Mannheimer Wahrzeichen geblieben ist.

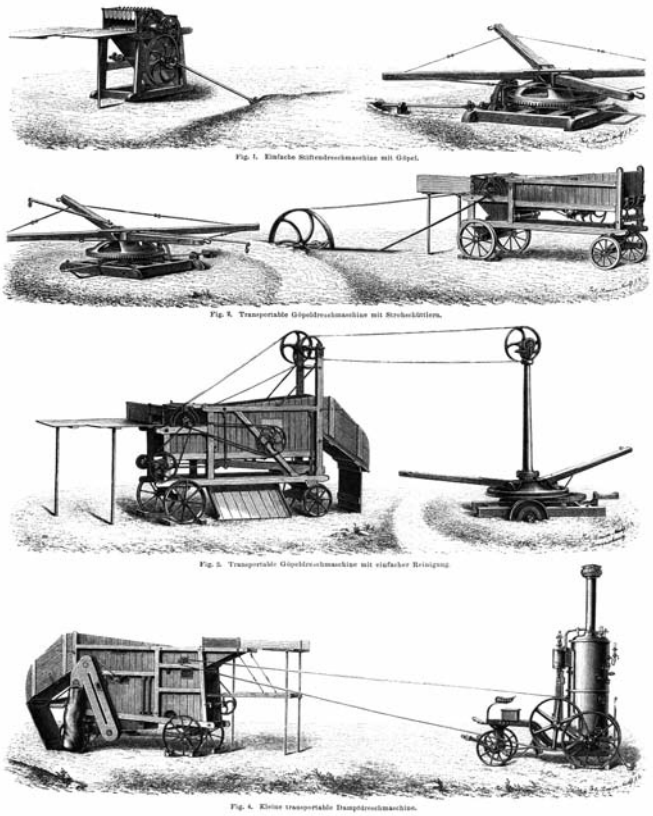
64-jährig reist Heinrich Lanz 1902 nach Amerika. Er will sich dort über neue Techniken im Landmaschinenbau informieren. Lanz besucht die Landmaschinenfabrik John Deere und lernt Charles Deere kennen, den Sohn des 1886 verstorbenen Firmengründers. Die aus dem Besuch resultierenden Ideen kann Lanz jedoch nur noch teilweise umsetzen. Am 1. Februar 1905 stirbt Heinrich Lanz im Alter von 66 Jahren. Ganz Mannheim trauert um ihn. Im Sommer 1906 siedelt auch der letzte Teil des Unternehmens nach Lindenhof über.

sehr sorgfältig aufgemachten Kataloge und die sogenannten Zirkulare, auf die noch später näher eingegangen wird.

Die Kataloge umfassten in der Hauptsache Geräte für Bodenkultur, Ernte- und Futterzubereitungsmaschinen, Dreschmaschinen für Hand-, Göpel-, Wasser- und Dampfbetrieb, außerdem Göpel- und Dampfmaschinen, ferner Kornreinigungsmaschinen, Lokomobile und Mühlen.

Der Vertrieb der Maschinen und Geräte wurde unterstützt durch praktische Vorführungen auf eigens zu diesem Zweck veranstalteten Ausstellungen sowie probeweise Überlassungen der Maschinen an „tüchtige Landwirte". Zudem wurden, wie bereits erwähnt, anschauliche Kataloge gefertigt. Eine ausführliche Beschreibung brachten aber die sorgfältig ausgearbeiteten Zirkulare, von denen das Ankündigungszirkular aus dem Jahre 1859 hier wiedergegeben werden soll:

„Das Bedürfnis, die gewöhnlichen Arbeitskräfte durch Maschinenhilfe zu unterstützen oder zu ersetzen, macht sich in allen kultivierten Ländern von Tag zu Tag fühlbarer. Gute Hilfsmaschinen zu landwirtschaftlichen und industriellen Zwecken sind auch in Deutschland Gegenstände wachsender Nachfrage. Manche dieser Maschinen werden zwar im Inlande vollkommen gut und selbst billig hergestellt, viele andere aber am vorteilhaftesten im Auslande, namentlich von England bezogen, wo die Maschinenfabrikation anerkanntermassen auf der höchsten Stufe technischer Ausbildung steht und der Wert zahlloser Maschinen durch einen ausgedehnten praktischen Gebrauch derselben gründlich erprobt ist. Der vorteilhafteste Bezug ausländischer Maschinen ist jedoch mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft; es ist dazu die genaue Kenntnis der fremden Sprache, der besten Bezugsquellen, der



Die Nachfrage nach „guten Hilfsmaschinen zu landwirtschaftlichen und industriellen Zwecken“ in Deutschland wächst. Manche dieser Maschinen werden inzwischen auch „vollkommen gut und selbst billig“ im Inland hergestellt. Die Maschinen „Made in England“ gelten aber immer noch als die Besten. Das technische Knowhow wird höher eingestuft und die Maschinen sind „durch einen ausgedehnten praktischen Gebrauch derselben gründlich erprobt“.
Abbildung: Meyers Konversationslexikon, Leipzig und Wien, IV. Auflage, 1885-1892

Geld-, Transport- und anderer Verhältnisse notwendig. Eine auf soliden Geschäftsverbindungen, auf kaufmännischen und technischen Kenntnissen beruhende Vermittlung für die Wahl und Anschaffung ausländischer bewährter Maschinen hat sich daher auch in unserer Gegend als ein Bedürfnis herausgestellt, dessen Befriedigung unsere Anstalt sich zur speziellen Aufgabe macht. Wir haben uns zu diesem Ende mit den Herren Schwann & Co. in London verbunden, welche, ohne selbst zu fabrizieren, sich ausschliesslich mit dem Export englischer Maschinen aus den renommiertesten Maschinenfabriken des Landes beschäftigen, wozu sie durch ihre in diesem Fache gesammelten gründlichen Kenntnisse und Erfahrungen besonders befähigt sind. Unsere hiermit zur geneigten Benutzung empfohlene Anstalt, namentlich in England gebräuchlichen empfehlenswerten Maschinen zu landwirtschaftlichen und industriellen Zwecken umfassende Auskunft zu erteilen und für prompte Beschaffung solcher Maschinen zum Fabrikpreis unter grösstmöglichster Ersparnis an den Bezugskosten Sorge zu tragen. Eine grössere Auswahl, besonders landwirtschaftlicher Maschinen und Gerätschaften aus den besten englischen Fabriken sind in Mannheim bei uns aufgestellt, können jeder Zeit besichtigt und zu festen Preisen in der Regel auch sofort bezogen werden. Auf Verlangen wird ein illustrierter Katalog und Preiskurant der durch uns zu beziehenden landwirtschaftlichen Maschinen und Gerätschaften verabfolgt.“ [2]

Der Leser wird erkannt haben, wie man damals bereits werbewirksame Texte zu formulieren verstand. Ton und Inhalt zeigen einmal mehr den Geist, in dem Heinrich Lanz seine, wie man heute sagen würde, Unternehmenskultur verstand und pflegte. Die Zirkulare besitzen eine solche historische Aussagekraft und spiegeln die Zeit von vor fast 150 Jahren und die ethische Haltung des Unternehmers Lanz so realistisch wieder, dass diese hochinteressanten Dokumente auch in den weiteren Übersichten zitiert werden sollen. *Fortsetzung folgt*

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

Bildauswahl und Bildtexte, Hubert Flaig

Bestandsaufnahme für eine Vision

Dr. Jürgen Weisser über seine ersten 163 Tage als neuer Leiter des DLM

„Für einen Museumsleiter ist es ein tolles Gefühl, wenn sein Museum von einem Förderverein unterstützt wird. Ein noch besseres Gefühl ist es, wenn er weiß, dass es ein starker Förderverein ist, der viele Mitglieder hat, die hinter dem Museum stehen, die es lieben und unterstützen“. Mit diesen Worten eröffnete Dr. Jürgen Weisser seine Rede bei der Mitgliederversammlung des Fördervereins des DLM Hohenheim am 12. Juni.

Weisser ist seit sechs Monaten Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums und zieht schon eine erste Bilanz. *„Das Landwirtschaftsmuseum ist in Deutschland das führende Museum im Bereich Landwirtschaft und Landtechnik und ich werde gerne meine ganze Energie dafür einsetzen, dass dies so bleibt und dass wir auch in Zukunft ‚die‘ Adresse für alle sind, die sich für Agrartechnik, Agrargeschichte und Landwirtschaft interessieren“.*

Das DLM präsentiert heute eine Fülle von Exponaten zu Sachthemen, wie z. B. der Geschichte der Bodenbearbeitung, der Entwicklung der Pflanzenproduktion oder die Mechanisierung der Getreideernte und die Motorisierung der Landwirtschaft.

Doch die Landwirtschaft ist in den fast 50 Jahren seit Gründung des Museums nicht stehen geblieben. Eine Erweiterung und Aktualisierung der Themen, wie z. B. die Ernährung der Weltbevölkerung, die biologische Landwirtschaft oder Auswirkungen der Erderwärmung auf die Landwirtschaft, steht dringend an.

Dabei soll ein künftiges Konzept nicht nur die Probleme der Gegenwart benennen, sondern auch Visionen für die Zukunft aufzeigen. Damit soll auch ein breiteres Publikum erreicht werden.

Gegenwärtig kommen vorwiegend Besucher, deren Biografien mit der Landwirtschaft verbunden sind, ins DLM: Menschen, die in der Landwirtschaft arbeiten oder damit aufgewachsen sind, Mitarbeiter von agrartechnischen Forschungsstellen und Schlepperfreunde. Sie verfügen über ein hohes Erinnerungs- und Identifikationspotenzial das die Gerätschaften und Maschinen bei ihnen ansprechen. Sie sind glücklich, wenn sie durch das Museum gehen, denn sie finden hier ein Stück ihres Lebens. Doch die Retrospektive gelingt dann nicht mehr, wenn sich die Dinge nicht mehr erklären oder unverständlich sind. Und dann irren selbst gestandene Junglandwirte genauso ratlos durch die Ausstellung wie etwa Besucher aus der Stadt.

Rund ein Drittel der Gäste besucht das Museum in einer Gruppe im Rahmen

DEULA in Hildesheim bietet auch 2013 einen Dampfkesselwärterlehrgang an

Nach dem Erfolg des ersten Lehrgangs für Kesselwärter von historischen Dampfmaschinen in Norddeutschland war eine Wiederholung bereits beschlossene Sache.

Die Freunde historischer Fahrzeuge aus Immensen (FhF) zeigen im praktischen Teil wie es geht: Ausbildung an der „Imme“

England ist unumstritten die Heimat der Dampfmaschine. Die Dorset-Steam-Fair ist alljährlich die Pilgerstätte in Sachen Dampf – auch für Kontinentaleuropäer. In Deutschland sind Dampfmaschinen heute schon zu echten Exoten geworden, wobei es nicht unbedingt an Maschinen mangelt, sondern vielmehr sachkundiges Bedienungspersonal fehlt. Damit der Dampfbetrieb historischer Maschinen auch bei uns zukünftig möglich ist, wird Nachwuchs im Umgang mit solchen Maschinen gesucht. Schließlich geht es um Druckkessel und damit um fachkundige Bedienung. Die Hanomag IG bietet auch in diesem Jahr in enger Kooperation mit der DEULA Hildesheim und der TÜV Nord Akademie eine dreitägige Ausbildung von Kesselwärtern in der Bedienung von hist. Dampfkesseln an, die auch eine schriftliche und praktische Prüfung beinhaltet. Die Teilnehmerzahl ist auf max. 12 Personen begrenzt. Die reinen Lehrgangskosten einschließlich umfangreichen Lehrmaterials betragen 525,- € pro Person, mindestens 10 Lehrgangsteilnehmer vorausgesetzt.

Tagungsort ist die DEULA in Hildesheim. der Unterricht findet täglich von 8.30 Uhr (am Anreisetag ab 9.30 Uhr) bis 16.30 Uhr statt. Die Unterbringung dort schlägt nochmals mit 45,- € pro Nacht im Einzelzimmer und 35,- € pro Nacht im Doppelzimmer zu Buche, hinzu kommt die Verpflegungspauschale von 35,- € pro Tag. Wer aus der Region kommt, muss natürlich nicht übernachten und zu dem Lehrgangsbeitrag nur die Verpflegungspauschale bezahlen.

Nachdem der erste Lehrgang im Dezember 2012 mit etwas widrigen Wetterbedingungen zu kämpfen hatte, haben wir uns entschlossen, den Termin mit dem Abdampfen in Immensen zu kombinieren, zumal dann auch der Transport der „Imme“ nach Hildesheim entfällt. Der dritte Tag wird daher bei den Freunden historischer Fahrzeuge in Immensen stattfinden.

Prüfung bestanden: 12 frischgebackene Dampfkesselwärter freuen sich mit ihrem Prüfer.

Der nächste vorgesehene Lehrgangstermin ist von Fr. - So. 18. - 20. Oktober 2013. Anmeldeschluss ist der 20. August 2013. Es gilt das Windhund-Prinzip!

Interessenten wenden sich an:
Horst-Dieter Görg, Hanomag IG e.V., Nonnenkamp 17, 31134 Hildesheim, h-dieter.goerg@t-online.de, Tel.: 0 51 21 – 8 48 56, oder auch Fax: 0 51 21 – 98 15 78.

einer Führung. Diese Besucher werden natürlich bestens betreut und erleben einen Museumsbesuch erster Klasse. Einzelbesucher sollen nun ebenfalls in den Genuss eines „geführten Besuchs“ kommen. Dazu müssen aber klare Strukturen her und die Information muss unterhalten, ohne dass das Museum mit Didaktik überfrachtet wird. Weisser will so auch neue Zielgruppen ansprechen und denkt dabei vor allem an Familien. Aus der Volksbildungsstätte Museum soll ein Infotainment-Zentrum entstehen, bei dem der Spaßfaktor nicht zu kurz kommen darf.

Natürlich muss ein Museum auch wachsen dürfen: An eine Halle zum Thema Rübenanbau ist gedacht und auch die Tierproduktion kommt im DLM bisher noch zu kurz. Magazine für Klein- und Großgeräte werden benötigt, um weiter sammeln zu können und um die Bestände optimal unterzubringen. Das gilt auch für Archivräume zur Unterbringung der Prospektsammlung, des riesigen Bildarchivs und der Bibliothek. Und schließlich sollten noch geeignete Räume für museumspädagogische Projekte zur Verfügung stehen.

Eine „Großbaustelle“ sieht Jürgen Weisser beim Aufbau von neuen Netzwerken und der Verlinkung zu anderen großen Museumsorganisationen, Verbänden, Medien und Datenbanken. Und dann gibt es da noch so „Kleinigkeiten“, wie die Inventarisierung der Hohenheimer Modellsammlung sowie der Traktoren- und Gerätesammlung mit der Breitstellung aller Daten. Dann gehört auch die Neugestaltung des Internetauftritts dazu, da heute viele Informationen über eine Vielzahl von Links zu anderen Museen, Wissenschaftseinrichtungen, E-Books, Literaturhinweisen und agrartechnischen Datenbanken bereitgestellt werden.

Bleiben schließlich noch die verschiedenen Veranstaltungen, die mit dem Ersten Hohenheimer Kartoffeltag, der am 14. September stattfinden wird, ihren Höhepunkt haben werden. Die herbstliche Veranstaltung, wird mit Unterstützung des Instituts für Agrartechnik und der Versuchsstation Heidfeldhof ausgerichtet werden. Über 100 verschiedene Kartoffelsorten werden die Vielfalt der amerikanischen Knolle unter Beweis stellen und eine Ausstellung wird ihre kulturgeschichtliche Bedeutung beleuchten. Natürlich werden Kartoffeln auch in den verschiedensten Zubereitungsformen zum Verzehr angeboten werden.

„Dass die Realisierung meiner Vision sehr viel Geld kosten wird, möchte ich nicht verschweigen. Aber wir müssen groß denken, um auch Großes zu erreichen. Ich bin mir sicher, dass wir den Wandel zu einem modernen Museum schaffen werden, wenn wir unsere Vision optimal präsentieren und Partner finden, die uns ideell und finanziell unterstützen“. Diesen Appell von Dr. Weisser möchten wir von dieser Stelle aus gerne weitergeben. *hbf*

Köckerling schreibt Geschichte

Hanomag R12 im Einsatz mit Scheibeneggen aus Verl

Die Firma Köckerling in Verl bei Gütersloh, Westfalen, hat sich über Jahrzehnte einen Namen mit Drill- und Sämaschinen gemacht. Diese wurden bis in die späten 60er Jahre häufig von Hanomag-Schleppern gezogen. Warum dies so war, wird die gerade entstehende Unternehmenschronik etwas näher beleuchten!

Die Anfänge der Firma Köckerling gehen zurück auf den Schmiedemeister Heinrich Köckerling, der sich 1883 in Varensell 78 mit einer Schmiede selbständig machte. Wichtigste Anforderungen waren zur damaligen Zeit gute Kenntnis über Pferde und den Hufbeschlag.

In zweiter Generation übernahm Arnold Köckerling 1919 – nach Ausbildung und erster Berufserfahrung als Meister in der kaiserlichen Artilleriewerkstatt – die Schmiede von seinem Vater, die er ausbaute und bis zum eigenen Ruhestand fortführte. Hier entstanden bereits Anhängepflüge, Eggen und andere Bodenbearbeitungsgeräte. Seine beiden Söhne Heinrich und Friedrich machten sich 1955 in Verl, dem heutigen Unternehmensstandort, selbstständig. Heinrich kümmerte sich um die Finanzen, Friedrich war immer schon der Techniker und Konstrukteur. Albert, der jüngere Bruder der beiden Firmeninhaber, engagierte sich als Landmaschinenhändler. Und an dieser Stelle kommt die Hanomag ins Spiel. Denn wenn man schon ein Familienmitglied mit Schleppern im Fuhrpark hat, braucht man sich die Technik nicht unnötig an anderer Stelle zu beschaffen. So entstanden bis 1971 viele Werksfotos von Köckerling-Maschinen, gezogen von Hanomag-Schleppern.

Wer etwas über den Einsatz oder ggf. auch den Verbleib von historischen Köckerling-Maschinen sagen kann, wende sich bitte an:

Horst-Dieter Görg,
Hanomag IG e.V., Nonnenkamp 17,
31134 Hildesheim,
h-dieter.goerg@t-online.de,
Tel.: 0 51 21 – 8 48 56, oder auch
Fax: 0 51 21 – 98 15 78.

Historischer Köckerling-Prospekt für die Maschinenreihe Super 63

Impressum

Präsident
Alfred Vogel,
BuSF Württemberg e.V.

Vizepräsident
Georg Brodt,
IGHL Wetterau/Main-Kinzig e.V.

Schatzmeister
Achim Schneiders,
Oldtimer-Freunde Kröv

Schriftführer
Holger Berg,
BuSF Württemberg e.V.

Pressestelle
Robert Geyer,
Traktorclub Ackerkralle
Taunus-Westerwald e.V.

Beisitzer
Horst Bärsch,
Lanzfreunde Sachsen

Peter Berger,
Bulldog-Club Langenpfunzen e.V.

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

Beirat
Willi Schneider,
IMS-Schlierbachtal e.V.

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

Adresse
BHLD – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.
Haldenstraße 13
D-71287 Weissach-Flacht
Telefon: (0 70 44) 3 11 05
Telefax: (0 70 44) 90 47 53
E-Mail: info@bhld.eu

Korporativclub im ADAC e.V.

ADAC-Agentur # 790051