

# Restaurierung der Dampfpflug-Lokomotiven und kein Ende

Dr. Klaus Herrmann

Seit dem Jahre 1989 läuft am Deutschen Landwirtschaftsmuseum eine Restaurierungsmaßnahme, die die Kräfte einiger Förderer, insbesondere der Fa. Robert Bosch GmbH, und des Museums bis an die Grenze des Möglichen strapaziert. Gegenstand der alles andere als alltäglichen Aktion sind zwei Heucke Dampfpflug-Lokomotiven, Baujahr 1911, die bis zu ihrer Außerdienststellung bei der Regensburger Dampfpflug-Genossenschaft eingesetzt wurden.

Über 20 Jahre lang standen die Maschinen auf dem Gelände der Universität Hohenheim und dienten dem Museum als „Blickfang“. Angesichts eines ständig schlechter werdenden optischen und technischen Zustands („Rost-Kolosse“) stellte sich seit Mitte der 1980er Jahre immer dringender die Frage: Preisgabe für den definitiven Verfall oder Erhalt durch Restaurierung. Viele Gespräche fanden statt und nicht wenige sprachen sich für das Ende der Maschinen aus. Doch dank des Einsatzes von einigen ernsthaften Freunden der Landtechnik, allen voran Prof. Dr.-Ing. Busse (Hohenheim / Harsewinkel), entschied man sich anders: Die Restaurierung sollte gewagt werden, um unbestritten einzigartige landtechnische Kulturgüter der Nachwelt in einem vorzeigbaren Zustand zu erhalten.

Die unter den Beteiligten gefundene Arbeitsteilung sah vor, die Maschine Heucke No. 287 bei der Fa. Bosch in Schwieberdingen durch Auszubildende und die Schwestermaschine Heucke No. 288 im Auftrag der Universität Hohenheim bei Mechanikermeister R. Planitz in Kirchheim u. T. restaurieren zu lassen. Während nun aber die Arbeiten an der Maschine Heucke No. 287 unter der Federführung der Herren Dipl.-Ing. Röder und Meister Betten stetige Fortschritte machten, gab es bei der Maschine No. 288 immer wieder neue Probleme, die wesentlich damit zusammenhingen, daß die für die Arbeiten erforderlichen Finanzmittel nur mühsam beschafft werden konnten. Abschnittsweise wurden die Arbeiten deshalb über mehrere Jahre verteilt, wobei in Kauf zu nehmen war, daß unter technischen Aspekten zusammenhängend auszuführende Arbeiten zergliedert wurden. Das ständige Stop and Go bereitete aber nicht nur technische Probleme. Die Motivation der Arbeitenden nahm mehrfach Schaden, wenn Maßnahmen abgebrochen werden mußten, um sie zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufzunehmen.

So geschah es auch im Sommer 1992, als nach erfolgreicher Kesseldruckprobe der

Aufbau der eigentlichen Dampfmaschine gute Fortschritte machte. Hoffnungen, das Baden-Württembergische Ministerium für Ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Forsten könne mit einem finanziellen Beitrag zum Fortgang der Restaurierung beitragen, wurden bitter enttäuscht. In einem Schreiben vom 30. Juli 1992 wurde mitgeteilt, das entsprechende Ministerium verfüge in dieser Angelegenheit weder über „Haushaltsmittel noch über ein adäquates Förderprogramm“, um die Arbeiten am Dampfpflug finanziell zu unterstützen.

Der Bescheid hat alle Beteiligten hart getroffen, handelt es sich bei den Maschinen doch um Objekte, die letztlich Eigentum des Landes Baden-Württemberg sind. Doch der Blick in die Geschichte zeigt, daß sich gerade in Südwestdeutschland bereits im vorigen Jahrhundert viele Verantwortliche schwergetan haben, die Dampfpflügerei in ihrer technischen, wirtschaftlichen und auch kulturhistorischen Bedeutung zutreffend einzuschätzen. Kein geringerer als MAX EYTH, gerne als großer Sohn des Landes Baden-Württemberg gefeiert und mit zahllosen Straßennamen gewürdigt, hat unter dieser Ignoranz gelitten und seinen Unmut mehrfach zum Ausdruck gebracht.

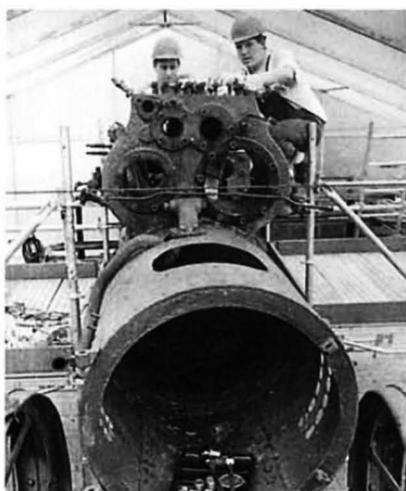


DLM Heucke-Dampfpflug-Lokomotive  
Nr. 288, Baujahr 1911, Juli 1989

1862, anlässlich der großen Londoner Weltausstellung, tat er kund, wie wichtig es sei, daß in Hohenheim ein Dampfpflug aufgestellt würde, „um die jungen Landwirte der halben Welt an den entsetzlichen Anblick dieser harmlosen Höllenmaschinen zu gewöhnen.“ Ernsthafte Hoffnung machte er sich in dieser Sache allerdings nicht. Er kannte seine Landsleute wohl und bemerkte: „Man wird dies etwas schwer einsehen und lieber ein paar altägyptische Pflüge in natürlicher Größe ausführen.“



Heucke 287  
Arbeit am Zylinder (10/89)  
durch Bosch Azubis



Heucke 287  
Restaurierung durch Azubis  
der Fa. Bosch, 1989



Heucke 287  
Demontierte Räder, fein säuberlich  
zur Restaurierung aufgestellt (10/89)

In die gleiche Richtung zielten einige im Jahre 1870 in Band 4 seines „Wanderbuchs eines Ingenieurs“ gemachte Eintragungen: „Was ich in Stuttgart getrieben, weißt Ihr. Dort und in Hohenheim erregten meine Vorschläge das erwartete ungeheilte Entsetzen und der kühne Plan, auch die schwäbische Erde mit Dampf zu mißhandeln, wurde mit einer gewissen freudigen Resignation, wie ein totgeborenes illegitimes kleines Würmchen, alsbald verscharrt.“ Das war's also gewesen! Weder die Zentralstelle für Landwirtschaft, in Aufgabe und Funktion in etwa dem heutigen baden-württembergischen Landwirtschaftsministerium entsprechend, noch die Leitung der Akademie Hohenheim waren gewillt, eine Ausbildung der Landwirtschaftsstudenden an der damals fortschrittlichsten Technik für sinnvoll zu erachten.

Die südwestdeutsche Privatwirtschaft verhielt sich nur ein Jahr später, 1871, aufgeschlossener gegenüber modernen technischen Errungenschaften. Die Zuckerfabrik Waghäusel (heute Südzucker) orderte für ihren Betrieb in Kirchgartshausen eine Fowler-Dampfflug-Garnitur, die Max Eyth den „Zuckerbaronen“ mit großem Erfolg im Einsatz demonstrierte. Von weit her, so auch aus Stuttgart, kamen Zaungäste, um staunend anzuschauen, was man für Württemberg als zu teuer, zu aufwendig, zu kompliziert erachtete. Regierungsrat Diefenbach und Direktor v. Werner waren sich jedenfalls darin einig, daß für die Schwaben Ochsen- und Pferdegespanne auf absehbare Zeit hinreichten. Flächenleistungen von 11 bis 14 Hektar pro Tag und Arbeitstiefen von bis zu 35 cm wollte man auch zukünftig anderen überlassen, die Landwirtschaft ökonomisch und nicht der Selbsterhaltung willen zu betreiben gedächten.

Die in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts getroffene Weichenstellung ge-

gen den Dampfplugeinsatz auf den großen Schlägen der südwestdeutschen Domanen und Gutsverwaltungen konnte in der Folgezeit nicht mehr korrigiert werden. Die statistischen Erhebungen zwischen 1882 und 1933, in denen unter anderem nach dem Einsatz von Dampfplügen in der Landwirtschaft gefragt wurde, weisen aus, daß die landwirtschaftlichen Betriebe in Baden und Württemberg nur wenig mit der leistungsfähigsten Agrartechnik jener Zeit anzufangen wußten. Sicher, Realteilung und weitgehende Parzellierung der Fluren bildeten Hindernisse für den Einsatz von landwirtschaftlicher Großtechnik, doch für Dampfplüge geeignete Großbetriebe gab es auch vor hundert Jahren in Südwestdeutschland.

Tat man sich also in Baden und Württemberg traditionell schwer im Umgang mit der Technologie Max Eyths, so ist es geradezu ein Kuriosum der Geschichte, daß mit dem Deutschen Landwirtschaftsmuseum Hohenheim eine südwestdeutsche Einrichtung die Restaurierung einer kompletten Zwei-Maschinen-Dampfflug-Garnitur betreibt. Die Gelegenheit, im Laufe von mehr als hundert Jahren Versäumtes nun endlich gutzumachen, sollte unbedingt genutzt werden, zumal Mittel zur Förderung von Objekten ländlicher Kultur durchaus vorhanden sind. Daß unmittelbarer Handlungsbedarf besteht, erfahren die Betreuer der Restaurierung jedesmal dann, wenn nach Spezialisten für einzelne Arbeitsgänge Ausschau gehalten werden muß. Der Kreis derer, die um die Technik alter Dampfflug-Lokomotiven Bescheid wissen, wird ständig kleiner, und es ist der Zeitpunkt absehbar, zu dem keine Zeitzeugen mehr zur Verfügung stehen.

Auf jeden Fall aber wird es noch einige Monate dauern, ehe die Hohenheimer Dampfflug-Lokomotiven wieder zum Museum zurückkehren. Doch auch dann kann es nicht mehr so sein wie in den vergangenen 20 Jahren. Eine ungeschützte Aufstellung ist angesichts des betriebenen Aufwands unverantwortlich. Angestrebt wird eine „qualifizierte Unterbringung“ der Dampfflug-Garnitur, die eine Besichtigung ebenso erlaubt wie ein rasches Herausfahren im Einsatzfalle.