

# Zur Eröffnung der Ausstellungshalle „Motorisierung der Landwirtschaft“ des Deutschen Landwirtschaftsmuseums Hohenheim am 29. April 1997

von Dipl.-Forstwirt Wolfgang Gröbl,  
Parlam. Staatssekretär beim Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bonn

Sehr geehrter Herr Präsident Prof. Dr. Macharzina! Sehr geehrter Herr Kollege Gallus! Herr Professor Hauffe; Herr Dr. Kramer! Meine Damen und Herren!

Ihrer Einladung, sehr geehrter Herr Gallus, bin ich sehr gerne gefolgt. Herr Bundesminister Borchert läßt Sie alle sehr herzlich grüßen und wünscht den Trägern und Förderern des Deutschen Landwirtschaftsmuseums weiterhin viel Erfolg und eine breite Anerkennung in der Öffentlichkeit.

Was führt uns heute hier zusammen? Es ist das Interesse an der Geschichte, der Respekt vor den Leistungen vergangener Generationen. Es ist die Überzeugung, vergangene Leistungen auch durch eine museale Sicherung und Präsentation anzuerkennen. Wir haben ein historisches Mandat für kommende Generationen. Es ist auch die Stunde der Rückbesinnung auf andere Zeiten und einer Bestandsaufnahme der erbrachten Leistungen in der Landwirtschaft:

Hunger ist in Deutschland seit Ende der 40er Jahre so gut wie unbekannt, was ganz wesentlich ein Verdienst unserer Bauern und Bäuerinnen ist. Nach kürzlich ermittelten Zahlen ernährt ein Landwirt in der Bundesrepublik Deutschland 104 Städter zusätzlich, ein deutliches Zeichen seines außerordentlich hohen Leistungsvermögens.

Aber die Landwirtschaft hat heute noch mehr zu leisten als nur viele Menschen zu ernähren. Sie erhält das Kulturland, sie garantiert Arten- und Pflanzenvielfalt, sie bietet den Städtern Erholungsräume, vor allem aber versorgt sie uns mit qualitativ hochwertiger Nahrung.

Doch dies alles ist weder selbstverständlich, noch war es immer so.

Vielmehr steht hinter diesen Leistungen eine lange Entwicklung, ein dornenreicher Weg voller Arbeit und Mühen.

Man denke nur zurück an die Zeit vor hundert Jahren. Damals vermochte ein Bauer gerade drei Städter zusätzlich zu ernähren und hatte damit alle Hände voll zu tun.

Gehen wir noch weiter zurück in die Geschichte, in die Jahre 1816 und 17, die Hungerjahre nach den Befreiungskriegen. Damals waren Speicher und Tische leer, Menschen verhungerten oder mußten auswandern.

Davon war auch Württemberg betroffen. Aus der Not geboren, wurde hier in Hohenheim im Jahre 1818 der Samen gelegt für das, was heute blüht: Die Universität, anfangs ein „landwirtschaftliches Institut“ und daneben auch eine Heimat für Waisenkinder.

Als hier in dieser Zeit der Not die Grundlagen für neues Leben, für geistiges Leben, für die Agrarwissenschaften gelegt wurden, da begann hier vor 180 Jahren auch Geschichte, d. h. die Agrargeschichte. Generationen von Wissenschaftlern und Schülern haben gelehrt, geforscht, gelernt und sie haben das Erworbene weitergegeben. Dieses ist in vielfältigen Dokumenten überliefert.



Eröffnungsfeier „Motorisierung der Landwirtschaft“ 29. 4. 1997.  
Am Rednerpult: Parlam. Staatssekretär Gröbl, BMELF

Auch das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten fühlt sich dem historischen Mandat verpflichtet. Der Bund, vertreten durch den jeweiligen Landwirtschaftsminister, sieht seine Aufgabe darin, das Land und die Universität politisch, finanziell und auch ideell darin zu unterstützen, den historischen Auftrag zu erfüllen, der sich heute im Deutschen Landwirtschaftsmuseum widerspiegelt.

Das Deutsche Landwirtschaftsmuseum ist eine gesamtstaatliche repräsentative Einrichtung für die gesamte Bundesrepublik. Es hat seine Wurzeln hier in Hohenheim in einer einmaligen Modellsammlung aus



*Großen Zuspruch fand die Eröffnungsfeier für die neue Ausstellungshalle*

dem 19. Jahrhundert. Das Museum hat sich Schritt um Schritt entwickelt - wenn auch die Fortschritte oft mühsam und immer wieder mit viel Geduld Hürden zu überwinden waren.

Gesamtstaatlich konnte dieses Deutsche Landwirtschaftsmuseum aber erst dadurch werden, daß 1989 die trennenden Staatsgrenzen fielen und Deutschland wiedervereinigt wurde. Die Vereinigung brachte neue Impulse auch für das Museum.

Der Bund hat die Chance gesehen, im wahren Sinne des Wortes jetzt gesamtstaatlich handeln zu können. Er ergriff die Initiative, daß das Deutsche Landwirtschaftsmuseum nunmehr an zwei Standorten ausgebaut wurde:

Hier in Hohenheim, konzentriert auf die Darstellung der Bodenbearbeitung und Pflanzenproduktion in den alten Bundesländern und in Markkleeberg bei Leipzig am Standort der alten Agra für den Bereich der fünf neuen Bundesländer zur Dokumentation der sozialistischen Landwirtschaft. Zwei Standorte unter dem Dach eines Deutschen Landwirtschaftsmuseums, das war ein wichtiges Ziel, um von West und Ost näher aufeinander zuzugehen. Dieses Ziel wurde erreicht. Damit wurde auch eine lange in der Museumslandschaft bestehende Lücke geschlossen.

Auf diesem, einmal als Chance erkannten Weg sind wir in den vergangenen Jahren beharrlich vorangeschritten. Zusammen mit den Bundesländern Baden-Württem-

berg und Sachsen, der Universität Hohenheim, dem Förderverein Deutsches Landwirtschaftsmuseum und zahlreichen Freunden und weiteren Förderern im privaten Bereich konnten vorzeigbare Fortschritte erzielt werden. Mit der heutigen neuen Ausstellungshalle, gefördert von Bund, Baden-Württemberg und Förderverein, wird dies deutlich unter Beweis gestellt.

Ich möchte in diesem Zusammenhang nicht nur die gute Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten hervorheben, sondern auch allen Initiatoren danken, die die Finanzierung sichergestellt haben. Besonders hervorheben möchte ich das politische Engagement meines Kollegen Georg Gallus.

Ohne seine Beharrlichkeit hätte der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages wohl kaum die notwendigen Bundesmittel in Höhe von 900.000 DM locker gemacht. Dahinter wollte Baden-Württemberg nicht zurückstehen. So ist eben Politik!

Was ist aus den gemeinsamen Anstrengungen geworden? Wir haben uns hier in einer funktional zweckmäßig erbauten Halle versammelt. Sie stellt keinen beliebigen Bauabschnitt in der Fortentwicklung des Deutschen Landwirtschaftsmuseums dar. Diese Halle schließt eine Lücke. Sie repräsentiert den 120jährigen Prozeß der Motorisierung in der Landwirtschaft. Mensch und Tier bestimmten damals das Geschehen auf Feld und Flur. Tagaus tagein galt es, den Acker zu bestellen, Unkräuter zu bekämpfen, das Saatgut

auszubringen, zu düngen und endlich zu ernten. Mann und Frau, Knechte, Mägde und die Kinder waren aufgerufen, mit Hand anzulegen, damit nicht zuguterletzt Regen und Sturm die Arbeit des ganzen Jahres zunichte machten.

Wer wollte da bestreiten, daß technische Hilfen nicht gefragt waren. Tatsächlich kamen seit Mitte des 19. Jahrhunderts bereits vereinzelt Dampfkraftmaschinen in die Landwirtschaft, um die Schlagkraft zu erhöhen. Max Eyth, der große Dichter-Ingenieur hier aus dem Schwabenlande, hat sich - um nur ein Beispiel zu nennen - für die Verbreitung des Dampfpfluges eingesetzt.

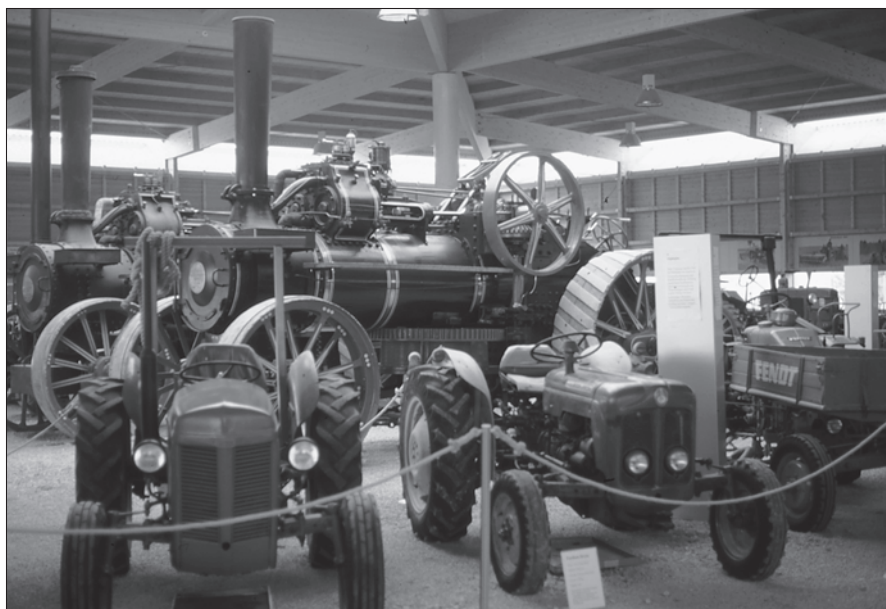
In strategisch angelegten Werbefeldzügen hat er für den Einsatz der bis zu 20 Tonnen schweren Dampfkolosse gestritten. Gleichwohl mußte der Dampfpflug von seinen Ausmaßen und den Kosten her eine Technik für den Großbetrieb bleiben.

Das beweist die Entwicklung in den reichen Getreidebau- und Zuckerrübengebieten Mittel- und Ostdeutschlands. Kleinere und zugleich kostengünstigere Einheiten wurden möglich mit dem Aufkommen der Verbrennungsmotoren. Von Nikolaus August Otto aus Köln-Deutz im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts zur Serienreife entwickelt, fanden sie zu Beginn unseres Jahrhunderts in ersten Ackerschleppern Verwendung. Sie haben sich dort bald bewährt.

Das am Anfang des 20. Jahrhunderts in der Landwirtschaft umgehende Wort, „Der Schlepper stinkt und raucht, und geht niemals, wenn man ihn braucht“, verlor bald nach dem Ersten Weltkrieg rasch seine Berechtigung. Im Gegenteil, die Ackerschlepper gewannen zunehmend Freunde unter den Bauern, weil die Maschinen sich jetzt als robust und reparaturfreundlich, zugstark und kraftvoll erwiesen. Wortschöpfungen wie Bulldog und Büffel, Dieselroß und Motorpferd lassen diese gewachsene Sympathie erkennen.

In den zwanziger und dreißiger Jahren setzte sich die Motorisierung der Landwirtschaft auf einem höheren Niveau fort.

Dies gilt sowohl für die Anzahl der Maschinen insgesamt als auch für die technische Ausstattung der Einzelfahrzeuge. Zapfwelle und Luftgummibereifung, Elektrik, verbesserte Getriebeabstufungen



Ausstellungshalle „Motorisierung der Landwirtschaft“. Traktor-Raritäten vor Dampfpflug-Lokomotiven

und vieles mehr ließen die Schlepper nun zu vielseitig einsetzbaren Kraftzentralen werden. Auch waren sie längst nicht mehr auf den Einsatz in großen bäuerlichen Betrieben begrenzt. Als Bauernschlepper besaßen sie durchaus große Vorteile in mittel- und kleinbäuerlichen Betrieben, in denen es nicht zuletzt darum ging, Frauen und Kinder von beschwerlicher körperlicher Arbeit zu entlasten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte auf dem Lande ein Motorisierungsboom ohne Beispiel ein. Wer als Landwirt etwas auf sich hielt, schaffte nun einen Traktor an, der als „Spitzenbrecher“ immer dann ran mußte, wenn die Landarbeit besonders schwer wurde.

Auch die Industrie verstand die aus der Landwirtschaft kommenden Signale sehr gut. In einer heute kaum mehr vorstellbaren Breite entwickelte sie in den ersten 15 Nachkriegsjahren Traktoren, die durchweg technisch interessant und vom Gestalterischen her ansehbar waren. Renommierteste Hersteller waren sich seinerzeit nicht zu schade, in dieses Marktsegment mit interessanten Zugmaschinen einzusteigen, was wiederum dazu beitrug, den Erfolg der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge zu verstärken.

Die Traktorenentwicklung machte weitere Fortschritte. An die Stelle des aus der Leichtathletik bekannten „Schneller, weiter, höher“ war bei den Traktoren die Forderung des „Stärker, vielseitiger und technisch anspruchsvoller“ getreten. Etwa

1,3 Millionen Traktoren werden derzeit in Deutschland gezählt, die für unsere Betriebe nicht nur unverzichtbare Helfer geworden sind, sondern auch die Betriebs-, Arbeits-, Produktions- und Ernährungsstruktur revolutioniert haben.

Wie die große Resonanz auf landtechnischen Ausstellungen zeigt, sind Traktoren Werbeträger für die moderne Landwirtschaft und gleiches gilt für die Geschichte der Mechanisierung in der Landwirtschaft. Es ist schon faszinierend mitzuer-

leben, wie zu den ständig zunehmenden Auffahrten alter Traktoren tausende von Menschen kommen. Bei vielen von ihnen spielen eigene Erinnerungen eine beachtliche Rolle. Andere wiederum wünschen sich, in eine Zeit zurückversetzt zu sein, die technisch wohl weniger perfekt war als dies heute der Fall ist. Eine scheinbar verständliche Technik hat eben auch ihre Freunde, vor allem dann, wenn man mit ihr nicht mehr täglich arbeiten muß.

Wir werden heute eine entsprechende Auffahrt landwirtschaftlicher Zugmaschinen im Rahmen der Eröffnungsfeier erleben können.

Die Motorisierung der Landwirtschaft, wie sie in wenigen Sätzen skizziert wurde, ist allemal reizvoll und wert, dokumentiert zu werden. In einem Deutschen Landwirtschaftsmuseum gebührt diesem aus der Entwicklung der modernen Landwirtschaft nicht wegzudenkenden Kapitel ein angemessener Raum. Es ist zu begrüßen, daß die Universität Hohenheim nicht nur den Grund und Boden für diese Halle, sondern auch ihre reichhaltige Sammlung für diesen Zweck zur Verfügung gestellt hat. Ihr gebührt aufrichtiger Dank dafür. Der Dank gilt in gleichem Maße den Erbauern der neuen Halle. Architekten, Herstellerfirmen und Handwerker haben binnen kurzer Frist für genau diesen Ausstellungsteil ein wirklich vorzeigbares Ambiente geschaffen. Diese neue Halle bereichert das Deutsche Landwirtschaftsmuseum um ein publikumswirksames Thema, nämlich „Motorisierung der Landwirtschaft“.

Ich schließe mit der Hoffnung, daß die von dem Leiter des Deutschen Landwirtschaftsmuseums, Herrn Dr. Herrmann, und seiner kleinen Mannschaft mit großem Engagement vorbereitete Ausstellung auch von der Öffentlichkeit interessiert angenommen wird. Hier möge sich ländliches und städtisches Publikum im gemeinsamen Interesse an der Motorisierung der Landwirtschaft begegnen und die Leistungen von Landwirtschaft und Industrie gebührend würdigen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.



Eine der Attraktionen der neuen Ausstellungshalle: Ältester erhalten gebliebener Unimog, Baujahr 1948