

Ein nicht alltägliches Geschäft Restaurierung des Hohenheimer Kipp-Pflugs

Von Gottfried Giesen und Josef Böcker, Fa. Lemken, Alpen (Niederrhein)



Reparatur des Hohenheimer Kipp-Pfluges durch die Lemken-Experten H. Roest und B. Peters

Erste Sondierungen hatte es schon im Laufe des Jahres 1999 gegeben. Victor Lemken, Dr. Franz von Busse, Prof. Dr. Karlheinz Köller und so mancher andere zeigte sich interessiert, im Zusammenhang mit dem Hohenheimer Feldtag des Jahres 2000, der unter dem Motto „Bodenbearbeitung im Wandel der Zeit“ stehen sollte, eine Restaurierung des Hohenheimer Kipp-Pflugs in Angriff zu nehmen. Einfach würde die Sache nicht werden, stammt das 5 Tonnen schwere Gerät doch aus dem Jahre 1920. Und 80 Jahre im Freien, ungeschützt gegen Wind und Wetter, hatten an dem guten Stück unverkennbare Spuren hinterlassen.

Auch war der Kipp-Pflug, der über Jahrzehnte hinweg vor dem Ausstellungsgelände des Deutschen Landwirtschaftsmuseums an der Garbenstr. 9A gestanden hatte, nicht mehr vollständig. Kleinteile wie Stauferbuchsen fehlten ebenso wie einzelne Schare und Tiefenlockerer. Marode waren Sitzbretter und die gesamte Lackierung, so daß schon einiges an Arbeit zu bewältigen sein würde.

Anfang Dezember 1999 erfolgte dann unsererseits ein Besuch im Hohenheimer Landwirtschaftsmuseum. Die Lemken-Mitarbeiter Dipl.-Ing. Gottfried Giesen, Leiter Entwicklung/Marketing und Hans Roest, Werkstattmeister in der Reparaturabteilung, nahmen vor Ort eine erste Begutachtung des Geräts vor. Bei einem Gespräch mit Museumsdirektor Dr. Herrmann wurde dann die verbindliche Zusage gegeben, das Wahrzeichen des DLM nach Alpen zu holen und dort wieder in Funktionsbereitschaft zu versetzen.

Nach einem aufwendigen Transport mit einem Spezialtieflader der Spedition Terlingen Ende 1999 begannen Hans Roest und sein Mitarbeiter Bruno Peters im Januar 2000 zuerst mit der Ermittlung der zu ersetzenden Teile. Einzelstücke wie z.B. Lagerbuchsen wurden dann nachgebaut und eingesetzt, während Schare und Düngereinleger über die Fa. Frank Walz- und Schmiedetechnik, Hatzfeld, beschafft werden konnten.

Je nach zur Verfügung stehender Zeit konnten die Reparaturarbeiten bis Ende März 2000 abgeschlossen werden. Kleinere Passungsprobleme wurden schnell abgestellt. Anfang April kam dann der große Augenblick mit dem ersten praktischen Einsatz des Kipp-Pflugs auf dem Lemken-Versuchsfeld. Den Part der Dampfplug-Lokomotiven übernahm ein 165 PS starker Renault-Traktor. An ihn wurde der Pflug mittels eines 30 mm star-



Großes Fachkönnen erforderte die Einstellung der Traktor/Pflug-Zuglinie



Rückkehr des restaurierten Kipp-Pfluges nach Hohenheim

ken Stahlseils angehängt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten unter anderem mit der Einstellung der Traktor/Pflug-Zuglinie lief das Gespann zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Hans Roest steuerte den Pflug sauber in der Furche, zusammen mit Partner Bruno Peters beherrschten sie auch den Wende- bzw. Kippvorgang nach kurzer Zeit. Die Drehung des Erdbalkens, Furchenräumung und auch die Krümelstruktur des Bodens erwiesen sich als durchaus vorzeigbar.

Mit den Lackierungsarbeiten im Lemkenblau (RAL 5015) wurde nach Abschluß der technischen Arbeiten begonnen. Etliche Kilo Farbe mußten verstrichen werden, doch Anfang September 2000 glänzte der Hohenheimer Kipp-Pflug wie schon seit Jahrzehnten nicht mehr.

Der Rücktransport nach Hohenheim erfolgte am 4. September 2000. Mit einigem Aufwand und beachtlichem Widerhall in der Presse konnte der Kipp-Pflug auf dem Gelände des Hohenheimer Meiereihofs abgeladen und an das DLM übergeben werden.

Dort erlebte das Gerät am 30. September im Rahmen des Hohenheimer Feldtags seine Premiere. Vor Tausenden Besuchern stellte der Kipp-Pflug sein Leistungsvermögen eindrucksvoll unter Beweis. Auch wir waren zufrieden. Der Einsatz der Firma Lemken hatte sich gelohnt!

Gerne reichen wir im Anschluß einige technische Informationen zum Hohenheimer Kipp-Pflug nach. Immerhin ist der Hohenheimer Kipp-Pflug nach Alter, Größe und Originalzustand ein Unikat. Er ragt in seinen Maßen und in seiner Geschichte aus der Zahl der vielleicht insgesamt in Deutschland noch vorhandenen 6 bis 8 Kipp-Pflüge heraus.

Technische Daten:

Baujahr: 1920

Hersteller: Julius Kemna, Breslau, Dampfflugfabrik, gegründet 1867

- Länge: 13,50 Meter
- Breite: 2,45 Meter
- Gewicht: 5000 Kilogramm
- zwei mal fünf Schare
- zwei mal fünf Tiefenlockerer
- zwei mal fünf Düngereinleger
- Arbeitsbreite: 2,20 Meter
- Arbeitstiefe: 0,35 Meter
- Kraftbedarf: bis zu 2 x 250 PS
- Flächenleistung (bei 0,30 Meter Furchentiefe) ca. 1,0 bis 1,3 Hektar je Stunde

Geschichte:

Der Pflug wurde 1920 an die Regensburger Dampfflug-Genossenschaft verkauft. Dort befand er sich bis zum Jahre 1965 im Einsatz.

Durch die Vermittlung des Kirchheimer Landmaschinenherstellers Willy Rau kam der Pflug im Jahre 1966 zur Universität Hohenheim. Dort diente er als „Denkmal“ und wurde zusammen mit zwei Heucke-Dampfflug-Lokomotiven zwischen den Gebäuden Garbenstr. 9 und 9A aufgestellt. 1999/2000 erfolgte durch die Pflugfabrik Lemken eine umfassende Restaurierung, die ihren Abschluß und Höhepunkt im Rahmen der Vorführungen des Hohenheimer Feldtags 2000 fand.