

# „Faszination Unimog“ oder „Des Menschen bester Freund“

Überarbeiteter Vortrag, gehalten von Dr. Klaus Herrmann am 9. Juni 2001 anlässlich der Festveranstaltung „50 Jahre Mercedes-Benz Unimog“ in der Stadthalle Gaggenau

Es ist schon ein besonderes Gefühl, anlässlich der Festveranstaltung „50 Jahre Mercedes-Benz Unimog“ in Gaggenau mit dabei sein zu dürfen. Wir vom Deutschen Landwirtschaftsmuseum sind der Firma DaimlerChrysler, dem Unimog-Club Gaggenau, Herrn Hans-Jürgen Wischhof als Leiter des Produktbereichs Unimog, den Herren Dipl.-Landw. Manfred Florus und Heinz Schnepf, beide Gaggenau, sowie vielen anderen Helfern und Förderern aus der großen Unimog-Familie in vielfacher Weise dankbar, haben sie es doch in vereinter Anstrengung ermöglicht, unseren DLM-Unimog in einen top-restaurierten Zustand zu versetzen.

Etliche hundert Stunden Arbeit und ein hoher fünfstelliger finanzieller Aufwand waren vonnöten, aber die Mühen haben sich gelohnt, schließlich ist der Hohenheimer Unimog kein beliebiger Unimog. Es handelt sich immerhin um den Prototyp Nr. 5, der noch bei der Gold- und Silberwarenfabrik von Erhard & Söhne in Schwäbisch Gmünd das Licht der Welt erblickt hat. 1947 ist nach einhelligem Bekunden der Unimog-Senior-Experten Schnepf und Florus als Geburtsjahr unse-

res Unimogs anzusetzen, dem damit die ehrwürdige Rolle als eines der Urnahmen aller anderen Unimogs zukommt.

An diesem Jubiläums-Wochenende 9./10. Juni 2001 fühlt sich unser Unimog, vermutlich der älteste noch existierende der Welt überhaupt, natürlich besonders wohl. Er befindet sich zusammen mit mehr als 500 anderen Unimogs in Gaggenau ausgestellt und weiß die ihm von den zigtausend Veranstaltungsbesuchern allseits entgegengebrachte Sympathie zu genießen. Aber auch bei uns in Hohenheim, immerhin ja die älteste landwirtschaftlich ausgerichtete Universität Deutschlands, kann er sich über Aufmerksamkeit nicht beklagen. Dort steht er in einer großen Ausstellungshalle unweit der DaimlerChrysler Hauptverwaltung neben etwa hundert anderen Zugmaschinen und fasziniert Jahr um Jahr etliche zehntausend Besucher.

Er fasziniert die Besucher, aber auch un- als seinen Betreuern hat er es angetan. Dabei ist er weder die älteste, noch die größte oder gar die stärkste Zugmaschine unserer Sammlung. Unstrittig aber zählt



Anfang  
Februar 2001  
holten Vater und  
Sohn Schnepf den  
Hohenheimer  
Unimog,  
Baujahr 1947, zur  
Restaurierung nach  
Gaggenau ab



Heinz Schnepf  
pilotiert den  
ältesten Unimog  
der Welt beim  
großen  
Jubiläumskorso

er zu den interessantesten und vor allem dürfte er das kommunikativste unserer Fahrzeuge sein. Wie keine andere Zugmaschine reizt er die Besucher, aus sich herauszugehen, in der eigenen Vergangenheit nach Begegnungen mit dem Unimog zu suchen und die gemachten Erlebnisse und Erfahrungen mitzuteilen. So gesehen ist unser Unimog in der Tat ein Kommunikationswunder: Er bedarf keines Animateurs und keiner modernen Medien und bringt die Menschen doch zum Sprechen.

Unvergessen sind da beispielsweise jene Winzer von Rhein und Mosel, aus meiner Heimat also. Der Unimog war, wie sie berichteten ihr erstes Motorfahrzeug überhaupt und löste Rinder und Pferdegespann ab. Beim Pflügen, Eggen, Einsäen und Spritzen bewährte sich die neue Maschine ebenso wie bei Zug- und Transportarbeiten. Seine wahren Sternstunden jedoch erlebte der Unimog in den Schlamm Schlachten des Herbsts. Wenn sich auf den grundlos gewordenen Wingertswegen nichts mehr bewegte, dann avancierte der Unimog zum Maßstab aller Dinge. Als „Helfer in größter Not“ schlug er sich achtbar, machte Winzer und Bauern mobil, die sonst um die Ernte harter Jahresarbeit hätten fürchten

müssen. Bezahlt wurden solche Helfersdienste übrigens nichts selten in Naturalien. Angesichts der Arbeitsgüte waren Spät- und Auslesen da gerade gut genug!

Gerne erinnert man sich auch jener Besucher aus dem Oderbruch. 1997 waren sie unmittelbar bei der größten Flutkatastrophe der Nachkriegszeit dabei gewesen, als unübersehbare Wassermassen einen Landstrich zu überfluten drohten, den kein geringerer als Friedrich der Große hatte trockenlegen lassen. Mit dem ungeheuren Druck von 8 Tonnen je Quadratmeter hatten sich in jenen Julitagen die Wassermassen gegen die Deichwände der Ziltendorfer Niederung gestemmt und nichts schien geeignet, dem Wasser Paroli bieten zu können. Doch da schlug die Stunde der Unimogs. Bei der Bundeswehr, dem Technischen Hilfswerk und der Feuerwehr meisterten sie als unpassierbar eingestufte Wegehindernisse. Morast, Sumpf und Schlick konnten durchquert werden, um Lebensmittel, technisches Gerät und Dämmmaterial nach vorn zu den Helfern zu bringen. Kluge Köpfe haben nachgerechnet. Allein 7 Millionen Sandsäcke mussten transportiert werden, von den 180.000 Tonnen Kies einmal ganz zu

schweigen. Wie Sie alle wissen, konnte seinerzeit das Schlimmste gerade noch verhindert werden. Viele Helfer sind damals zurecht gelobt und geehrt worden. Unsere Besucher dagegen sagten nur „Unimog sei Dank“ und trafen damit den Nagel auf den Kopf.

Aber nicht nur aus Deutschland kommen unsere Besucher. Hohenheim hat Partner für viele, viele Projekte in zahlreichen europäischen Ländern. Kommen sie nach Hohenheim, dann besuchen sie über kurz oder lang auch unser Museum. Aus der Schweiz erinnert man sich da an einen eigenartigen Kollegen. Müllentsorgung war seine Aufgabe. Nicht an Straßen und Parkplätzen, sondern auf den Almen, dort, wo die Natur am empfindlichsten ist. Traurige Geschichten wusste er zu berichten, von umherliegenden Touristenabfällen, von überquellenden Müll-Containern, von aufgeschlitzten Müllsäcken. Doch wie sollte man diesem Unrat Herr werden? Nun, die Schweizer fanden eine wahrlich bemerkenswerte Lösung. Sie rüsteten Unimogs zu Mülltransportern um und bringen sie seitdem allwöchentlich mit Gondeln bis zu 1100 Meter hoch auf die Alpen. Auf diese Weise werden die Wanderwege geschont und doch kann der Abfall von Hütten und Pensionen,

von Kehrachtsammelstellen und Müllcontainern ordnungsgemäß aufgenommen und entsorgt werden. Anselm Imhofer, so der Name des Schweizer Müllexperten, weiß was er an den Unimogs hat. „Extreme Herausforderungen meistern sie am besten“ sagte er mit einem Schmunzeln im wettergegerbten Gesicht.

Ja und dann sind da die Partner vom Mittelmeer. Ihnen sitzt im wahrsten Sinne des Wortes der Waldbrand im Nacken. Winde wie der Mistral fachen sie an und wenn die Feuer lodern, dann vernichten sie in Spanien und Frankreich, in Italien und Griechenland Tausende von Hektar Wald. Der dadurch für Menschen, Pflanzen und Tiere entstehende Schaden ist unermeßlich, gerät doch durch die Brände das mühsam aufrecht gehaltene ökologische Gleichgewicht durcheinander. Es heißt dann: „Das Mittelmeerklima ist in Gefahr“, doch hinzunehmen sind diese Brandkatastrophen nicht. Wie uns Brandschutzexperten aus verschiedenen Ländern berichteten, steht der Unimog bei der Feuerbekämpfung in vorderster Front. Weit über tausend Fahrzeugeinheiten bewähren sich an der Côte d’Azur und in der Provence, an der Riviera und in Slowenien. Auch auf Mallorca, bekanntlich Deutschlands liebster Ferieninsel, wissen die Urlauber den ihnen von Unimog-Brandschutzfahrzeugen gewährten Schutz wohl zu schätzen. Ein Feuerwehrexperte aus Südfrankreich meint: „Hätte man dem Unimog einen Vornamen geben müssen, dann wäre – in Anlehnung an den Schutzpatron der Feuerwehrleute – Florian angebracht gewesen.“

An Meldungen von den Menschen helfenden Unimog-Einsätzen in fernen Kontinenten mangelt es nicht. Aus den Cordilleren, also weitab in Südamerika, wurde uns von einer Skifahrergruppe berichtet, die in 4500 Metern Höhe verunglückt und nicht zu bergen war. Eine Unimog-Vorführkolonne, die von dem Mißgeschick erfuhr, ließ sich nicht davon abbringen, mit zwei ihrer Fahrzeuge in schneebedeckte, eisige Höhen vorzustoßen. Von Fahren in herkömmlichem Sinne konnte bei dem ungewöhnlichen Einsatz allerdings kaum gesprochen werden. Mit Seilen aneinander gespannt, Bergsteigern nicht unähnlich, kraxelten die Unimogs vielmehr bergaufwärts,

wagten sich in ein Gelände weit oberhalb der Baumgrenze vor. Eine Erlaubnis für die Aktion gab es nicht, was aber in dem Augenblick ohne Bedeutung war, als das Wagnis von Erfolg gekrönt war. Skifahrer samt Ausrüstung konnten geborgen werden, eine Rettungstat, die heutzutage eine Eintragung im Guinnessbuch der Rekorde gefunden hätte.

Weniger spektakulär, aber nicht minder wichtig sind die vielen, vielen Helferdienste, die Unimogs für Missionare und Seelsorger ausführen. Dort, wo Missionsstationen Pfeiler der Infrastruktur sind, schlagen sie großartige Brücken und halten Menschen und Gesellschaft zusammen. So erzählte ein Pater aus Kamerun, wie sein Unimog zunächst seiner relativen Langsamkeit und geringen Ladefläche wegen belächelt wurde. Sicher,

auf manchem der großen LKWs konnte mit einer Fuhre mehr transportiert werden, doch wehe als die Regenzeit kam. Dann trat der Manyufluß über die Ufer und machte weite Uferpartien unbefahrbar. Da standen sie, die LKWs und nichts bewegte sich. Anders der Unimog. Hänger um Hänger bugsierte er durch den Dreck und schleppte ganz nebenbei auch noch einige festgefahrene LKWs frei. Die Begeisterung für den Unimog ging so weit, daß es einige der Kirchenmänner sich nicht nehmen lassen wollten, das Fahrzeug zu segnen.

In Sumba, einer kleinen Insel im Südosten Indonesiens, bekundeten die Patres ihre Dankbarkeit noch auf andere Weise. Sie errichteten den Altar ihrer 1989 geweihten Kirche auf einem Fundament aus mit dem Mercedesstern nachgeform-



Hatte gerade eine Sizilienumrundung hinter sich: Georg H. Brodt und sein 2010 Unimog der Schweizer Armee



*DaimlerChrysler  
nutzte das Jubiläum  
„50 Jahre Unimog  
in Gaggenau“  
zur Vorstellung  
einer neuen  
Unimog-Fahrzeug-  
Generation*

ten Bausteinen. Doch was war vorausgegangen? Die gesamten Baumaterialien des Kirchenneubaus, vom Stein bis zum Zement, vom Glas bis zum Kunststoff, hatten sie mit dem Unimog in das unwegsame Gelände spedit. Als technische Laien waren sie nach Indonesien gekommen, nun lernten sie auf einmal, welche Bewandnis es mit Allradantrieb und Differentialsperre auf sich hat. Am Ende wunderten sie sich, daß es Fahrzeuge gibt, die sich mit weniger zufrieden geben.

Was den Patres Recht ist, ist den Dokumentarfilmern billig. Doktor Köster ist einer von ihnen und hatte einen wahrlich abenteuerlichen Auftrag. In Ecuador, rund um den 5896 Meter hohen Cotopaxi, sollte er die letzten in freier Wildbahn befindlichen Condore im Bild festhalten. Mit herkömmlichem Auto ging dies nicht, schließlich ist der Condor ein überaus scheuer Vogel. Dort, wo die letzten in freier Wildbahn lebenden Exemplare zuhause sind, da ist es nachts frostkalt und tagsüber heiß, da sind die Wege steinig bis eisig und ohne extreme Geländegängigkeit geht nichts. Unbedingt vonnöten war ferner ordentlicher

Stauraum für Kameras, Filmmaterial und persönliche Ausrüstung. Drei Monate währte die Exposition in, doch am Ende hatte sie Erfolg. Mehrere der mit einer Spannweite von bis zu 3,5 Metern und einem Lebendgewicht von 12 Kilo gewaltigen Vögel konnten auf Celluloid gebannt werden. Die Nachwelt wird es zu schätzen wissen, denn wer weiß, wann der letzte Condor endgültig vom Himmel verschwunden ist.

Weniger emotionsgeladen, dafür aber ökonomisch ergiebiger ist der nach wie vor andauernde Einsatz der chinesischen Erdölexplorateure in der Takla Makan Wüste. Im westlichen China an der Grenze zu Kasachstan haben sie den Auftrag, neue Erdöl- und Erdgasfelder zu erkunden und zu vermessen. Ein Troß von Menschen und Fahrzeugen ist dort im Einsatz, denn in aller Regel befinden sich die Energiereserven der Erde an unwegsamem Orten. Exakt dies ist auch in China der Fall, wo die Wüste aber noch mit einer besonderen Überraschung aufwartet: Tägliche Temperaturunterschiede von bis zu 60 Grad Celsius wollen ertragen sein. Der Mensch hat gelernt, sich darauf einzustellen, aber die

Fahrzeuge? Nun, wenn es richtig hart auf hart zugeht, dann steht der Unimog bereit. Für den Einsatz in der Takla Makan Wüste wurden die über 1400 Fahrzeuge mit hochleistungsfähigen Heizungs- und Klimaanlage ausgerüstet, die bei 60 Grad plus ebenso qualifiziert zu arbeiten vermögen wie bei 40 Grad minus.

Und geradeso könnte mein Bericht über den Unimog als „des Menschen bester Freund“ weitergehen. Vielen hat er geholfen, oft hat er sich nützlich gemacht. In den Vordergrund gespielt hat er sich selten, die Aufmerksamkeit ist ihm nahezu von alleine zugewachsen. Und damit bin ich wieder bei unserem Unimog mit der Fahrgestellnummer 5, Baujahr 1947. Was er und die Männer und Frauen, die um ihn herum aktiv waren und sind, bis auf den heutigen Tag bewirkt haben, braucht keinen Vergleich zu scheuen. Ob auf dem Acker oder in den Wäldern, ob auf Schnee oder im Sand, stets hat der Unimog einen guten, gangbaren Weg gefunden, der die Menschen, auch mich persönlich, das gebe ich gerne zu, immer und immer wieder fasziniert hat.