



Heute schon längst Geschichte: Pflügen mit dem Ochsengespann.

Von Judith Seifert M. A. und Petra Schummer M. A., Bad Schussenried-Kürnbach

## „Vom Kuhgespann zum Schlepper“

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Landes Baden-Württemberg schlossen sich die sieben regionalen ländlichen Freilichtmuseen des Landes unter dem Motto „Was machet mer jetzt?“ zu einem Gemeinschaftsprojekt zusammen. Jedes der Museen wählte ein Thema, das die Nachkriegszeit, vorwiegend die 1950er-Jahre, im ländlichen Raum behandelte. Im Oberschwäbischen Museumsdorf Kreisfreilichtmuseum Kürnbach wurde die flächendeckende Modernisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft in den 1950er-Jahren mit den Schwerpunkten Schlepper, Getreideernte (Mähdrescher) und Gemeinschaftsanlagen gezeigt.

„Im Märzen der Bauer die Rösslein einspannt ...“, der Text dieses Volksliedes ist vielen noch geläufig. Dass nur noch die ältere Generation einen Bauern kennt, der mit einem Pferdegespann pflügt, steht eindrucksvoll für die Veränderungen in der Landwirtschaft. Die Situation hat sich seit 1950 entscheidend geändert. Die Dorfbevölkerung bestand damals fast ausschließlich aus Bauern, während heute die Anzahl der Landwirte im Dorf stetig abnimmt. Diese nur mehr wenigen Bauern besitzen meist riesige Schlep-

per, möglicherweise eigene Mähdrescher und bewirtschaften mit ihren Maschinen fast alleine den Hof. Vor 50 Jahren war es dagegen eine Sensation, wenn sich ein Bauer einen Schlepper zulegte. Einige dieser damals nagelneuen Schlepper, die im Vergleich zu heutigen wie Spielzeugtraktoren aussehen, hat das Museum in der Feldscheuer und der Remise des Bendelshofs ausgestellt. Fabrikate von Allgaier (Baujahr 1950), Deutz (Baujahr 1954), Fahr (Baujahr 1955), Bautz (Baujahr 1956), Fendt (Baujahr 1959) und nicht zuletzt HELA konnten bestaunt werden.

Die ersten Mähdrescher bedeuteten im Vergleich zu dem ebenfalls ausgestellten Bindemäher, der das Getreide nur mähte und bündelweise ablegte, eine große Arbeiterleichterung. Doch nicht alle Bauern konnten sich die neuen Maschinen leisten. Eine Lösung war die Gründung genossenschaftlicher Einrichtungen, in denen landwirtschaftliche Geräte gemeinsam angeschafft und benutzt wurden. Aber nicht nur Landmaschinen teilten sich die Bauern, sondern auch Gemeinschaftsanlagen wie beispielsweise Gefrieranlagen, Backhäuser und Gemeinschaftswaschküchen, welche die tägliche Arbeit der Landfrau sehr erleichterten.

## Einachsschlepper – Einstieg in die Motorisierung

Bis der für die 1950er-Jahre charakteristische Schlepperboom begann, fanden viele Bauern über den Einachsschlepper den Einstieg in die Modernisierung. Klaus Hermann, der sich ausführlich mit der Geschichte der Einachsschlepper beschäftigt hat, stellt fest: „Soll der Weg von der Handarbeit über die tierische Anspannung hin zum vollmotorisierten landwirtschaftlichen Betrieb der Gegenwart veranschaulicht werden, dann kommt dem Einachsschlepper die wichtige Aufgabe an der Nahtstelle vom Gespann zum Traktor zu.“ Die Einachser erfüllten die gleichen Funktionen wie die großen Schlepper: ziehen, mähen, pflügen usw. Entwicklungsgeschichtlich gehen die Mehrzweckmaschinen auf Einzweckmaschinen wie Motorfräse, -hacke und -mäher zurück.

Nach dem Krieg nahm die Einachsschlepper-Produktion in den westlichen Zonen zu. Firmen wie Holder (Metzingen), Bungartz (München) und Fahr

*Werbung für Einachsschlepper aus dem Jahre 1950.*



**HOLDER**  
**KLEINTRAKTOR**  
 hilft erfolgreich und  
 wirtschaftlich arbeiten  
**pflügt · fräst · kultiviert**  
**mäht · spritzt · schleppt**  
**treibt**

**HOLDER G.M.B.H. LANDMASCHINENFABRIK**  
**GRUNBACH BEI STUTTGART**

(Gottmadingen) setzten dabei auf ein viel versprechendes Gerät. Das Museum besitzt einen Holder-Einachsschlepper aus den 1940er-Jahren, der in der Feldscheuer ausgestellt war. Nach einer Untersuchung vom Mai 1953 gab es in Baden-Württemberg die meisten Einachsschlepper, vor Nordrhein-Westfalen und Bayern. Auffällig ist dabei, dass Rheinland-Pfalz, die Weinbauregion Deutschlands, erst an vierter Stelle lag, denn diese Art von Schleppern war besonders für Weinberge geeignet. Der Grund für die große Nachfrage in Südwestdeutschland lag in der kleinbäuerlichen Struktur der Landwirtschaft, deshalb konzentrierten sich auch viele Hersteller in Baden-Württemberg.

Insgesamt gesehen, erlebte der Einachsschlepper in den 1950er-Jahren einen deutlichen Aufschwung. Vor allem Kleinbauern und Gärtner schafften sich diese Hilfe an. Bereits in den 1950er-Jahren ging der Trend jedoch zum Kauf „richtiger“ Kleinschlepper, denn Einachser waren kleinen Schleppern in der Funktion als Universalmaschine deutlich unterlegen. Allerdings blieben sie in hügeligen Gegenden wie im Garten- und Weinbau noch in Gebrauch. Auch für Nebenerwerbslandwirte waren sie eine interessante Alternative.

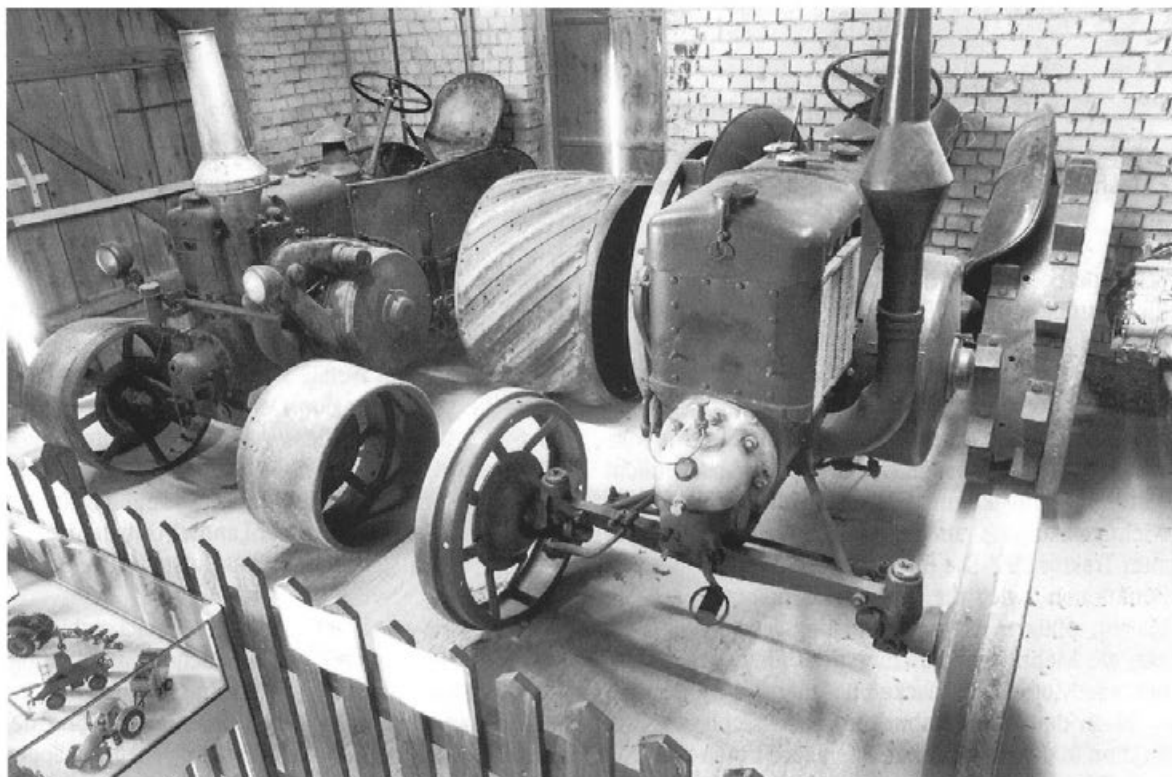
## Der Schlepperboom in der 1950er-Jahren

Charakteristisch für die 1950er-Jahre ist der Schlepperboom. 1955 erreichte die Zahl der Neuzulassungen einen Höchststand, der bis heute nicht mehr erreicht worden ist. 1933 liefen in Württemberg 764 Schlepper, 1949 besaß jeder zwölfte Betrieb mit 10 bis 20 Hektar einen, 1953 schon jeder zweite.

Bis die Schlepper so reißenden Absatz fanden, durchliefen sie einen längeren Entwicklungsprozess. Erfunden wurden diese Zugmaschinen in den USA, wo John Charter 1889 in Illinois den ersten Schlepper konstruierte. Diese Neuerung beeinflusste auch die deutsche Technik; allerdings musste manches den mitteleuropäischen Bedingungen angepasst werden, denn schon in den Hofgrößen unterschieden sich die Länder.

### *Die Schlepperentwicklung bis 1945*

In Deutschland gab es vor dem Ersten Weltkrieg noch keine Schlepper. Neben der menschlichen Antriebskraft nutzte man die tierische oder allenfalls die Dampfkraft. Doch einzelne Konstrukteure tüftelten



*Im Kreisfreilichtmuseum Kürnbach sind diese beiden Schlepper der Fa. Heinrich Lanz, Mannheim, aus den Jahren 1926 (rechts) und 1940 ausgestellt. Zur Arbeit in sumpfigem Gelände sind dem linken Moorräder aufgezogen.*

bereits an Schleppern und bauten erste Prototypen. Beispielsweise konzipierte Heinrich Lanz in Mannheim 1912 den „Landbau-Motor“, eine selbstfahrende Bodenfräse.

In Württemberg setzten sich erst in den 1920er-Jahren Verbrennungsmotoren gegenüber den Dampfmaschinen durch. Ziel der Landwirtschaftsindustrie war der Bau eines robusten und kostengünstigen Schleppers. In dieser Zeit wurde die Landwirtschaft besonders von der Heinrich Lanz AG in Mannheim beeinflusst, die 1921 den ersten selbstfahrenden Rohölmotor in Deutschland vorgestellt hatte. Das besondere Kennzeichen war der Glühkopf, der mit einer Lötlampe erwärmt werden musste. Der Siegeszug der deutschen Landmaschinenindustrie begann mit der Weiterentwicklung dieses „Bulldogs“.

Ein deutlicher Einbruch der Schlepperindustrie erfolgte in der Zeit der Weltwirtschaftskrise (1929–1932). Trotzdem waren die Schlepper Anfang der 1930er-Jahre technisch bereits viel besser ausgestattet. Anstatt der eisernen Greiferräder montierte man anfangs Vollgummireifen, später Ackerluftreifen. Dies steigerte die Zugkraft auf leichteren Böden wie auf der Straße bei einem relativ geringen Bodendruck. Zudem brachte der geringere Rollwiderstand bei Gummireifen eine höhere Arbeitsgeschwindigkeit. Ebenso war der Übergang vom Acker auf die Straße nun problem-

los, fiel doch die zeitraubende Anbringung von Straßenkränzen weg, die Straßenschäden verhindern sollten. Rückblickend war die Verwendung von Luftreifen Voraussetzung für die Motorisierung der Landwirtschaft.

Ebenso verbreiteten sich verstärkt Dieselmotoren und Zapfwellen, Gelenkwellen, mit denen man Geräte ohne Antriebsriemen antreiben kann. In Amerika hatte man 1922 erstmals die Motorkraft eines Schleppers über eine Zapfwelle auf einen Bindemäher übertragen. Nachdem zunächst jeder Landmaschinenhersteller unterschiedliche Zapfwellen mit dazu passenden Maschinen gebaut hatte, kam es zu Beginn der 1930er-Jahre zu einer Normierung der Wellen (u. a. nach Drehzahl und Drehrichtung); nun konnte ein Schlepper Geräte verschiedener Hersteller antreiben.

In den 1930er-Jahren erlebte die deutsche Schlepperindustrie einen steilen Aufschwung; war doch die zunehmende Motorisierung der Landwirtschaft Teil der Kriegsvorbereitungen der Nationalsozialisten. Das Reich sollte seine Nahrungsproduktion steigern und möglichst unabhängig vom feindlichen Ausland werden. Der 11-PS-Deutz-Bauernschlepper und der 15-PS-Allzweck-Bauernbulldog von Lanz-Mannheim aus dem Jahre 1939, bei dem erstmals ein hydraulischer Kraftheber zum Einsatz kam, waren für viele Bauern vor allem in Nord- und Ostdeutschland der erste

Schritt zur Motorisierung. Der Hanomag SS 100 „Gigant“ mit gefederter Vorderachse war während des Krieges und auch danach viel in Betrieb.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Landwirtschaft der Kriegsführung unterstellt. Der Staat lenkte auch die Herstellung und Verteilung von Schleppern, und die Schlepperindustrie wurde immer mehr für die Kriegsproduktion genutzt. 1942 wurde zur Einsparung von Kraftstoff verordnet, dass Schlepper nur mehr für landwirtschaftliche Arbeiten und nicht für den Antrieb ortsgebundener Maschinen eingesetzt werden dürften. Die Hersteller bauten nun Holzgasmotoren in ihre Schlepper ein, die einheimische feste Brennstoffe wie Holz verbrennen konnten. Da sich aber nicht jeder Bauer die teure und aufwändige Umstellung leisten konnte, spannten auch die wenigen Landwirte, die schon einen Schlepper besaßen, notgedrungen wieder Ochsen, Kühe oder Pferde für die Feldarbeit und den Transport ein.

Insgesamt betrachtet war die Zeit von 1890 bis 1945 eine Zeit grundlegender Veränderungen in der Landwirtschaft. Die Antriebskraft begann sich zu wandeln: Der selbstfahrende Otto-Verbrennungsmotor verdrängte die schwerfällige Dampfmaschine.

#### *Die Schlepperindustrie und die landwirtschaftliche Situation in den 1950er-Jahren*

Kurz nach Kriegsende griff die Schlepperindustrie auf Vorkriegsentwicklungen zurück. Aufgrund von Kriegszerstörung, Demontage und dem Mangel an Grundstoffen konnte nur in bescheidener Stückzahl produziert werden.

Die Zeit nach der Währungsreform im Juni 1948 kann als der wichtigste Abschnitt der Traktorengeschichte bezeichnet werden: Die Nachfrage nach Schleppern war dermaßen groß, dass sie alle Prognosen in den Schatten stellte. Denn trotz der vielen Schlepperfirmen, die vor und nach dem Krieg produzierten, besaß der Großteil der Bauern in den 1950er-Jahren noch keinen Schlepper, und die Bauern, die schon einen im Hof stehen hatten, kauften sich einen größeren. Auch kleinere Bauern griffen zu; sie wollten nicht mehr länger hinter einem Ochsespann oder Einachsschlepper herlaufen, während der Nachbar auf einem Vierradschlepper stolz über den Acker fuhr. Selbst Firmen, die alle Teile erst zusammenkaufen mussten und sogenannte Konfektionsschlepper herstellten, blühten auf. Daneben gab es in dieser Zeit eine Vielzahl technischer Neuerungen: Luftkühlung,

**Raiffeisen-Lagehaus Biberach**  
zeigt zum Martin-Markt auf dem eigenen Gelände

**Dieselmotoren**  
**Fend F 25 und F 15**  
**Deutz-Schlepper 15 PS**  
**Gummiwagen**

Ferner  
**Rübenmühlen, Schrotmühlen**  
**Kartoffelwäscher, Kartoffel-**  
**sortierer, Düngestreuer**  
**Sämaschinen, Pflüge usw.**

Württembergische landwirtschaftliche  
**Centralgenossenschaft**  
-Raiffeisen-z.B.M.B.G.

Anzeige aus dem Jahre 1950.

Allradantrieb, Direkteinspritzung für Dieselmotoren und anderes. Fürs Erste aber fertigten die Firmen noch bewährte Modelle aus der Vor- und Kriegszeit, denn die Bauern wollten zunächst einen einfachen, robusten und preiswerten Schlepper, wie ihn beispielsweise die Firma Allgaier in Uhingen 1946/47 produzierte. 1950 baute Allgaier dann den von Porsche in den Jahren 1937 bis 1947 entwickelten „Volksschlepper“ mit dem Namen Allgaier System Porsche.

Not macht erfinderisch. Nach diesem Motto bastelten in dieser entbehrungsreichen Zeit viele Tüftler an alten Schleppern, besorgten sich ausgemusterte amerikanische Armeefahrzeuge oder konstruierten Maschinen für ihren Gebrauch. Einige kleinere Firmen spezialisierten sich auf den Umbau von Armeefahrzeugen oder stellten kuriose Schlepper her.

Eine typische Entwicklung in den 1950er-Jahren war eine Verbindung zwischen Geräteträger und Standard-Schlepper, der sogenannte Tragschlepper. Dieser sollte Anfang der 1950er-Jahre auch kleinere Betriebe motorisieren. An ihn konnte man ähnlich wie bei Geräteträgern Bodenbearbeitungsgeräte und Maschinen zwischen den Achsen anhängen, so dass Schlepper und angehängte Maschinen von einem Mann bedient werden konnten. 1952 brachte Allgaier einen solchen Schlepper heraus, der wegen seiner schlanken Bauart – der Motor war weit nach vorne gesetzt – als „Wespentaille“ bezeichnet wurde. Mit dieser Art von Schleppern waren Transport und Feldarbeit möglich. Der günstige Preis von knappen 4000 DM entsprach damals dem Anschaffungspreis von drei Pferden. Doch die Tragschlepper-Ära währte nur eineinhalb Jahrzehnte, denn die normalen Schlepper wurden immer kräftiger und die Bodenbearbeitungsgeräte immer einfacher anzuhängen, so dass diese schließlich mehr Erfolg hatten.

### *Das Ende des Schlepperbooms*

Die bedeutendste Phase der Motorisierung und Mechanisierung in der Landwirtschaft fand so nach dem Zweiten Weltkrieg statt. Mit dem Ende der 1950er-Jahre ging der für diese Zeit typische Schlepperboom zurück, da der kriegsbedingte Nachholbedarf gedeckt war. Mit zurückgehenden Verkaufszahlen nahm der Konkurrenzkampf der Hersteller immer mehr zu; sie mussten entweder den Schlepperbau erweitern oder aufgeben. Die Firma Allgaier beispielsweise stellte die Schlepperherstellung ein und produzierte von nun an Werkzeuge. Nach Verhandlungen mit Porsche und Mannesmann übernahmen diese den Betrieb und produzierten ab 1956 in Friedrichshafen im Werk der neu gegründeten Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH unter dem Namen Porsche Diesel.

Große Firmen wie Heinrich Lanz in Mannheim, Deutz in Köln und Hanomag in Hannover konnten durch Normierung der Bauteile auf Großserienfertigung umstellen. Die Fertigung der einzelnen Schlepper erfolgte nun nach dem Baukastensystem. Für viele kleinere Fabriken war die Anschaffung von Maschinen für Großserienfertigung aber nicht effektiv. Fahr in Gottmadingen und Bautz in Saugau stellten 1963 die Schlepperproduktion ein; Lanz-Aulendorf setzte wie viele andere Schlepperfirmen auf die Erweiterung des Sortiments und stellte Baumaschinen her. Als Anfang der 1960er-Jahre verstärkt ausländische Schlepper auf den deutschen Markt kamen, schloss sich Porsche mit Renault zur Porsche-Diesel-Renault GmbH zusammen. Die Entwicklung in den darauf folgenden Jahren zeigt ein stetiges Anwachsen der Schlepperleistungen bei abnehmenden Zulassungszahlen.

### **Die Schlepperfabrik Hermann Lanz, Aulendorf – „HELA“**

Ein Beispiel für oberschwäbischen Schlepperbau ist die Traktorenfabrik Hermann Lanz in Aulendorf. Nachdem im Museum neben dem ersten in Aulendorf gebauten Schlepper „Samson“ (1929) weitere HELA-Traktoren (1950 und 1954) zu sehen sind, war es nahe liegend, in der Ausstellung die Geschichte der Firma näher zu beleuchten.

Begonnen hat alles mit der Gründung einer mechanischen Werkstätte im Jahre 1888. 1914 übernahm Hermann Lanz (1890–1972), der Sohn des Firmengründers, die väterliche Werkstatt und stellte

landwirtschaftliche Geräte vielfältiger Art her. Sehr bald stand der Name Lanz für hervorragende Arbeit und die Aufträge häuften sich. 1922 erfolgte mit dem Bau einer neuen Werkshalle eine Vergrößerung des Betriebes. Hermann Lanz ging ganz auf die Bedürfnisse der Landwirte ein und hatte ein offenes Ohr für ihre Wünsche und Probleme. Er befasste sich intensiv mit der Entwicklung eines Motormähers, der zugleich als Zugmaschine dienen konnte. Diese Pionierarbeit wurde 1929 mit dem ersten Kleinschlepper „Samson“ gekrönt, der begeisterte Aufnahme fand und als sensationelle Neuheit galt. Die DLG zeichnete diesen Vorläufer der späteren modernen Schlepper mit dem Prädikat „neu und beachtenswert“ aus.

Die Weiterentwicklung des „Samson“ wurde intensiv vorangetrieben. 1937 konnte die serienmäßige Fertigung eines neuen Kleinschleppers in rahmenloser Blockbauweise aufgenommen werden. Damit begann ein steiler Aufstieg, der erst durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges eine Unterbrechung fand. Der eiserne Wille von Hermann Lanz erlahmte jedoch auch in den kargen Kriegsjahren nicht. Er beteiligte sich maßgeblich an der Entwicklung von Holzgas-Generatoren, sodass er den Landwirten in dieser schweren Zeit mit Holzgas-Traktoren helfen konnte.

Das Kriegsende brachte dem zu ansehnlicher Größe gewachsenen Unternehmen den härtesten Schlag seiner Geschichte. Ohne Entschädigung demontierte die Besatzungsmacht den gesamten Maschinenpark. Jahrzehntelange Aufbauarbeit war dadurch mit einem Schlag zunichte gemacht. Mit eiserner Sparsamkeit und vielen persönlichen Opfern schaffte es Hermann Lanz, rasch neue Maschinen zu beschaffen, sodass bereits 1949 die serienmäßige Fertigung von Traktoren wieder aufgenommen werden konnte. Teilweise handelte es sich um Weiterentwicklungen von Vorkriegsschleppern; aber man baute auch bereits neu entwickelte Schlepper wie einen 28-PS-Traktor, mit dem man größere Bauern sowie auch Fuhrunternehmer ansprechen wollte. Der Betrieb konnte sich mit Recht als Traktorenwerk bezeichnen, denn die Herstellung fast aller Einzelteile wie Zahnräder, Achsen, Getriebe und Motoren erfolgte im eigenen Werk.

Lanz wurde immer erfolgreicher. Zur Abgrenzung gegenüber der Mannheimer Landmaschinenfabrik Heinrich Lanz bezeichnete man die Schlepper ab 1951 als „HELA-Traktoren“ (**H**ermann **L**anz). Bereits 1952 konnte bei einer Belegschaft von ca. 150 Mitar-

beitern ein Traktoren-Programm von 12 bis 40 PS angeboten werden. Viele Landwirte hatten die Mechanisierung zunächst mit einem Motormäher begonnen, sich dann aber für einen Traktor begeistert – immerhin musste so mancher Landwirt bei einem Preis von 5600 DM für einen 14- bis 15-PS-Traktor zuerst einmal ein Grundstück verkaufen.

Hermann Lanz trieb bis dahin keinen großen Werbeaufwand. Wenn dennoch HELA-Traktoren viele Freunde in allen Teilen des Bundesgebietes, in über zwanzig Ländern Europas und in Übersee gefunden haben, so war dies einzig und allein der Konstruktionsqualität, der langjährigen Erfahrung und dem soliden Geschäftsgebahren seines Herstellers zu verdanken.

Hermann Lanz selbst ging fast jede Woche mit seinem für das Gebiet zuständigen Händler in die umliegenden Gemeinden und besuchte Stammtische, um möglichst viele Landwirte zu treffen und auf seine Traktoren aufmerksam zu machen. Die Wirte hatten zuvor die Bauern informiert, damit auch genügend kamen. Bei Freibier ließen sich die Fachgespräche über Traktoren besser verfolgen. Werksvertretungen übernahmen den überregionalen Verkauf.

Bis zu zwanzig Schlepper pro Tag wurden nun mit steigender Belegschaft pro Tag hergestellt. Die Monteure schoben die Schlepper nach der Fertigstellung aus der Werkstatt heraus und übergaben sie an die Einfahrabteilung. Hier machte man die Schlepper fahrbereit, indem man Kraftstoff, Öl usw. auffüllte. Da sie beim anschließenden Einfahren auf dem zum Teil noch unbefestigten Werkshof ziemlich dreckig wurden, war ein eigener Mitarbeiter dafür zuständig, diese Schlepper wieder zu putzen, bevor sie in die Lackiererei kamen. Ende der 1950er-Jahre waren angesichts der großen Nachfrage bereits über vierhundert Mitarbeiter mit der Herstellung der HELA-Traktoren beschäftigt. Überstunden waren bei der großen Nachfrage an der Tagesordnung.

Für Schleppervorfürungen zog man die gewünschten Traktoren oft zusammengekoppelt an den Einsatzort. Nicht selten kam es auch vor, dass ein Vorfürer mit dem vom Kunden gewünschten Traktortyp und einem angebauten Eberhardt-Pflug von Aulendorf nach Passau, Trier oder Koblenz fuhr, um nur einige der Ziele zu nennen.

Neumaschinen wurden überwiegend von den Kunden persönlich oder von den Werksvertretungen in der Fabrik abgeholt. Es war üblich, dass Lanz

zunächst eine Werksbesichtigung anbot, anschließend erhielt der Kunde bzw. der Abholer eine Einweisung in den neuen Traktor, und zum Schluss gab es in einer nahe gelegenen Gaststätte noch eine kostenlose Brotzeit.

Ein ehemaliger Lanz-Mitarbeiter erzählt eine Geschichte von damals: „Eine Bäuerin aus einer ca. drei Kilometer von Aulendorf entfernten Gemeinde hatte einen neuen 14-PS-HELA-Traktor im Werk abzuholen. Nach der Werksführung wurde sie vom Versandleiter mit dem neuen Traktor vertraut gemacht. Voller Stolz fuhr sie aus dem Werksgelände Richtung Heimat. In der Nähe ihres Hofes angekommen bemerkte sie, dass sie in der Aufregung vergessen hatte, wie der Traktor angehalten werden konnte. Zum Glück war sie noch nicht in das Hofareal eingebogen. Niemand von den Angehörigen oder Nachbarn war zu sehen, und so fuhr die Bäuerin wieder Richtung Aulendorf, sozusagen im Kreis um ihren Heimatort, bis der Kraftstoff zu Ende ging. Zum Glück hatte der Versandleiter nicht viel Diesel getankt und sie nicht den schnellsten Gang eingelegt, denn inzwischen war auch schon die Dämmerung eingebrochen.“

Als im Jahre 1956 der Spezialschlepper „Varimot“ auf den Markt kam, wurde er überall begeistert aufgenommen. Diese auf kleinste Abmessungen gebrachte Spezialmaschine mit erstaunlicher Zugkraft und enormer Wendigkeit konnte vom Frühjahr bis zum Herbst zur Bodenbearbeitung und Schädlingsbekämpfung, aber auch als Zugmaschine für Transportarbeiten aller Art in der Bauindustrie und im kommunalen Bereich eingesetzt werden.

Im Zuge der fortschreitenden Entwicklung führte man umfangreiche Bauvorhaben durch, bezog Ende der 50er-Jahre ein neues Verwaltungsgebäude und erweiterte die Werkshallen. Doch auch für HELA wurde die Konkurrenz schließlich zu stark; 1979 musste so die Schlepper-Produktion, 1992 der Betrieb insgesamt eingestellt werden.

### „Zehn Bauern unter einem Hut“ – Gemeinschaftsanlagen

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Situation der Bauern verständlicherweise nicht gut. Es fehlten Arbeitskräfte und einsatzfähige Maschinen, aber auch finanzielle Mittel, um die Landwirtschaft rentabel zu betreiben. Der Staat führte deshalb bald Förderprogramme für Maschinengenossenschaften und Ge-



*Das Gemeinschaftshaus in Häusern.*

meinschaftsanlagen ein, die es den Bauern ermöglichen sollten, moderne Maschinen günstig zu nutzen und Personal wie Arbeitszeit zu sparen.

Diese Idee an sich war nicht neu, und in ihrer Entwicklung spielte Württemberg eine Schlüsselrolle. Bereits um 1900 hatten Bauern Maschinengenossenschaften zur Verbesserung der Arbeit im Außenbereich gegründet: Beispielsweise wanderte eine mit Dampfkraft oder bereits mit Elektromotor betriebene Dreschmaschine von Hof zu Hof – nur so war eine regelmäßige Auslastung und Rentabilität dieser großen Maschinen gewährleistet. In Rißtissen bei Laupheim rief 1903 Franz Schenk Freiherr von Stauffenberg eine der ersten Maschinengenossenschaften ins Leben; bis 1922 gab es in Württemberg dann bereits 23 Dreschgenossenschaften.

#### *Häusern – Versuchsdorf des Deutschen Reiches*

Ende der 1920er, Anfang der 1930er-Jahre zeigte sich die landwirtschaftliche Situation ähnlich wie nach dem Zweiten Weltkrieg: Weltwirtschaftskrise und hohe Arbeitslosigkeit führten zu niedrigen Erzeugerpreisen, entsprechend groß war die Kapitalarmut.

Die Motorisierung der Landwirtschaft kam nur sehr schleppend voran – in Oberschwaben herrschte immer noch die Bewirtschaftung mit Pferden vor. Prof. Adolf Münzinger, der an der Landwirtschaftlichen Hochschule Hohenheim den Lehrstuhl für Wirtschaftslehre des Landbaues innehatte, setzte sich intensiv mit dieser Situation auseinander und erstellte ein Programm für ein Versuchsdorf. Seine Wahl fiel dabei auf Häusern bei Ummendorf (Lkr. Biberach), ein kleines Dorf mit zehn Höfen, in dem bereits 1921/22 eine Flurbereinigung erfolgt war und die ansässigen Bauern Bereitschaft zum Mitmachen zeigten. Das Reichskuratorium für Technik in der Landwirtschaft in Berlin (RKTL) stellte die Maschinen für die Außenwirtschaft zur Verfügung, die Oberschwäbischen Elektrizitätswerke (OEW) vorwiegend hilfreiche Gerätschaften für die Bäuerinnen. So wurde ein neuer eisenbereifter Lanz-Bulldog mit 35 PS angeschafft, für den einige Zusatzgeräte mit eingeplant waren (Pflug, Grasmäher, Scheibeneggen), ebenso Geräte für den Gespannzug der Pferde – alles Maschinen, die sich ein einzelner kleiner oder mittlerer Bauer nicht hätte leisten können. Wenn auch der Pferdebestand

von 29 auf 19 reduziert wurde, verzichtete man doch nicht völlig auf sie. Während der gesamten Versuchsdauer erfolgte für die Außenwirtschaft eine Beratung durch die Assistenten Prof. Münzingers. Auch die Einrichtung der genossenschaftlichen Verwaltung wurde geregelt, so die Zusammensetzung des Aufsichtsrates und der Vorstandschaft, die Benutzungsgebühren für die Maschinen der Genossenschaft, ebenso die Zuständigkeiten für die Feldmaschinen und den Traktor. Auf den Feldern wurde nach dem von Hohenheim vorgegebenen Fruchtfolgeplan gearbeitet. Schon bald lagen die arbeitstechnischen und finanziellen Vorteile einer Maschinengenossenschaft auf der Hand.

Im neu erbauten Gemeinschaftshaus befanden sich im Erdgeschoss eine Back- und Waschküche mit einer Teigknetmaschine und einem elektrischen Brotbackofen (die Zeitersparnis lag hierbei bei ca. drei Stunden) sowie einer Trommelwaschmaschine und einer Wäschezentrifuge (hierbei lag die Zeitersparnis bei bis zu neunzehn Stunden!). Außerdem stand ein Bad- und Waschraum zur Verfügung. Im Obergeschoss des Gebäudes wurde eine Saatgutreinigungsanlage installiert. Hinzu kamen noch ein Konservierungsapparat zum Eindosen und der Einsatz von Melkmaschinen in zwei Ställen. Als erfolgreiches Versuchsdorf fand Häusern in Württemberg Beachtung; mit der Veröffentlichung des Abschlussberichts 1934 wurde es deutschlandweit bekannt und von überall her kamen Besucher, um sich ein Bild von rentablem und sinnvollem Maschineneinsatz zu machen. Nach Ende des Versuchs 1934 wurden die Einrichtungen einer „Bäuerlichen Maschinengenossenschaft“ übertragen.

Der Zweite Weltkrieg und die Nachkriegszeit hinterließen jedoch auch in Häusern ihre Spuren. Die Wasch- und Backküche war noch bis Mitte der 1950er-Jahre in Gebrauch, bis sich die einzelnen Haushalte eigene Elektrobäcköfen und Waschmaschinen leisten konnten. Beim Anbau wurde die Fruchtfolge nicht mehr so streng beachtet, die Bauern fuhren den Gemeinschaftstraktor selbst (vorher standen besonders ausgebildete Schlepperfahrer zur Verfügung), und bei der Ernte kam es erstmals zu Engpässen, als der Schlepper einmal für zwei Tage ausfiel. 1947 drehte der Biberacher Regisseur Anton Kutter einen Film über die Häusinger Genossenschaft: „Zehn Bauern unter einem Hut – Der Film eines Schwabenstreiches“ und rückte damit das Dorf nochmals ins Rampenlicht. Doch Münzinger hatte bereits richtig

vorausgesehen, dass der Pferdebestand weiter abgebaut würde und die Bauern sich dafür selbst kleine Schlepper und im Laufe der Zeit noch weitere eigene Geräte anschaffen würden; im Endeffekt bedeutete dies das Ende der Genossenschaft.

#### *Die Situation im Dritten Reich*

Trotz dieser positiven Einsichten des Häusinger Versuchs förderte der Reichsnährstand erst ab 1937 eine gemeinschaftliche Maschinenverwendung. „Geräte und Maschinen aber, die zu teuer zu beschaffen sind und dazu nur zeitweise gebraucht werden, sollten als gemeinsam zu benutzende Anlagen beschafft ... werden. Dadurch verteilen sich die Kosten auf mehrere Betriebe, und ... dienen nicht einem einzigen kapitalkräftigen Betrieb, sondern kommen der Allgemeinheit, also auch wirtschaftlich schwächer gestellten Kreisen zugute. Dort liegt ja auch teilweise die stärkste Arbeitsbelastung und die noch am stärksten an die Handarbeit gebundene Arbeitsform“, heißt es in einem Aufsatz aus dem Jahr 1933.

Es entstanden nun weitere Versuchsdörfer des RKT vor allem zur Anwendbarkeit von elektrischer Energie; der Staat gewährte Zuschüsse, die OEW Beihilfen für die maschinelle Einrichtung und Montage. In Zeitschriften wie über die Haushalts- und Wirtschaftsberatung der Energieunternehmen erfolgte die Werbung für solche Einrichtungen; ebenso wurde in den neu gegründeten Hauswirtschafts- bzw. Landfrauenschulen das rationelle Arbeiten mit der neuen Technik gelehrt. Der Kriegsausbruch schränkte die Einrichtung solcher Anlagen jedoch ein, da zahlreiche Hersteller von Elektrogeräten auf Rüstungsproduktion umstellen mussten. Dennoch standen in Württemberg bis 1945 in ca. 100 Gemeinschaftsbackanlagen und 485 Gemeinschaftswaschküchen Elektrogeräte.

#### *„Wir bauen Gemeinschaftsanlagen!“ – Die Wiederbelebung der Idee nach dem Zweiten Weltkrieg*

Um die Modernisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg wieder anzukurbeln und gleichzeitig den arbeitsreichen Alltag der Landfrau zu erleichtern, griff man die Idee der Maschinengenossenschaften und Gemeinschaftsanlagen wieder auf. Gleichzeitig konnten damit fehlende Arbeitskräfte und finanzielle Mittel ausgeglichen werden, was ja bereits ein Hauptgedanke der ersten Genossenschaften und Gemeinschaftsanlagen war. Ab 1950 gab es staatliche Förderprogramme, die bis Ende



der 1960er-Jahre liefen. Die EVS (Energieversorgung Schwaben) bot günstige Tarife an, um Gemeinschaftsanlagen mit elektrischen Geräten zu fördern. Wegweisend war auch diesmal der Landkreis Biberach: In Winterstettenstadt, einer Gemeinde bei Bad Schussenried, wurde die erste Gemeinschaftsgefrieranlage Deutschlands eingerichtet. Der weitblickende Bürgermeister Anton Harsch (1892–1972) bemühte sich schon 1950 um Zuschüsse aus dem Marshall-Plan. Mit diesen Mitteln baute die Gemeinde ein zwei-stöckiges Dorfgemeinschaftshaus mit Back- und Waschküche, einer Badeeinrichtung, einer Milchsammelstelle und einer Gemeinschaftsgefrieranlage – der ersten aus deutscher Produktion. Die Schrankanlage der Firma Linde mit achtzehn Fächern, 1951 eingebaut, musste bereits ein Jahr später auf siebzig Fächer erweitert werden. Ein 180-Liter-Fach kostete damals 6,00 DM, das kleinste Fach mit achtzig Litern 2,75 DM pro Monat. Diese Anlage machte das Dorf schlagartig in ganz Deutschland berühmt. Natürlich warben die Firma Linde selbst, die WLZ (Württembergische landwirtschaftliche Zentralgenossenschaft Raiffeisen GmbH) und die EVS ebenfalls mit diesem technischen Fortschritt. 1953 kam in einem separaten Gebäude noch ein Gemeinschaftsmelkstand dazu. Bis 1965 lief der Badebetrieb, die Waschküche wurde bis 1967, die Backküche noch zwei Jahre länger genutzt; die Gefrieranlage betrieb ein Privatmann bis 1977.

Nach Winterstettenstadt folgten viele Dörfer und Ortschaften diesem Beispiel; allein im EVS-Gebiet gab es 1955 bereits über 50 Gemeinschaftsgefrieranlagen. Die Räumlichkeiten stellte meist die Gemeinde zur Verfügung; die Anlagen und Gerätschaften wurden anteilig von den künftigen Nutzern, die sich zu einer Genossenschaft zusammenschlossen, erworben. Hierzu bot die WLZ günstige Darlehen an. Beratung und Information erfolgten über die Landwirtschaftsämter, aber auch über die WLZ und die beteiligten Firmen. Berater und Beraterinnen fuhren von Dorf zu Dorf, warben für die Einrichtungen und demonstrierten wie bereits in den 1930er-Jahren die Vorteile dieser Anlagen. 1953 nahm das baden-württembergische Landwirtschaftsministerium die Gefrieranlagen in sein Programm „Behebung von Notständen in der Landwirtschaft“ auf. Auch die im selben Jahr gegründete Bundesforschungsanstalt für Ernährung in Hohenheim unterstützte diesen Technisierungsprozess. Schließlich machten über 60 % aller Gemeinden Baden-Württembergs von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Insgesamt gab es so 350 Backanlagen, 961 Waschanlagen, meist von der Gemeinde selbst getragen, sowie 2092 Gemeinschaftsgefrieranlagen, die überwiegend genossenschaftlich geführt wurden. Diese Einrichtungen bedeuteten für die Landfrauen eine enorme Erleichterung, auch wenn sie sich einer gemeinsamen Arbeitszeit bzw. einem geregelten Terminplan unterordnen mussten. Die Konjunktur dieser Anlagen dauerte bis in die 1970er-Jahre. Für jedermann erschwingliche Waschmaschinen, Kühltruhen und Backöfen führten ihr Ende herbei.

Ähnlich verlief die erneute Einrichtung von landwirtschaftlichen Maschinengenossenschaften. Auch hier nahm man sich die Versuche vor dem Krieg als Beispiel. In den Dörfern bildeten sich nun Genossenschaften von Bauern, die gemeinsam zu gemeinsamer Nutzung Maschinen und Geräte beschafften. Die WLZ bot ihren Mitgliedern dafür günstige Kredite an. Bereits 1947 richtete der Genossenschaftsverband eine Abteilung Maschinenberatung und Forschung ein; 1948 besaß die WLZ sechs Landmaschinenreparaturwerkstätten und ein Zentralmaschinenlager. Wichtig war zunächst vor allem die Ausstattung mit Schleppern: Nur jeder 38. Betrieb besaß ja 1949 bereits einen Traktor. Hinzu kamen Gerätschaften wie Dreschmaschinen, Saatgutreinigungsanlagen, Walzen, Unkrautspritzen u. ä. Mit zunehmender Nachfrage und Einrichtung der Genossenschaften wurden über die WLZ qualifizierte Berater, Servicemitarbeiter und Mechaniker ausgebildet, die den Mechanisierungsprozess und die Modernisierung mit Rat und Tat unterstützten. Der Zwang, bei der Benutzung der einzelnen Maschinen sich gegenseitig abzusprechen und Termine einzuhalten, konnte dabei allerdings zu Problemen führen. Bald begann auch der Siegeszug des Schleppers: Den 10 570 Traktoren von 1949 standen 1953 bereits 42 480 Traktoren gegenüber – Zahlen, die den rasanten Technisierungsprozess der Landwirtschaft belegen. Möglich machten dies nicht zuletzt Finanzierungsmöglichkeiten durch günstige Darlehen und die aufkommenden Ratenzahlungen.

Die meisten Maschinengenossenschaften existierten bis in die 1970er-Jahre; einige gibt es auch heute noch. Sie waren ein wesentlicher Beitrag, den bereits vor dem Krieg eingeschlagenen Weg zur Modernisierung der Landwirtschaft fortzuführen und sie wieder aufzubauen. In den 1950er-Jahren kamen zunehmend kostengünstigere Maschinen auf, die auch für kleinere Güter finanzierbar waren. Oft waren es zu-

letzt nur noch die Walzen und der Mährescher, die gemeinsam genutzt wurden. So kam in den 1970er-Jahren die Idee des Maschinenrings auf: Bei der WLZ wird eine Liste geführt, in denen die Besitzer spezieller Maschinen aufgeführt sind. Benötigt ein Bauer solch eine Maschine, so wird sie ihm über die WLZ vermittelt, und er kann sie sich dann gegen Gebühr ausleihen. Eine weitere Möglichkeit sind Lohnunternehmer, die ihre Maschinen mit Personal gegen Entlohnung anbieten.

*Die Mietinger Gemeinschaftsanlage – bis heute gefragt*

Ein gutes Beispiel für eine Gemeinschaftsgefrieranlage ist die bis heute voll belegte in Mietingen. Betritt man den Kühlraum der Gemeinschaftsgefrieranlage Mietingen mit seinem gesprenkelten Fliesenboden und den hellen türkisfarbenen Truhenreihen, so kommt noch heute das Flair der 1950er-Jahre auf. 1957 schloss sich auch Mietingen der Modernisierungswelle an und richtete eine Gemeinschaftsgefrieranlage ein, wie sie damals bereits einige Dörfer hat-

ten. Auch hier war ausschlaggebend, dass sich viele Haushalte keine eigene Kühltruhe leisten konnten. Die Gemeinde baute das Gebäude und stellte es zur Verfügung. Unterstützt von der EVS, die einen günstigen Stromtarif anbot, wurden achtzig Kühlfächer à 200 Liter, je vierzig in einer Doppelreihe, eingebaut. Der Preis für eine Truhe lag damals bei 527 DM; dennoch musste nicht viel Werbung dafür gemacht werden, nur auf Versammlungen des Landwirtschaftsamtes wurde auf sie hingewiesen. Es herrschte sogar, nach Aussagen Herrn Demuths, der die Anlage seit über vierzig Jahren betreut, große Nachfrage. Anfangs lag die vierteljährliche Gebühr für Strom und Instandhaltung für eine Truhe bei 5,10 DM, 1991 bei 20,00 DM, die an die Gemeinde gezahlt wurden. Mitte der 1960er-Jahre kamen noch weitere achtzehn Truhen in einem kleineren Raum dazu, die aber 1995 wegen fehlenden Bedarfs wieder abgebaut wurden.

Zur Anlage gehört auch ein Raum, in dem früher Fleisch, vor allem von der Freibank, zerlegt und verteilt – der große Holztisch erinnert heute noch daran – und dann in einem Kühlraum an großen Fleischer-

*Blick in die Mietinger Gemeinschafts-Gefrieranlage aus dem Jahre 1957.*



haken aufgehängt wurde. Außer Fleisch, manchmal immer noch aus eigener Schlachtung, lagern die Nutzer hier inzwischen hauptsächlich Obst und Gemüse aus dem eigenen Garten. Manchmal reicht die Tiefkühltruhe zu Hause nicht mehr aus und man ist froh über den zusätzlichen Stauraum in der Gefrieranlage. Die Nutzer haben alle einen eigenen Schlüssel und so jederzeit Zutritt, die Truhen selbst sind mit Vorhängeschlössern gesichert – immer noch den originalen aus dem Jahre 1957. Die Fächer werden manchmal auch innerhalb einer Familie „weitervererbt“: von der Mutter auf die Tochter oder Schwiegertochter. In manchen Fällen hat bereits die dritte Generation ein Fach angemietet! Auch von auswärts, beispielsweise Baltringen, kommen Nutzer.

Bis heute, also seit über 44 Jahren, sind die Original-Truhen mit ihrem Holzrahmen und pastellfarbenem Anstrich in Gebrauch. Außer wenigen Dichtungsgummis, die erneuert werden mussten, waren an ihnen keine Reparaturen notwendig – „Do hot's nie ebbes braucht“, so Herr Demuth. Bei notwendigen Reparaturen an den Maschinen (so war vor vier Jahren die Kühlmaschine defekt) werden die Kosten auf die Benutzer umgelegt. Einmal im Jahr, gegen Jahresende, ist Großputz angesagt. Die Truhen werden geräumt, die gesamte Anlage abgetaut und ein paar Frauen aus dem Dorf putzen gegen ein Entgelt die achtzig Kühlfächer aus.

Momentan sind 76 der 80 Truhen belegt, die Anlage ist also zu 95 % ausgelastet. Dennoch denkt Herr Demuth an die Zukunft. Gibt ein Benutzer ein Fach auf, so muss er 250 DM zahlen. Dieses Geld wird bereits jetzt angesammelt, um die Entsorgung der Anlage, sollte sie einmal geschlossen werden, zahlen zu können. Herr Demuth hofft, dass dann trotz allem das Gebäude weiterhin von der Gemeinde genutzt wird. Bereits jetzt befinden sich im Obergeschoss ein von ihm initiiertes Seniorentreff sowie der Arbeitsraum einer Künstlergruppe.

### Vom Bindemäher zum Mähdrescher

In den 1930er-Jahren war es vor allem in kleineren Höfen durchaus noch üblich, die Getreideernte vom Mähen bis zum Dreschen fast völlig in mühsamer Handarbeit zu erledigen, obwohl die technische Entwicklung bereits vor dem Zweiten Weltkrieg durchaus fortgeschritten war. 1933 gab es in Württemberg bereits 70 199 Mähmaschinen. Hierbei handelte es

sich um Getreidemäher mit Ableger (das gemähte Getreide wurde in Schwaden gesammelt und seitlich abgelegt) oder um Bindemäher (mit einer automatischen Knotenvorrichtung wurden die Getreideschwaden in Garben zusammengebunden und abgelegt). Beide Maschinen, von denen Exemplare in der Ausstellung zu sehen waren, bedeuteten für die Bauern eine erhebliche Erleichterung. Zunächst für den Pferdezug konstruiert, baute die Firma Krupp 1927 den ersten Mähbinder mit Zapfwellenantrieb, der mit einem Schlepper gezogen und angetrieben werden konnte. 1936 begann die Firma Fahr in Gottmadingen, schleppergezogene Zapfwellen-Mähbinder zu bauen. Zum einen fiel damit das Mähen per Sense oder Habergeschirr weg, zum anderen wurden die Garben bereits automatisch gebunden und in regelmäßigen Abständen abgelegt – dies alles nun mit Motorkraft. Dennoch kamen weiterhin Pferdegespanne in Einsatz, wenn die Anschaffung eines Schleppers die Finanzen eines Hofes überstieg. Eine andere Möglichkeit war die bereits angesprochene genossenschaftliche Nutzung von Schleppern und Mähmaschinen. Bis in die 1960er-Jahre konnte man auf den Feldern noch die Erntearbeit mit dem Bindemäher beobachten. Seit den beginnenden 1950er-Jahren jedoch hielt mehr und mehr der Mähdrescher in der Landwirtschaft Einzug.

Mit der Erfindung der ersten Mähmaschinen zu Anfang des 19. Jahrhunderts entstand bereits auch die Idee, das Getreide gleich auf dem Feld zu dreschen und das Korn in Säcke abgefüllt einzulagern. In den USA wurden Mitte des 19. Jahrhunderts die ersten Mähdrescher konstruiert, zunächst von Pferden, dann von Schleppern mit stärkeren Motoren gezogen. Die USA blieb auch lange Hauptlieferant für Mähdrescher; in den 1930er-Jahren belief sich die Jahresproduktion auf ca. 100 000 Stück. Diese rasante Entwicklung ließ auch deutsche Fachleute aufhorchen, die die Landmaschinenindustrie für neue Entwicklungen motivieren wollten. Nach einigem Zögern liefen zunächst Versuche mit amerikanischen Mähdreschern. Dabei stellte sich jedoch heraus, dass deren Dreschverfahren auf den extensiven amerikanischen Getreideanbau angelegt war und sich für den dicht stehenden Getreidebestand in Europa nicht eignete. Außerdem zerriss die Stifentrommel der Dreschmaschine in den amerikanischen Mähdreschern das Stroh, das die deutschen Bauern noch u. a. als Streu verwendete. Die Firma Claas in Harsewinkel stellte dann 1931 einen ersten

Prototyp eines Mähdreschers vor: Ein Frontschneider, der um einen vorhandenen Schlepper gebaut wurde; wegen aufkommender Probleme gab man jedoch seine Weiterentwicklung bald wieder auf. Eine weitere Konstruktion dagegen bewährte sich: Ein schleppergezogener Mähdrescher mit seitlichem Schneidwerk, bei dem das Getreide quer zur Fahrtrichtung zur Dreschtrommel mit Schlagleisten geführt wurde, die das Korn dann eher ausrieb und den Halm kaum beschädigte; das Stroh kam dann über einen Schüttler zum Binder. Dieser Mähdrescher kam ab 1937 als „Mäh-Dresch-Binder in Querflussbauart“ auf den Markt; noch 1943 wurden 1400 Stück gebaut. Als die Landmaschinenproduktion gegen Kriegsende fast völlig eingestellt werden musste, liefen bereits erste Versuche mit einem neuen Modell. Schon 1947 begann so die Serienfertigung eines neuen Mähdreschers, der bereits vor dem Krieg zumindest auf dem Papier existierte: Der „Typ Super“ war ein schleppergezogener Seitenmäher, der das Getreide quer zur Fahrtrichtung

in die lange Dreschtrommel beförderte; danach kam das Stroh auf einen Schüttler und zur Presse. Die lange Dreschtrommel ermöglichte die Aufnahme größerer Getreidemengen, die relativ verlustlos ausgedroschen werden konnten. Dieser Mähdrescher wurde bei der ersten DLG-Ausstellung in Frankfurt/Main vorgestellt. Das Interesse an diesen Maschinen hielt sich nach dem Krieg noch in Grenzen; doch war die Entwicklung nicht mehr aufzuhalten. Kurz darauf stellte die Firma Fahr einen selbstfahrenden Mähdrescher mit 2,1 m Schnittbreite vor. 1952 waren bereits 1382, 1968 dann 150 000 Mähdrescher im Einsatz, die 80 % der Getreideernte erledigten. Auch die Lauerer Firma Ködel & Böhm war im Bau von Mähdreschern sehr erfolgreich; von ihr stammte der ausgestellte gezogene Mähdrescher aus dem Jahre 1957. Die Firma Bautz in Saulgau konstruierte bereits 1956 die ersten selbstfahrenden Mähdrescher. Diesen Fortschritt, der die gezogenen Mähdrescher vor allem seit den 1970er-Jahren ablöste, demonstrierte dann auch

*Selbstfahrender Mähdrescher T 600 V der Fa. Josef Bautz GmbH Saulgau aus dem Jahre 1964 in der Tenne des Bendelshofes.*



ein ausgestellter selbstfahrender Bautz-Mähdrescher Baujahr 1964. Bei 3,0 m Schnittbreite benötigt ein Mähdrescher für einen Hektar Getreide heute ca. zwei Stunden; bei reiner Handarbeit wurden hierzu früher vom Mähen bis zum Dreschen 360 Arbeitsstunden benötigt!

## Das Flair der 1950er-Jahre

Nach so viel Technik konnte man sich abschließend im Unteren Bauhof in das Flair der 1950er-Jahre entführen lassen. Dazu wurde das Museumsdepot nach Objekten aus dieser Zeit durchsucht, die dann in einer kleinen Zusatzausstellung zu Ehren kamen. Ein inszeniertes Wohnzimmer erinnerte daran, dass auch auf dem Lande in dieser Zeit allmählich Polstermöbel, Schallplattenschrank, Fernseher und feineres Geschirr Einzug hielten. In einer Vitrine waren die berühmterbüchtigten Sammlertassen zu sehen, die heute noch auf Flohmärkten reißenden Absatz finden. Die neue Mobilität demonstrierte eine Vespa, Baujahr 1959, und ein Fiat 1100, Baujahr 1955 – Fahrzeuge, mit denen erste (Familien-)Ausflüge bis über die Alpen unternommen wurden. Modeblätter mit Stoffproben, die vorwiegend aus der ehemaligen Schussenrieder Gewerbeschule stammen und dort im Nähunterricht verwendet wurden, sowie eine Figurine in flottem, figurbetontem Kostüm der 1950er erinnerten an die damalige Mode. Durch Versandhäuser und aufkommende Modengeschäfte hielt die Konfektionskleidung in den 1950er-Jahren endgültig Einzug; auch das Selbernähen von Kleidern nahm mit der Zeit immer mehr ab.

## Literatur

Bangert, Albrecht, Die 50er-Jahre, München 1993 (3. Aufl.).  
Bauer, Armin, Schlepper – Die Entwicklungsgeschichte eines Nutzfahrzeugs, Stuttgart 1987.  
Bauernhaus-Museum Wolfegg (Hrsg.), „Landfrau, so geht's leichter!“ – Elektrifizierung durch Gemeinschaftsanlagen, Wolfegg 1994.  
Bedal, Konrad (Hrsg.), Göpel und Dreschmaschine, Bad Windsheim 1981.  
Eggert, Alfons, Von der Mähmaschine zum Mähdrescher – Die Technik in der Getreideernte, Münster 1991.

Fahr 1870–1970: Geschichte und Entwicklung der Maschinenfabrik Fahr AG, Gottmadingen o. J.

Flad, Max, Alte bäuerliche Geräte und Maschinen in Oberschwaben, Bad Buchau 1985.

Ders., Häusern – Beispiel gemeinschaftlich genutzter Maschinen, in: BC – Heimatkundliche Blätter für den Kreis Biberach, Heft 2/1993, S. 66–69.

Fok, Oliver u. a. (Hrsg.), Vom Klepper zum Schlepper – Zur Entwicklung der Antriebskräfte in der Landwirtschaft, Harburg 1994; darin: Hermann, Klaus, Die Geschichte der Einachsschlepper.

Gausebeck, Aenne, Landfrau und Kamerad Maschine, Essen 1950.

Gebhardt, Wolfgang H., Geschichte des deutschen Schlepperbaus, Augsburg 1995 (2 Bde.).

Gerock, Emilie, Gemeinschaftsküchen auf dem Lande, in: Hauswirtschaftliche Jahrbücher, Berichte für Hauswirtschaft in Wissenschaft und Praxis, hrsg. von der Reichsfrauenführung, 1939.

Gysin, Jürgen, Elektrische Hilfen für Haus und Hof, Bad Buchau 1991.

Henning, Friedrich-Wilhelm, Landwirtschaft und ländliche Gesellschaft in Deutschland, Bd. 2: 1750–1976, Paderborn 1978.

Herrmann, Klaus, Pflügen, Säen, Ernten. Landarbeit und Landtechnik in der Geschichte, Reinek bei Hamburg 1985.

Ders., Die Entwicklung der Elektrotechnik in der Landwirtschaft in bäuerlichen Haushalten, in: H. A. Wessel (Hrsg.), Elektrotechnik. Signale, Aufbruch, Perspektiven (VDE-Ausschuss Geschichte der Elektrotechnik), Berlin/Offenbach 1988, S. 11–29.

Ders., Traktoren in Deutschland 1907 bis heute, Frankfurt 1995 (2. Auflage).

Jahrbuch 2001 Traktoren, Brilon 2000.

Kreisfreilichtmuseum Kürnbach, Handreichungen und Materialien Teil 3: Landwirtschaft in Oberschwaben, Biberach o. J.

Krieg, Beate, „Landfrau, so geht's leichter!“ Modernisierung durch hauswirtschaftliche Gemeinschaftsanlagen mit Elektrogroßgeräten im deutschen Südwesten von 1930 bis 1970, München 1996.

Landesbauernverband in Baden-Württemberg (Hrsg.), Für die Bauern in Baden-Württemberg. 50 Jahre Landesbauernverband, Stuttgart 1997.

Metzger, Wolfram und Tremmel-Endres, Jutta, Traumwelten der Fünfziger Jahre, Karlsruhe 1996.

Partykultur? Fragen an die Fünfziger, Tübingen 1991.

Renius, Karl Theodor, Traktoren – Technik und ihre Anwendung, München 1985.

Schultz-Kliniken, Karl-Rolf, Die Entwicklung der ländlichen Handarbeitsgeräte in Südwestdeutschland, Stuttgart 1975.

Sieß-Vogt, Rosemarie, Das waren noch Zeiten! Die Fünfzigerjahre in einem schwäbischen Bauerndorf, Tübingen 2000.

Wiese, Rolf (Hrsg.), Im Märzen der Bauer – Landwirtschaft im Wandel, Hamburg 1993.

## Bildnachweis

Alle Abbildungen Kreisfreilichtmuseum Kürnbach.