



Der Kreisverband der Rassegeflügelzüchter zeichnete dieser Tage in der Fernwaldhalle seine erfolgreichsten Mitglieder aus. (Foto: pm)

Verbandsversammlung in der Fernwaldhalle

Kein Geflügelzüchter will Kreisjugendobmann werden

Gießen/Fernwald (pm). Die Hauptversammlung des Kreisverbandes der Rassegeflügelzüchter fand unlängst in der Fernwaldhalle in Steinbach statt. Vorsitzender Horst Grözl aus Mainzlar sagte gegenüber den Delegierten der Ortsvereine, dass die Entwicklung der Mitgliederzahlen und die Zahl der zu bringenden Tiere nahezu unverändert geblieben seien. Er appellierte, dem Verband unbedingt die passiven Mitglieder zu melden, stellte die Unterstützung mit Verbandspreisen auf Schauen ansonsten in Frage.

Auch 2010 wird zur Unterstützung des wissenschaftlichen Geflügelhofes der deutschen Rassegeflügelzüchter in Sinndeden, auf dem unter Mitwirkung der Universität Düsseldorf geforscht wird, je Mitglied ein Sonderbeitrag von einem Euro erhoben. Weitere Erneuerung ist die Einführung einer Registriernummer gemäß Viehverkehrsordnung für jeden aktiven Züchter. Rudi Möckel aus Pohlheim wies darauf hin, dass diese Nummern künftig bei überregionalen Schauen von den Behörden gefordert werden können. Grözl dankte dem Geflügelzuchtverein Allendorf/Lumda für die vorbildliche Durchführung der Kreisschau.

Zuchtwart Kurt Rupp stellte zu den Schauen im Kreisverband fest, dass die dort gezeigten Tiere eine beachtliche Qualität hatten. Sorgenkind ist die Jugendabteilung mit 125 Jungzuchtern. Da keiner der örtlichen Jugendleiter Kreisjugendobmann sein will, bleibt dessen Arbeit am Gesamtverband hängen. Der KZV H117 Langgöns veranstaltet am 3. Juni an der Sporthalle einen überörtlichen Tag der Jugend.

Dem von Rainer Bäuchl aus Hungen vorgetragenen Kassenbericht wurde zugestimmt, der Vorstand entlastet. Bäuchl wurde für drei weitere Jahre im Amt bestätigt. Revisor für zwei Jahre ist Gerald Jung aus Lich. Der Ausstellungsleiter des Geflügelzuchtvereins Rabenau beschrieb die Vorbereitungen zur Kreisverbandsschau 2010. Kommandes Jahr ist der Kleintierzuchtverein Watzemborn-Steinberg aus Anlass seines 100-jährigen Bestehens Gastgeber.

Auszeichnung der erfolgreichsten Züchter

Im Rahmen der Jahresversammlung fanden zahlreiche Ehrungen erfolgreicher Vereine und Züchter statt. Bundessieger wurde auf der Rassegeflügelsschau in Dortmund Wilhelm-Friedrich Sohl (Federfüßige Zwerghühner schwarz). Deutsche Meister der Zwerghühnerzüchter wurden in Hannover Michael Möckel (Chabos, glatt, perlgrau mit weißen Tupfen) und Bernd Walther (Moderne Englische Zwergkämpfer, silberhalsig). Deutsche Meister der Rasetaubenzüchter wurden Wolfgang Gerhard (Dt. Modeneser Gazzi blau-bronzegehämert), die Zuchtgemeinschaft Fritzel (Münsterländer Farbentauben blau ohne Binden), Erwin Krämer (Süddeutsche Schildtauben gelb) und Walter Rühl (Kölner Tümler schwarz). Hessenmeister wurden Wolfgang Gerhard (Dt. Modeneser Gazzi blau-bronzegehämert), die Zuchtgemeinschaft Fritzel (Münsterländer Farbentauben blau o. Binden), Walter Rühl (Kölner Tümler schwarz), Jürgen Sohl (Eistauben belatscht schwarzbindig), Reinhold Sohl (Zwerg-Orpington birkenfarbig) und Manfred Zahrt (Brahma rebhuhnfarbig gebändert).

Die Vereinsmeisterschaft im Kreisverband gewann Rüdtingshausen von Allendorf/Lumda und Staufenberg. Kreismeister sind Hannelore Schäfer (Zwergenten blau-gelb), Ilse Ziegler (Lachshühner lachsfarbig), Oliver Koch (Dresdner schwarz), Waldemar Rende (Dresdner braun), Alfred Reich (Chabos gelockt weiß), Claudia Braungart (Ko Shamo schwarz), Anneliese und Wolfgang Mank (Zwerg-Orpington schwarz und Zwerg-Orpington gelb-schwarz-columbia), Sigmar Bechthold (Zwerg-Welsumer rost-rebhuhnfarbig), Oliver Koch (Zwerg-Dresdner weiß), Ernst Balsler (Zwerg-Wyandotten blau), Bernd Reichert (Zwerg-Wyandotten schwarz-weißgescheckt), Wolfgang Gerhard (Deutsche Modeneser Gazzi blau-bronzegehämert), Zuchtgemeinschaft Will (Deutsche Modeneser Schiatti schwarz), Klaus Weller (Deutsche Modeneser Schiatti rotfahl), Karlheinz Olemotz (Brünner Kröpfer rotfahl) und Erwin Krämer (Süddeutsche Schildtauben schwarz).

Anna-Maria Würtz (Zwerg-Australorps schw.) errang die Jugendmeisterschaft im Landesverband Hessen-Nassau. Die Ehrenmedaille des Verbandes der Ziergeflügelzüchter errang Werner Stamm aus Heuchelheim auf Bahamaenten. Deutscher Jugendmeister wurden Romina Titz (Zwerg-Australorps schwarz) und Benedikt Sohl (Thüringer Schnippen schwarz), Kreisjugendmeister Lennard Kuhl (Zwergenten wildfarbig), Michelle Haas (Friesenhühner gelb-weißgeflockt), Jana Opper (Antwerpener Bartzwerge wachelfarbig), Yannik Zahrt (Moderne Englische Zwergkämpfer goldhalsig), Maximilian Hinz (Ko Shamo gold-weizenfarbig), Janine Olemotz (Zwerg-Brahma weiß-schwarz-columbia), Romina Titz (Zwerg-Australorps schwarz), Benedikt Sohl (Thüringer Schnippen schwarz) und Florian-Lee Weber (Elsterpurzler schwarz-schwarzschneblig).



Durch die »Grüne Hölle« – Auch die sogenannte »Dolly-Achse« wurde auf einer Testfahrt in und um Langgöns auf ihre Praxistauglichkeit hin geprüft. Die Tour mit Unimogs, Lastwagen und Acker-schleppern auf dem »Nürburgring der Traktoren« bereiteten vor und führten durch: die wissenschaftlichen Mitarbeiter Stefan Sagkob und Sebastian Götz, Nina Zimmermann und Karl-Wilhelm Langsdorf von der Raiffeisen-Waren-Zentrale Rhein-Main (RWZ), sowie die Professoren Heinz Bernhard (TU München) und Dirk Engelhardt (ebenfalls RWZ). (Foto: fz)



Erlkönige in der »Grünen Hölle« Hessens

Geheime Fahrtests mit Traktor, Unimog und Lastwagen – Teststrecke zur Simulation von Transportbedingungen

Langgöns (fz). Den Nürburgring als Motorsport-Hochburg kennt man wohl auf allen Kontinenten. Aber dass es sich bei der »Grünen Hölle« bei seiner Einweihung 1927 nur nebenbei um eine Sportstätte handelte, wissen die Wenigsten. Der Nürburgring heißt nämlich eigentlich »Gebirgs-, Renn- und Prüfstraße Nürburgring«. Er wurde bewusst als

topographisches Gegenstück zur ultraschnellen AVUS (»Automobil-Versuchs- und -Übungsstrecke«) in Berlin konzipiert. Der Gedanke war damals also, eine Strecke nicht nur speziell für Rennfahrzeuge, sondern mit besonderen Testbedingungen für die gesamte deutsche Industrie zu schaffen.

So gesehen liegt der »Nürburgring der Traktoren« rund um Langgöns! Und Anfang April liefen in der hessischen »Grünen Hölle« geheime Tests mit Unimogs und Lastwagen – inklusive »Erlkönigen«, also Modellen, die noch gar nicht zu kaufen sind. Der Ort ist kein Zufall. Die Professoren Heinz Bernhard und Dirk Engelhardt sind die Köpfe hinter dem Testlauf. Beide haben in Gießen bei Professor Hermann Seufert Agrarwissenschaften studiert, promoviert und habilitiert und mit Seufert den Versuch entwickelt.

Bernhardt stammt aus Südhessen und hat mittlerweile einen Lehrstuhl an der TU München. Engelhardt kommt aus Friedberg-Echzell und leitet die Logistik und den Fuhrpark für die gesamte Raiffeisenorganisation RWZ Rhein-Main, deren Gebiet aus der südlichen Hälfte Hessens, Rheinland-Pfalz und dem Saarland besteht. Beiden zur Seite stehen Nina Zimmermann (Master of Sciences) von der RWZ sowie Bernhards wissenschaftliche Mitarbeiter (auch sie einst Studenten in Gießen) Sebastian Götz und Stefan Sagkob. Für die Logistik der Logistiker wiederum sorgt Karl-Wilhelm Langsdorf, Geschäftsführer Agrartechnik im RWZ Langgöns.

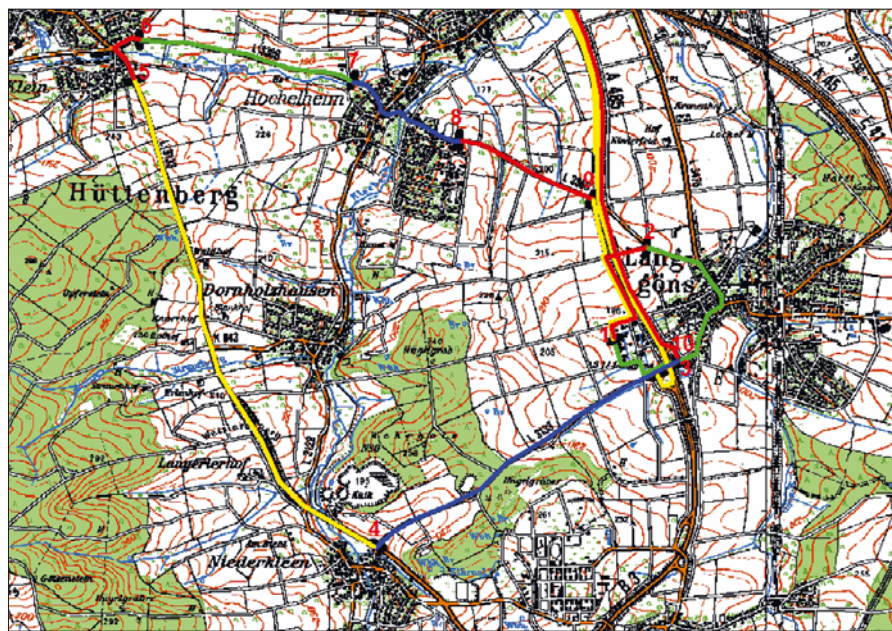
Vor acht Jahren führten Bernhardt und Engelhardt denselben Test, der umgehend weltweit nachgeahmt wurde, erstmals durch. Der technische Fortschritt, aber auch andere Umweltbedingungen machten nun einen neuen Durchgang nötig. Es traten an: Ein Unimog mit 280 PS, 400 Pferdestärken hat der Lkw, die Traktoren 230 und 350 PS. Alle drei Fahrzeugtypen haben inzwischen an Leistung zugelegt. Insbesondere bei den Schleppern sind seitdem Automatik- statt Schaltgetriebe und ein Motormanagement, das sich den Streckenbedingungen automatisch anpasst, typisch geworden. Sie könnten somit auch für längere Strecken interessant geworden sein.

Gleichzeitig hat man den Unimog wesentlich umkonstruiert, um so mehr in die Domäne der reinen landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge eindringen zu können. Und Lastwagen sind

plötzlich interessant, weil Getreidelager, Biogasanlagen oder Verarbeitungsbetriebe nicht mehr »um jede Ecke« zu finden sind. Nicht welches Fahrzeug siegt im Vergleich, lautet die simple Fragestellung, sondern: Welches Fahrzeug eignet sich für welches Transportproblem unter welchen Streckenbedingungen?

Quasi nebenbei wird auch noch die »Dolly-Achse« auf ihre Eignung hin untersucht. Das ist eine Art Adapter, mit dem die unterschiedlichen Kupplungen zwischen den Fahrzeugen und den Anhängern passend gemacht werden kann. Ein Laster kann so einen Anhänger aus der Landwirtschaft ziehen, ein Traktor einen Auflieger.

Wie ernst die Sache genommen wird und welche hohen wissenschaftlichen, aber eben auch wirtschaftlichen Stellenwert der Langgöner Test hat, zeigt das direkte Engagement der Hersteller – es handelt sich um einen waschechten »Werkseinsatz«! Sie stellen Fahrzeuge ihrer modernsten Baureihen. Und: Sie stellen auch die Fahrer, die natürlich in der Lage sind, das jeweils Optimale aus ihren Modellen herauszuholen. Die Lastwagen und Unimogs stammen von Mercedes-Benz, die Traktoren – es sind Modelle, die in dieser Ausführung



Der »Nürburgring für Traktoren« liegt in und um Langgöns! – In der »Grünen Hölle« Hessens liefen Anfang April unter Alltagsbedingungen geheime Tests mit Unimogs, Lastwagen und »Erlkönigen«. (Quelle: TU München)

noch nicht auf dem Markt sind – von einem Hersteller, der nicht genannt werden will.

Die ausgesuchte Strecke ist typisch für Transportrouten landwirtschaftlicher Güter zu Warenzentren wie die von Raiffeisen oder zur Weiterverarbeitung. Die Testträger haben bis zu zwei typische Standardanhänger (ebenfalls vom Hersteller) zu ziehen, die mit Weizen gefüllt sind. Die einzelnen Fahrten werden mit jeweils leeren, halbvollen und ganz gefüllten Anhängern durchgeführt. Der Kraftstoffverbrauch und die benötigten Zeiten werden gemessen, aber auch der Schadstoffausstoß ermittelt.

Die 19 Kilometer lange Route ist in mehrere Messabschnitte unterteilt, um Einzelanalysen durchführen zu können. Bei diesem Logistikttest sollen auch Lade- und Entladevorgänge optimiert werden. Vom RWZ (Raiffeisen Waren-Zentrale) im Gewerbegebiet an der Autobahn geht es in die Ortskerne von Langgöns. Stoppen und Anfahren im Gegenverkehr und an parkenden Autos entlang. Nach einer Schleife durch den Ort wird Niederkleen angesteuert. Der langgezogene Berg am Motocross-Gelände vorbei ist dabei von besonderem Interesse. Ebenso wie der Kreuzungsstopp mit anschließendem Anfahren Richtung Rechtenbach. Dorthin ist die Streckenführung hügelig, das Auf und Ab erfordert ebenso Schwingen wie Abbremsmanöver. Über Hochehlein geht es über eine besonders enge Landstraße wieder zurück zum RWZ. Unimog wie Lastwagen haben darüber hinaus noch eine Autobahnfahrt von Langgöns nach Kleinlinden und zurück zu absolvieren.

Traktor-Serie – Teil 3

Im Vorfeld des auch überregional bedeutsamen Traktor-Treffens am 13. Juni in Villingen veröffentlicht die »Allgemeine Zeitung« eine Traktor-Serie, die Historisches, Technisches und Regionaltypisches rund um den »Acker-Schlepper« näher beleuchtet.

Der Marktführer floppte einst, weil er einfach »zu gut« war

Hanomag: Hersteller von »Kommissbrot«, »Ackermopeds« und Lokomotiven – Markenzeichen: Robust, leistungsstark



Hanomag »Ackermoped« R12 KB – Baujahr 1957, 12 PS, Ein-Zylinder-Dieselmotor, 511 Kubikzentimeter, 800 Kilogramm. Das KB stand für »kurze Bauweise«. Wer keine Geräte (wie Mäher) zwischen den Achsen benötigte, erhielt ein besonders wendiges Fahrzeug, da der Radstand sehr kurz war. Besonderer Clou ist die nach rechts versetzte Lenkung, sozusagen »englisch«. Dadurch hatte der Bauer den gewünschten Arbeitsrand besser im Blick. Der Spitzname »Ackermoped« leitete sich vom hohen Tuckergeräusch des Zweitakt-Diesels ab. (Foto: fz)

Ein Pionier des Zeitalters der Industriellen Revolution war die Hannoversche Maschinenbau AG und ihre Vorläufer. Eisen und Stahl, Lokomotiven und eben auch bei den Landmaschinen einer der ersten, war Hanomag. Schon vor dem Ersten Weltkrieg wurden Pflüge gebaut. Und stets waren die Hannoveraner Vorreiter der Entwicklung auch im Traktorenbau. Robustheit und große leistungsstarke Fahrzeuge waren ihr Markenzeichen. Diese waren oft auch für den Straßenbau geeignet. Zudem war man als Auto- und (Klein-)Lastwagenhersteller über Jahrzehnte führend. Insbesondere bei den Motoren ergaben sich Synergieeffekte. Ein Pkw-Modell hatte den Spitznamen »Kommissbrot« und die Hanomag-Kleintransporter sind aus den »Werner«-Comics bekannt.

Sinnigerweise gab es Mitte der 1950er den ersten Flop mit dem R

12, einem »Leichtgewicht«-Traktor, der den Ruf der Zuverlässigkeit nachhaltig ruinierte. Von unserem Modell »KB« sind ganze 600 Stück verkauft worden. Hanomag gilt im Nachhinein als »zu guter« Schlepperhersteller. Von 1912 bis 1971 fertigte man zwar 250 000 Traktoren, doch zum Schluss war man nur noch in der Nische der stärksten Fahrzeuge aktiv. Für die musste aber erst recht kostenaufwendig entwickelt werden, während der Markt (noch) zu klein war.

Der Niedergang hatte sich bereits angekündigt: Im Boomjahr 1955 Marktführer in Deutschland, fünf Jahre später nur noch Sechster. Der Name Hanomag tauchte später meist in unrühmlichen Konkursverfahren auf, bis 2002 der japanische Baumaschinenhersteller Komatsu sein deutsches Werk als Komatsu-Hanomag am Stammsitz einrichtete. (fz)