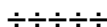


1980	Maishäcksler eine Reihe Anbaugerät
1980	Schlepper mit Zapfwelle vorn und hinten
1985	Güllewagen
1985	Hochdruck-Rundballen
1985	Kreiselmäher als Anbaugerät hinten
1985	Kreiselschwader
1985	Schlepper mit Hydraulik vorn und hinten
1990	Gerät zum Ausbreiten bei Silageanlage
1990	Kreiselmäher als Anbaugerät vorn und hinten
2000	Maishäcksler mehrere Reihen selbstfahrend
2002	Silagewagen
2003	Transportwagen für Grasschnitt zum Silo



## **Die Motorisierung der Mörshäuser Landwirtschaft**

*Volker Bott*

Die Ankunft des ersten Allgaier Schleppers im Juli 1949 war für die Jungen des Ortes ein regelrechtes Volksfest, auf dem sie ständig Runden drehen durften. In Vergessenheit geraten ist jedoch, dass dieser Schlepper nicht der Erste im Ort war, sondern der Zweite. Denn ein viertel Jahr zuvor erwarb der Landwirt Valentin Jacob einen Lanzglühkopf Bulldog vom Typ HN5 D3506 Allzweck. 20 PS, 4764 ccm Hubraum, ein Zylinder Zweitakt, 6V2R Gänge, 20 km/h mit Riemenscheibe, Zapfwelle und Mähwerk reichten 1949 für einen 25 Hektar Betrieb aus. Für Hackfrucht und leichte Pflegearbeiten standen weiterhin zwei Kaltblutpferde, wie bei einigen anderen Landwirten im Ort auch, bis Anfang der 70er Jahre zu Verfügung. Doch ein viertel Jahr später tauschte er diesen „Lanz“ gegen einen Allgaier R18 ein, den sein Sohn Ernst auf einer Ausstellung auf dem Fritzlarer Pferdemarkt entdeckte.

Allgaier, damals ein Newcomer auf dem deutschen Schleppermarkt erfreute sich in jener Zeit großer Zulassungszahlen. Die robuste, einfache, liegende Einzylinderviertaktmaschine mit 1,8 Liter Hubraum und 18 PS sowie Verdampfungskühlung war in der damaligen Zeit eine gute Antwort auf die Frage der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Die Technik basierte wie beim Lanz zwar noch auf Vorkriegsniveau, jedoch war der Allgaier vom Handling besser, wendiger, leichter zu starten und verfügte im Gegensatz zum Lanz über eine Differenzialsperre, was in unserer Gegend der Mittelgebirgshanglagen sehr wichtig war.

Der Allgaier gehört heute dem Landmaschinenfachbetrieb Kümmel und Willi Bernhardt aus Nausis und ist im stehenden Festzug zu besichtigen. Es zogen in den nachfolgenden Jahren noch einige Allgaier in Mörshäuser Höfe ein. Der Allgaier kostete 1949 ungefähr 6400 DM, ein Lanz circa 7600 DM. Wesentlich tiefer muss man heute in die Tasche greifen: Ungefähr 75000 Euro kostet ein durchschnittlicher Mittelklasseschlepper.

Einen erheblichen Anteil an der landwirtschaftlichen Motorisierung hatte die Firma Schmoll. Nach Krieg und Gefangenschaft wurde die ehemalige Schmiede vom Schlossermeister Heinrich Schmoll zu einer Landmaschinenreparaturwerkstatt mit Kramerschleppervertretung ausgebaut. Die badische Schlepperfabrik mit Sitz in Gutmadingen und Überlingen expandierte in jener Zeit sehr stark und baute in der jungen Bundesrepublik ein flächendeckendes Händlernetz auf.

So waren es Anfang der 50er Jahre vor allem jene Kramerschlepper der unteren bis mittleren Leistungsklassen zwischen 11 und 22 PS, die die Arbeit auf den Höfen beim Pflügen, Eggen, Säen, Ernten, Mähen und bei allen anderen landwirtschaftlichen Arbeiten erleichterten. Diese „Brot-und-Butter-Schlepper“ von Kramer, mit ihrem luftgekühlten Deutz, beziehungsweise wassergekühlten Güldner MWM und später auch Perkins-Motoren brachten die landwirtschaftliche Motorisierung Mörshausens voran. Drei von ihnen, darunter ein KA15 und zwei Export 350, sind seit dem Tag ihrer Erstzulassung beziehungsweise Auslieferung bis heute auf den Betrieben der Familien Helmut, Kurt und Karl Jacob in Mörshausen.

Der Firma Schmoll brachte die Kramerschlepperwelle der 50er Jahre einen regelrechten Boom. 1952 wurde an der Hauptstraße 36 ein neues Wohnhaus mit Werkstatt errichtet (heute Familie Sinning, ehemaliger Edekaladen). Hier wurden Kramerschlepper repariert und verkauft, der ganze Hof bis zur Straße stand voll, und sonntagmorgens, wenn die Bauern Zeit hatten, setzte hier reger Handel ein, der weit über den damaligen Kreis Melsungen hinaus ging. Später kam noch Lohndrusch, und 1967 eine John-Deere-Vertretung hinzu, außerdem wurde ein neues Werkstattgebäude in Altmorschen errichtet. 1974, zwei Jahre nach dem Tod von Heinrich Schmoll, stand die Firma allerdings vor dem Aus. Die Schlepperwelle der Anfangsjahre war längst abgeebbt, Gewinnmargen waren niedriger bei ungleich höheren Investitionen.

Doch die Motorisierung ging weiter, gab es Anfang der 50er Jahre noch über 20 landwirtschaftliche Betriebe mit einer Nutzfläche von zwei bis 25 Hektar, so gibt es heute noch elf Betriebe, mit Nutzflächen zwischen zwei und 100 Hektar, vier davon sind Vollerwerbslandwirte.

Die gesamte landwirtschaftliche Gemarkungsfläche der Gemeinde von derzeit 347 Hektar war in der Vergangenheit etwas größer, da einige Hanglagen aufgeforstet worden sind. Da die Landwirte jedoch auch außerhalb der Gemeindegemarkung durch Kauf oder Pacht Flächen erworben haben sind die zu bewirtschafteten Flächen der Mörshäuser Bauern insgesamt mehr geworden.

Dementsprechend haben sich natürlich auch die Schlepper verändert. Mittelklasse war 1955 22 PS, heute 100. Elektrischer Anlaser, Hydraulik, Kriechganggetriebe, Doppelkupplung - damals optional, heute Selbstverständlichkeiten.

Doch längst ist die Entwicklung weitergegangen. Mit Kabine, Allrad, vollautomatischen CVT Getrieben, Turboladern, elektronischem Motormanagement, Joystick-Schaltungen und elektronischer Hubwerksregelung – um nur einige technische Meilensteine im Schlepperbau zu nennen. Es wird auch in Zukunft keinen Stillstand geben, denn in keinem anderen Wirtschaftszweig gilt die Logik „wachsen oder weichen“ so sehr wie in der Landwirtschaft.

Heute gibt es in Mörshausen 53 Schlepper von 11 bis 145 PS der unterschiedlichsten Marken. Ein erheblicher Teil davon sind der Kategorie „Oldtimer“ einzuordnen, auch hier tummeln sich einige „Verrückte“, die diesem Hobby frönen, weil jeder alte Schlepper ein erhaltenswertes technisches Denkmal ist. So muss man die Dinge in ihrer Zeit sehen und damit vergleichen, war 1949 ein R18 beim Pflügen leistungsfähiger als ein Pferdegespann, ein 11er Kramer flotter als zwei Kühe, so sind heute die immer größer werdenden Flächen auf Dauer nur mit modernster Technik für den Landwirt zu bewältigen. Denn ohne diese Technik ist es nicht möglich, die Menschheit, weder in Deutschland



Bild rechts:  
Allgaier R18 aus 1949 von Ernst Jacob  
(† 2002), am Steuer Walter Kümmeel

noch in der Welt, zu ernähren. Somit ist die Motorisierung und Mechanisierung der Landwirtschaft in unserem kleinen Ort, wie auch in der übrigen Welt, kein Selbstzweck, sondern schlichte Notwendigkeit.

Kramer, Georg Becker, 1952 Güldner 17 PS mit Anlasser 2 Zylinder der Karl Jacob; 1955 Mc Cormik 22 PS Anlasser 3 Zylinder Zapfwelle Adam Reinbold; 1952 Fendt Dieselross Kurt Schmidt; 1954 Normag Heinrich Jungermann.



Bild links: Kramer KA15 aus 1955 mit Helmuth Jacob am Steuer



Bild rechts: Kramer KL11, 1954 von Firma Schmoll an Familie Karl Koch ausgeliefert, heutiger Besitzer Architekt Thomas Wunderlich, Mörshausen



Bild oben: Adam Reinbold und Alexander Koch 1984 auf IHC DED 3, seit 1955 zugelassen



Bild oben: Güldner, Karl Jacob



Bild rechts: Allgeier Jacob und Kramer Becker