

Klaus Herrmann

DIE

FENDT

CHRONIK



Vom Dieselloch zum globalen
und digitalen Full-Line-Anbieter



Klaus Herrmann

DIE FENDT CHRONIK

Klaus Herrmann

DIE
FENDT
CHRONIK

Vom Dieselross zum globalen
und digitalen Full-Line-Anbieter

6. aktualisierte und erweiterte Auflage

174 Farbfotos
44 sw-Fotos
29 Zeichnungen
6 Seiten Tabellen

Bildnachweis:

Alle Abbildungen stammen aus dem Fendt-Archiv, bis auf die Seiten 4/5 und 14/15: Aquarelle von Eisenschmidt jun., Stadtmuseum Marktoberdorf und die Seiten 180, 182–185, 187, 198 und 201: Klaus Herrmann, Leinfelden-Echterdingen.

Die in diesem Buch enthaltenen Empfehlungen und Angaben sind vom Autor mit größter Sorgfalt zusammengestellt und geprüft worden. Eine Garantie für die Richtigkeit der Angaben kann aber nicht gegeben werden. Autor und Verlag übernehmen keine Haftung für Schäden und Unfälle. Bitte setzen Sie bei der Anwendung der in diesem Buch enthaltenen Empfehlungen Ihr persönliches Urteilsvermögen ein. Der Verlag Eugen Ulmer ist nicht verantwortlich für die Inhalte der im Buch genannten Websites.

Anmerkung zur Schreibweise (Gendering): Gendergerechtigkeit und Inklusion sind bei uns gelebte Praxis – bei der Auswahl unserer Themen, bei der Recherchearbeit, in der Gestaltung. Unsere Texte meinen alle. Damit unsere Inhalte jedoch gut lesbar bleiben, verzichten wir in diesem Werk auf die jeweilige Mehrfachnennung oder Anpassung der Schreibweise bestimmter Bezeichnungen an die weibliche, männliche oder diverse Form.

Bibliografische Information der Deutschen

Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

© 2022 Eugen Ulmer KG

Wollgrasweg 41, 70599 Stuttgart (Hohenheim)

E-Mail: info@ulmer.de

Internet: www.ulmer.de

Projektleitung/Lektorat: Pia Fehrenbach

Herstellung: Isabell Scherrieble

Umschlaggestaltung: Carolin Nuscheler, Resi Agentur

Satz: r&p digitale medien, Echterdingen

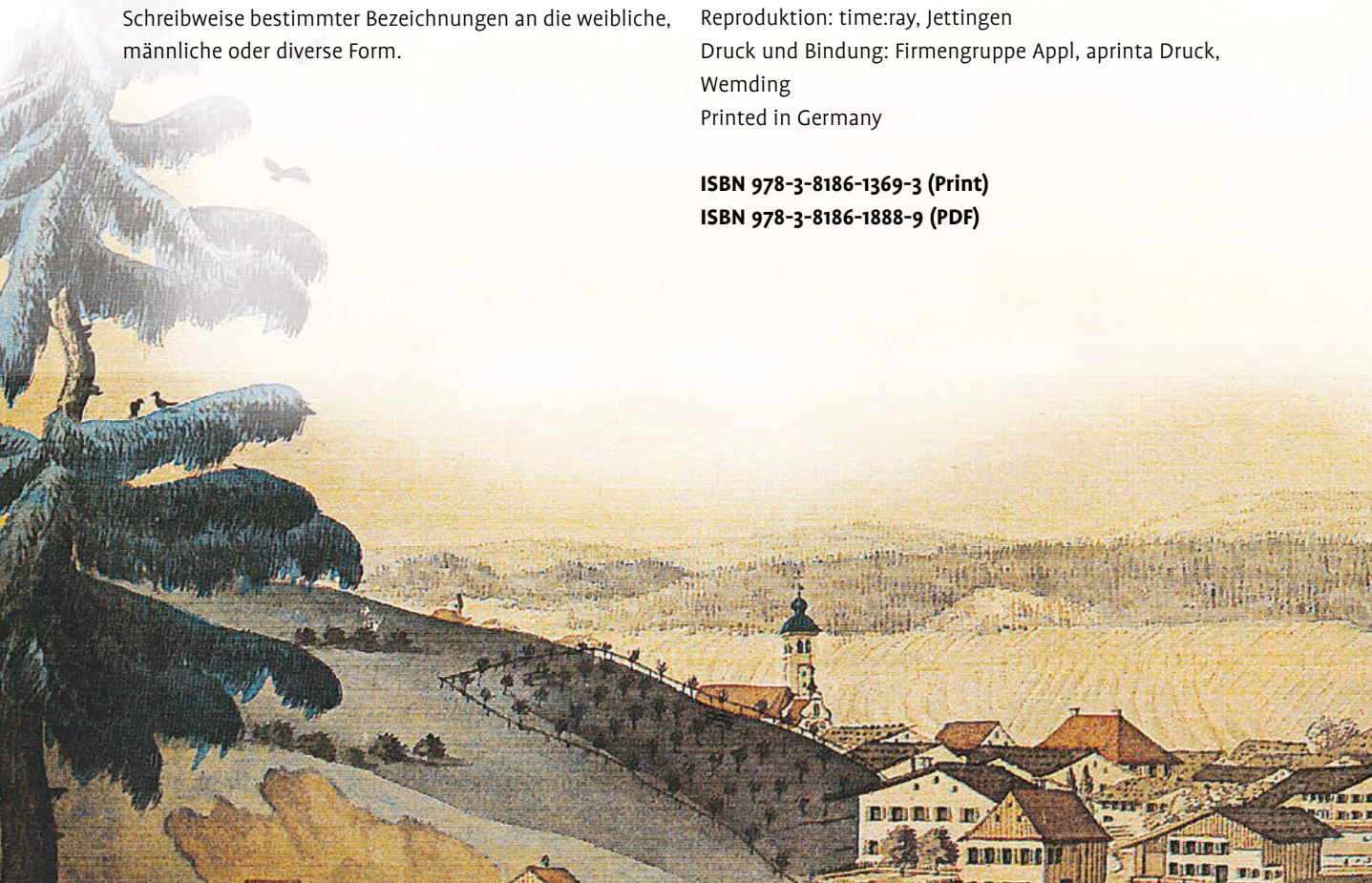
Reproduktion: time:ray, Jettingen

Druck und Bindung: Firmengruppe Appl, aprinta Druck, Wemding

Printed in Germany

ISBN 978-3-8186-1369-3 (Print)

ISBN 978-3-8186-1888-9 (PDF)



Inhalt

Aus dem Vorwort zur 1. Auflage	6
Vorwort zur 6. Auflage	7
Die Familie Fendt und ihre Geschichte	8
Der selbstfahrende Fendt-Grasmäher	15
Die Dieselmotoren der 30er-Jahre	20
Fendt im 2. Weltkrieg	38
Mit den Dieselmotoren erfolgreich durch die schwere Zeit nach dem 2. Weltkrieg	45
Der Fendt-Geräteträger entsteht	63
Fix, Farmer und Favorit als Trümpfe im Traktorenbau der 60er-Jahre	70
Fendt do Brasil	91
Mit neuen Traktoren auf dem schwierigen Schleppermarkt der späten 60er- und frühen 70er-Jahre	95
Vom Produktionsrekord zur Krise	113
»Wer Fendt fährt führt«: Als Marktführer durch die 80er-Jahre	124
Technische Innovationen – Garanten für den Erfolg in den 90er-Jahren	146
Fendt im AGCO-Unternehmensverbund	168
Mit Vario ins 21. Jahrhundert	181
Zukunftssicherung durch Innovationen	187
Der Weg zum Global Player	221
Tabellenanhang	245
Stichwortverzeichnis	251



Aus dem Vorwort zur 1. Auflage

(März 2000)

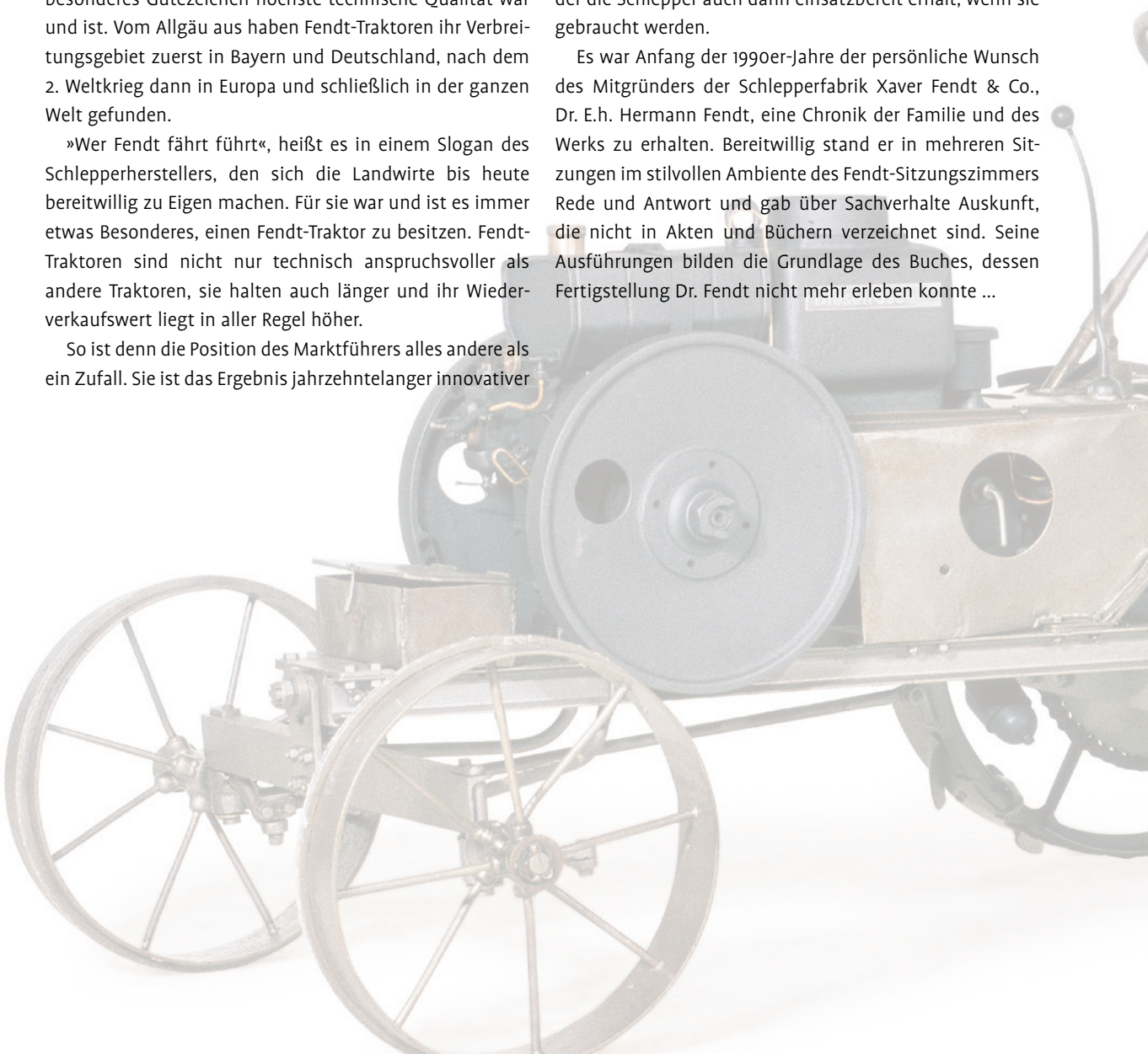
Jeder, der sich der deutschen Landwirtschaft verbunden weiß, kennt den Namen Fendt. Seit mehr als 70 Jahren werden unter dieser Bezeichnung Traktoren gebaut, deren besonderes Gütezeichen höchste technische Qualität war und ist. Vom Allgäu aus haben Fendt-Traktoren ihr Verbreitungsgebiet zuerst in Bayern und Deutschland, nach dem 2. Weltkrieg dann in Europa und schließlich in der ganzen Welt gefunden.

»Wer Fendt fährt führt«, heißt es in einem Slogan des Schlepperherstellers, den sich die Landwirte bis heute bereitwillig zu Eigen machen. Für sie war und ist es immer etwas Besonderes, einen Fendt-Traktor zu besitzen. Fendt-Traktoren sind nicht nur technisch anspruchsvoller als andere Traktoren, sie halten auch länger und ihr Wiederverkaufswert liegt in aller Regel höher.

So ist denn die Position des Marktführers alles andere als ein Zufall. Sie ist das Ergebnis jahrzehntelanger innovativer

Forschung, hochwertiger Produktqualität und eines leistungsfähigen Vertriebs, der dafür sorgt, dass die Landwirte nicht nur den Traktor erhalten, den sie wünschen, sondern der die Schlepper auch dann einsatzbereit erhält, wenn sie gebraucht werden.

Es war Anfang der 1990er-Jahre der persönliche Wunsch des Mitgründers der Schlepperfabrik Xaver Fendt & Co., Dr. E.h. Hermann Fendt, eine Chronik der Familie und des Werks zu erhalten. Bereitwillig stand er in mehreren Sitzungen im stilvollen Ambiente des Fendt-Sitzungszimmers Rede und Antwort und gab über Sachverhalte Auskunft, die nicht in Akten und Büchern verzeichnet sind. Seine Ausführungen bilden die Grundlage des Buches, dessen Fertigstellung Dr. Fendt nicht mehr erleben konnte ...



Vorwort zur 6. Auflage

Was seit Erscheinen der 5. Auflage im Jahre 2015 auf dem Traktoren- und Landmaschinensektor geschehen ist, ist rahmensprengend. Die Digitalisierung ist mit Macht in den landwirtschaftlichen Produktionsprozess eingezogen und hat die Landtechnik voll erfasst. Daten werden allerorten gewonnen, verarbeitet, geprüft und weitergeleitet. Fahrerkabinen von Traktoren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen erinnern inzwischen an Flugzeugkabinen, so voll gespickt mit Instrumenten, Monitoren, Kameras und Displays sind sie. Fast vergessen wird darüber, dass auch der Komfort in den Kabinen gewaltig zugenommen hat. Mehrfach gefederte Sessel, qualifiziertes Frischluftmanagement und eine Panoramascheibe sorgen dafür, dass der Fahrer auch nach einem vielstündigen Arbeitstag einigermaßen brauchbar von der Maschine steigen kann. Fasst man die Entwicklungen zusammen, dann darf getrost festgestellt werden, dass sich in sieben Jahren rund um den Traktor und die großen Selbstfahrmaschinen mehr verändert hat als früher in mehreren Jahrzehnten. Fendt, die landtechnische Perle des AGCO Konzerns, hat diesen Prozess maßgeblich mitgestaltet. Als globaler und nachhaltiger »Innovations-treiber« sieht sich das Unternehmen und der Markt honoriert dies mit exzellenten Verkaufszahlen. Dies zu würdigen

ist Anliegen der 6. Auflage der Fendt Chronik. Sie führt Bewährtes fort und betritt doch fortwährend Neuland. Agrartechnik ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, sie ist auch innovativ, nachhaltig und richtig spannend. Vorliegendes Buch will dies am Beispiel des bayerischen Traktoren- und Landmaschinenherstellers Fendt belegen. Ohne Unterstützung durch ausgewiesene Experten wäre dies nicht möglich gewesen.

Mein besonderer Dank gilt Sepp Nuscheler, bis Ende 2020 Chef der Fendt Presse und Öffentlichkeitsarbeit, sowie seiner Nachfolgerin Manja Morawitz. Sie haben das Projekt Neuauflage von Anfang an gefördert und umfangreiches Tabellen- und Bildmaterial beige-steuert.

Mein Dank gilt auch Frau Fehrenbach vom Ulmer Verlag. Als Freundin der Fendt Produkte hat sie sich der Aufgabe des Lektorats engagiert angenommen und wesentlich zur jetzt vorliegenden Form des Buches beigetragen.

Ein letzter Dank gebührt meiner Frau. Fünf Auflagen hat sie gewissenhaft Korrektur gelesen und den Autor immer wieder mit guten Anregungen aufgemuntert. Die Fertigstellung der 6. Auflage mitzuerleben, war ihr leider nicht mehr vergönnt.

Klaus Herrmann

Die Familie Fendt und ihre Geschichte

Traktoren haben die Welt verändert. So banal diese Feststellung auch klingt, so zutreffend ist sie. Wer es nicht glaubt, der mag in die Teile der Erde gehen, wo nach wie vor Landwirtschaft als Hand- oder Gespannarbeit betrieben wird. Blut, Schweiß und Tränen herrschen dort bei Menschen und Tieren vor, und dennoch ist der Hunger nicht besiegt. In der motorisierten Landwirtschaft dagegen sieht das Bild anders aus. Dank des Einsatzes moderner Technik wurde hier der Arbeitseinsatz berechenbar. Aufwand und Ertrag werden bewusst einander gegenübergestellt mit dem Ergebnis, dass die Erträge inzwischen ein Niveau erreicht haben, welches vor wenigen Jahrzehnten noch als utopisch angesehen wurde.

Der Beitrag der Traktoren zu dieser Erfolgsgeschichte kann nicht überschätzt werden. Seit der »Erfindung« der Traktoren als von Verbrennungsmotoren angetriebenen landwirtschaftlichen Zugmaschinen im Jahre 1889 haben sie die Möglichkeiten der Landwirte gewaltig gesteigert. In nur etwas mehr als 115 Jahren haben sie bewirkt, dass die Bauern in Feld und Flur nicht nur stärker und schneller, sondern auch gezielter und schonender arbeiten können. Da, wo zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert ein Bauer ohne Traktor das ganze Jahr über körperlich hart bei Wind und Wetter schaffen musste, um drei Städter zusätzlich mit Nahrungsmitteln zu versorgen, da ist es zu Beginn des 21. Jahrhunderts ein einzelner Landwirt, der mit der Unterstützung durch seinen Traktor über 140 Städter mit qualitativ hochwertiger Nahrung versorgt.

So gewaltig die Leistungsexplosion auf dem Acker auch ausfällt, einfach ist die Landwirtschaft deshalb nicht geworden. Der Traktor ist ein allemal anspruchsvoller Helfer des Landwirts, der pfleglich behandelt, gut gewartet und vor allem gekonnt eingesetzt sein will. Nur derjenige Bauer, der seinen Traktor meisterlich zu bewegen versteht, wird auch

den durch den Traktor möglich gewordenen Fortschritt zur Gänze ernten.

Zu den Traktoren, die sich weltweit sowohl bei den Landwirten als auch bei der allgemeinen Öffentlichkeit einer besonderer Wertschätzung erfreuen, gehören seit Jahrzehnten die Fendt-Traktoren. Dies mag überraschen, schließlich ist Deutschland, die Heimat der Fendt-Traktoren, weder das Ursprungsland der Traktoren, noch der weltweit dominierende Absatzmarkt. Doch Qualität ist auf Dauer immer noch das beste Erfolgsrezept, national wie international. Dies hat man sich in der engeren Heimat der Fendt-Traktoren, dem Allgäu, traditionell auf die Fahne geschrieben, nicht nur in der Landwirtschaft und im Maschinenbau, sondern auch in Gewerbe und Handel, bei den Dienstleistungen und im Tourismus. Kommen dann noch das Bekenntnis zur eigenen Herkunft, der Stolz auf die eigene Leistung, die enge Verbindung zu Land und Leuten sowie die stete Bereitschaft hinzu, den Fortschritt nicht nur aufzunehmen, sondern tatkräftig mitzugestalten, dann soll das Werk, bei der Firma Fendt der Traktor, schon gelingen.

Der Name Fendt ist wahrlich kein Allerweltsname wie Meier und Müller, Schmidt und Schulze. Aber so ganz selten ist er auch nicht. Konrad Fendt, ein historisch interessierter Schullektor aus dem Landkreis Günzburg, hat einmal den Fendts nachgespürt und allein in den Telefonbüchern Deutschlands und Österreichs rund 8000 auf den Namen Fendt registrierte Telefonanschlüsse gefunden. Als er dann auch noch den Stammbäumen nachging, hatte er zuletzt die Namen von annähernd einer Viertelmillion Fendts beisammen.

Auffallend dabei war, dass die überwältigende Mehrheit der Fendt, Fend oder auch Fent im süddeutschen Raum, in Tirol/Südtirol und in Elsaß/Lothringen beheimatet war bzw. ist. Seltener dagegen trifft man Personen mit dem

Namen Fendt in Nord- und Ostdeutschland oder im Ausland. Zwar hat es einige Fendts im Zuge der großen Wanderungsbewegungen des 18. und 19. Jahrhunderts ins rumänische Banat oder gar nach Australien und Amerika geführt, doch zu einem größeren Zusammenschluss der »Auslands-Fendts« kam es nicht.

Woher der Name Fendt genau kommt, ist nicht einwandfrei nachzuweisen. Eine Spur führt in das Tiroler Ötztal, wo es eine kleine Siedlung namens Vent gibt. Doch auch in Oberbayern gibt es Hinweise auf die Fendts. So trägt ein kleiner Ort nahe der Stadt Weilheim den Namen Fendt, und im Mangfall-Gebiet fließt bis auf den heutigen Tag ein Fendt-Bach. Die Heimat der Fendts dürfte denn auch das Gebiet Oberbayern/Tirol sein, wobei einiges dafür spricht, dass die Fendts aus dem Ammergauer Graswangtal stammen.

Diesen Hinweis verdankt man der Chronik des weltberühmten Klosters Ettal, welche anfangs des 14. Jahrhunderts von einem Jäger Heinrich der Vende berichtet. Er soll im Jahre 1329 den aus Rom zurückkehrenden Kaiser Ludwig der Bayer nach Ampferang ins Ammertal geführt und ihn bei der Suche nach einem geeigneten Platz für ein neu zu errichtendes Kloster beraten haben. Heinrich der Vendes Vorschlag stieß beim Monarchen auf gute Resonanz. In der Ettaler Chronik jedenfalls heißt es: »Der Kaiser ließ ihn dort ein hölzernes Haus bauen und den Wald ausreuten«.

Auch ein Jahre später, 1330, tritt Heinrich der Vende bei der Grundsteinlegung des als bayerischer Gralstempel angelegten Mönchs- und Ritterstifts von Ettal wieder in Erscheinung. Obwohl er nicht zur Kernmannschaft der Gelöbnisstiftung zählt, so müssen die Verdienste des Jägers doch beachtlich gewesen sein. Immerhin adelt der Kaiser Heinrich, dessen Nachkommen sich eine Zeit lang sogar »Fend von Ammergau« nannten, noch im gleichen Jahr.

Das Geschlecht der Fendt verbreitete sich von Ammergau ausgehend in ganz Oberbayern. So findet sich 1478 in Ammergau der Pfarrer Hans Fend, und für das Jahr 1491 ist als Abt des Klosters Polling ein Johannes Fend nachgewiesen. In Oberammergau wiederum soll es Fendts sogar seit dem 13. Jahrhundert geben und auch in Berchtesgaden sind Fendts seit dem ausgehenden Mittelalter bezeugt.

Zumindest ein Familienstamm wendet sich im 15. Jahrhundert nach München und erwirbt dort das Bürgerrecht. Noch heute zweigt in Schwabing von der Leopoldstraße eine Fendtgasse ab. Sie erinnert an den Gesandten Fendt des



Wappen im Schild der Fendt von Ammergau im 14./15. Jahrhundert.

Bayernherzogs Albrechts V., der Mitte des 16. Jahrhunderts regierte. Daneben werden Fendts aber auch in der Nähe von Peißenberg und in Peiting sesshaft, wo sie durchweg als ehrbare Handwerker ihr Auskommen fanden.

Ungewiss ist, warum Sylvest Fendt zusammen mit seiner Frau Eva im Jahre 1639 von Peiting aus nach Oberdorf umzog. Oberdorf, im Jahre 1150 erstmals urkundlich erwähnt, war zwar als Markt und Gerichtssitz des Fürstbistums Augsburg zu regionaler Bedeutung gelangt, doch hatte der Dreißigjährige Krieg den Ort nachhaltig in Mitleidenschaft gezogen. Über viele Jahre hinweg bestimmten in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts Pestzüge, Plünderungen, Brandschatzungen und Kontributionszahlungen das Geschehen und schufen eine Atmosphäre bedrückender Angst.

Doch als ob dies alles nicht genug sei, erfasste 1635 eine große Missernte die ohnehin geschwächten Menschen in Oberdorf und Umgebung. 450 Personen sollen binnen eines Jahres in der Oberdorfer Pfarrei gestorben sein – zuletzt war fast die Hälfte der Häuser und Güter verödet. Doch vielleicht war es gerade dieses Desaster, welches Sylvest Fendt nach Oberdorf lockte? 34 Jahre alt, stand er im besten Mannesalter und rechnete sich als geschickter Schlossermeister



Blick von Marktoberdorf aus auf die Allgäuer Alpen.

und Turmuhrmacher einige Chancen aus, beim Wiederaufbau mitwirken zu können. Tatsächlich hieß ihn die Stadt willkommen und erteilte ihm ohne größere Umstände am 6. Oktober 1639 das Bürgerrecht.

Sylvest Fendt war ein ehrbarer und geschickter Schlosser, dem bis zu seinem Tode im Jahre 1656 die Arbeit mit Hammer und Zange, an Esse und Glut nicht ausging. Er begründete die Oberdorfer Fendt-Linie, die sich im Laufe der Jahrhunderte zwar in mehrere Zweige verästelte, doch insofern eine Konstante aufwies, als sie ganz überwiegend dem metallverarbeitenden Handwerk verbunden blieb. Ein Anwesen in der Nähe des Rathauses diente als Wohnhaus und Werkstatt zugleich und entwickelte sich zu einer guten Adresse im Ort.

Davon profitierten auch Sohn Johann (1631–1701) sowie Enkel Andreas (1658–1714). Von Letzterem ist übrigens ein kunstvoll gestaltetes schmiedeeisernes Altargitter erhalten geblieben, das 1708 in der Kirche Sankt Nikolaus zu Unterthingau angebracht wurde. Seinen Wert offenbaren nicht zuletzt die erhalten gebliebenen Kirchenbücher. 208 Gulden kostete das Gitter, was zu Beginn des 18. Jahrhunderts alles andere als eine Kleinigkeit war. Gleiches gilt für die Referenz, die der Hofmarschall des bayerischen Königs Kirche und Altargitter erwies.

Ein solider, zünftiger Handwerker war auch Johann Fendt (1691–1765). Schlosser wie die Vorfahren, gab er sich mit der Schlosserei allein aber nicht zufrieden. Die Konstruktion und Herstellung von Kirchturmuhren beschäftigte ihn, und tatsächlich zeigen Zeichnungen aus den Jahren 1736–1739, dass er es auf diesem Gebiet zu einiger Meisterschaft gebracht hatte. Sein Sohn Anton Fendt (1718–1764) wiederum widmete sich neben der Schlosserei, die nach wie vor den Broterwerb der Familie sicherte, der Bleizugherstellung.

Diese Bleizüge sind die Voraussetzung für die Bleiverglasung, wie sie vor allem bei den bunten und bemalten Kirchenfenstern zur Anwendung gelangt. Und diese Kirchenfenster hatten im 18. Jahrhundert rund um Oberdorf hohe Konjunktur. Kirchen und Klöster, an denen das Allgäu so reich ist, konnten gar nicht genug bunte Fenster bekommen. So geht das Wissen um die Bleizüge zwar auf die Antike zurück, doch Bleizüge mit Hilfe von kleinen Maschinen in verbesserter Form herzustellen, ist ein Fortschritt des 18. Jahrhunderts. Ihm hatten sich Anton Fendt und sein Sohn Johann Michael Fendt (1761–1806) verschrieben, wobei Letzterer sich auch noch als Turmuhrbauer einige Anerkennung sicherte.

Im Jahre 1788 heiratete Johann Michael Fendt in den einige Kilometer außerhalb Oberdorf liegenden Weiler Ronried. An die 20 Häuser mag der Ort umfasst haben, dessen herausragendes Bauwerk eine auch heute noch bestehende, der heiligen Hilara geweihte Kapelle war. In Ronried wurde den Eheleuten Fendt im Jahre 1792 auch der Sohn Peter Paul geboren, der der Familientradition folgend von klein auf mit den Geheimnissen der Metallverarbeitung vertraut gemacht wurde. Dabei zeigte sich der Junge rasch in besonderer Weise begabt.

Der Turmuhrbau hatte es ihm angetan, wobei das bloße Drauflos-Handwerkern nicht seine Sache war. Peter Paul ging vielmehr rational an jede sich ihm stellende Aufgabe

heran, maß und berechnete, projektierte und zeichnete, ehe mit größter Präzision die eigentliche Uhrenherstellung begann. Und die Auftraggeber honorierten diese solide Arbeit wohl. Ob in Hirschzell bei Kaufbeuren oder in Helmishofen, Peter Paul Fendts Turmuhren konnten sich sehen lassen und haben daher nicht zufällig bei Sammlern bis auf den heutigen Tag überdauert.

Im Jahre 1865 wurde Peter Paul Fendt der Ort Ronried zu klein. Er verlegte Wohn- und Arbeitsstätte zurück nach Oberdorf, dessen wirtschaftlicher Aufschwung unübersehbar war. Die 1852 in Betrieb genommene Eisenbahnlinie Kaufbeuren-Kempten beflügelte Gewerbe und Handel, auch wenn sie einige Kilometer an Oberdorf vorbei führte. Vor allem aber erlebte die Landwirtschaft rund um Oberdorf eine Blüte. Ausgehend von Zuchterfolgen mit dem »Allgäuer Vieh« entwickelte sich eine prosperierende Milch- und Käsewirtschaft, die Geld in die Oberdorfer Markung brachte.

Und mit steigendem Einkommen weitete sich der Blick der Menschen über das Allgäu hinaus. Peter Paul Fendts Bruder Matthias beispielsweise zog nach Paris, um dort als Schreiner zu arbeiten. Auch Peter Pauls Söhne Franz Xaver (1834–1899) und Theodor (1837–1907) scheuten die Ferne nicht. Die 1873 in Wien stattfindende Weltausstellung besickten sie mit Kirchturmuhren und Bleizugmaschinen, und befanden sich in wahrlich illustrierter Gesellschaft. Kein geringerer als der durch seine Romane »Kampf um die Cheopspyramide« und »Hinter Pflug und Schraubstock« bekannt gewordene Dichteringenieur Max Eyth präsentierte auf der gleichen Ausstellung die Fowler'schen Dampfpflüge, die zu jener Zeit als Symbol des technischen Fortschritts schlechthin galten.

Die von Franz Xaver und Theodor Fendt entwickelten und hergestellten Produkte fanden Abnehmer nicht nur in ganz Deutschland, sondern auch in vielen Ländern Europas. Selbst nach Nord- und Südamerika, nach Afrika, Asien und Australien stellten die Gebrüder Fendt in den so genannten Gründerjahren Geschäftsverbindungen her. Doch das Auftreten als Einheit fiel den Brüdern zunehmend schwer.

Es zeigte sich vielmehr, dass eine Aufspaltung des Betriebs in die Geschäftsbereiche Bleizugmaschinen und Turmuhren sinnvoll sein könnte. Tatsächlich trennten sich die Wege von Franz Xaver und Theodor. Während Ersterer sich in der Hauptsache auf die Bleizugmacherei konzentrierte, entwickelte Theodor vor allem den Turmuhrbau



Herstellung von Bleiprofilen für Kirchen und Klöster im 18. Jahrhundert.

Einstell-Zifferblatt einer Kirchturmuhr aus dem Jahr 1849 von Peter Paul Fendt.



weiter. Seine Uhren fanden sich zuletzt in den Kirchtürmen von Biessenhofen und Seeg, Görisried und Ebenhofen, von Wald und sogar in der ehrwürdigen Kirche Sankt Ullrich in Kaufbeuren.

Franz Xaver Fendts Bleizüge waren nicht minder originell und erlangten einige Berühmtheit. So erteilte das Kaiserliche Patentamt dem Oberdorfer Handwerker mit Urkunde Nr. 97615 vom 7. Dezember 1897 das Patent auf eine sogenannte Schnecken-Spannvorrichtung für Bleizüge, wie es sie zuvor noch nicht gegeben hatte. Gegenüber den bis dahin üblichen Spannschrauben bedeutete dies ebenso einen beachtlichen Fortschritt wie die später vorgenommene Ausrüstung der Bleizugmaschinen mit Zahnradantrieb und Riemenscheibe.

Zu diesem Zeitpunkt aber stand Franz Xaver längst nicht mehr alleine in der Werkstatt. Vier der sechs Söhne hatten das väterliche Handwerk erlernt und unterstützten zumindest zeitweise den elterlichen Betrieb. Auch machten sie den Vater auf

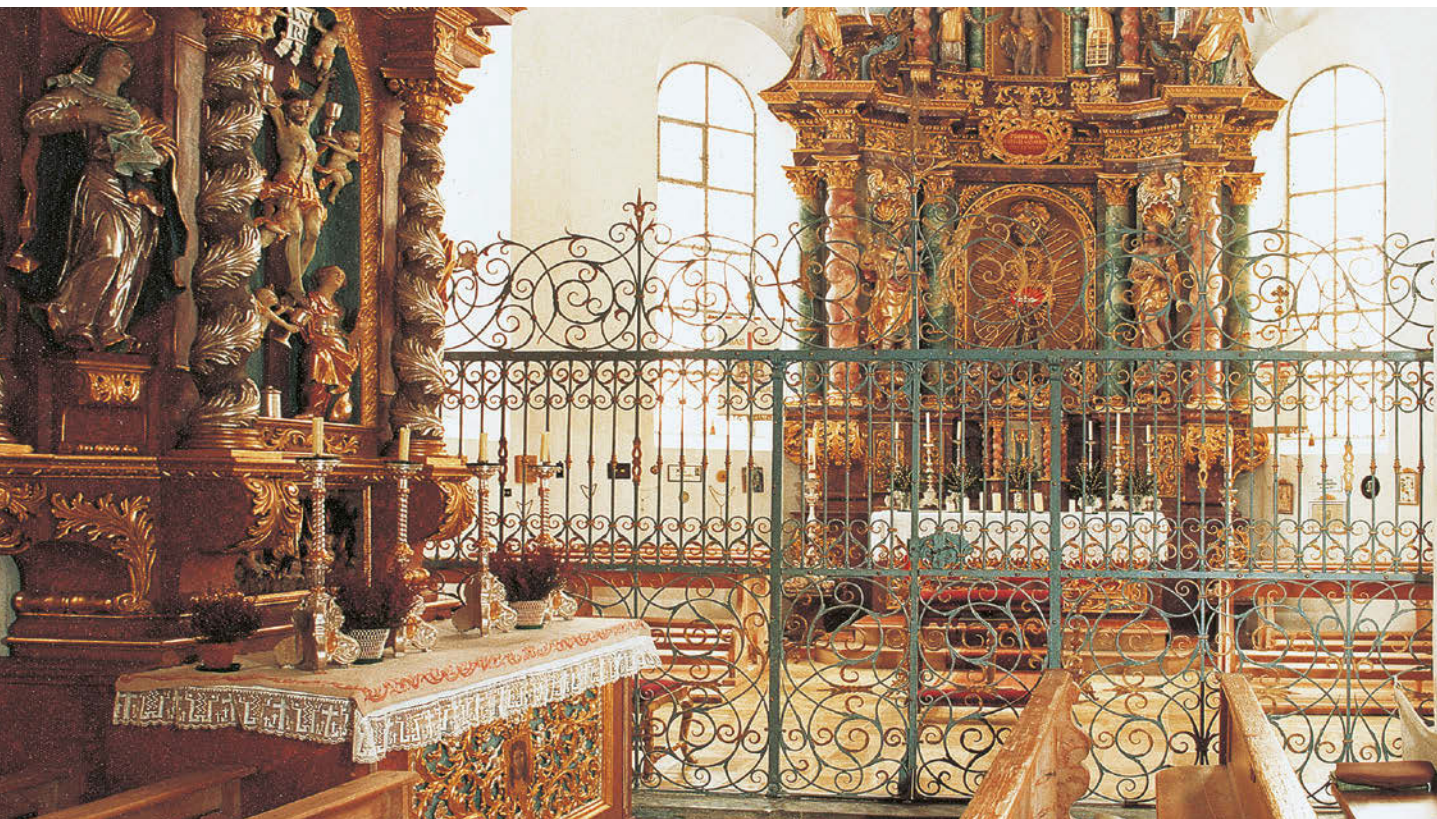
Schmiedeeisernes Altargitter in der Kirche St. Stefan, Oberthingau, von Andreas Fendt aus dem Jahr 1708.

neue, aus dem Ausland kommende Ideen aufmerksam, zählte zur Ausbildung doch stets ein längerer Auslandsaufenthalt.

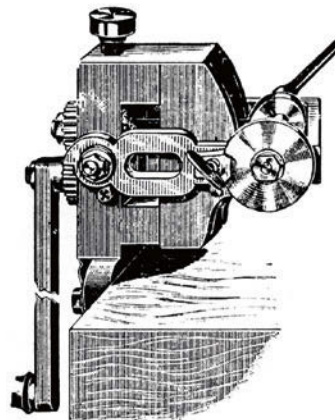
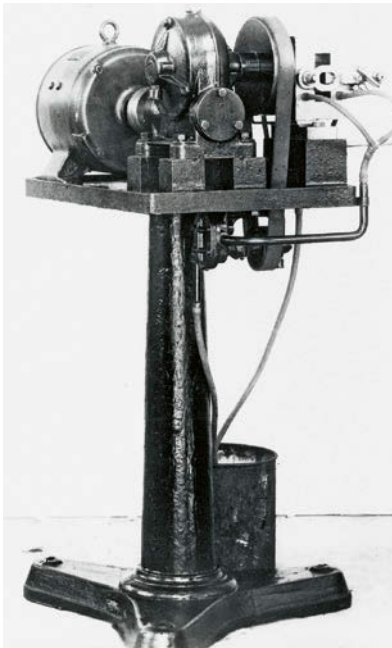
Allein auf Dauer angelegt war das Zusammenschaffen denn doch nicht. Wie bei den Fendts üblich, übernahm, als es im Jahr 1898 soweit war, der älteste der Fendt-Brüder, Johann Georg (1868–1933), den in der Oberdorfer Jahnstraße ansässigen Betrieb, der Handwerk und eine kleine Landwirtschaft umfasste.

Johann Georg war ein vielseitiger, aufgeweckter Handwerker. Als Spezialist für Bleizugmaschinen und Turmuhren machte ihm so leicht keiner etwas vor, doch sein Horizont reichte über das erlernte Fach hinaus. So erkannte er beizeiten, dass sich anfangs des 20. Jahrhunderts die hohe Zeit des Kirchenausbaus dem Ende näherte.

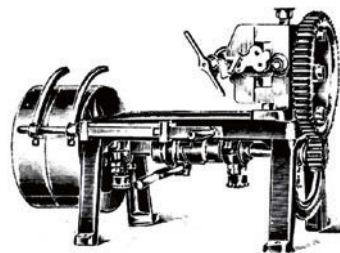
Stattdessen sah Johann Georg, wie zunehmend die Mechanisierung die Phantasie der Menschen beflügelte. Im Maschineneinsatz erkannten zunächst einzelne, dann immer mehr Allgäuer Bauern eine großartige Chance, die schwere körperliche und zudem zeitraubende landwirtschaftliche Arbeit leichter, schneller und angenehmer zu gestalten.



Die Fendt-Bleizugmaschine mit Elektromotor ist das Gesellenstück des 16-jährigen Hermann Fendt im Jahre 1927.



Patentierter Bleizugmaschine aus dem Jahr 1897 von Franz-Xaver Fendt.



Fendt-Bleizugmaschine mit Zahnradantrieb.

Für Johann Georg, von den Oberdorfern wertschätzend Meister Jörgl genannt, hieß dies, dem eigenen Betrieb einen kleinen Handel für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte anzugliedern. Da konnten nun Sensen und Dengelgeschirre, leichte Pflüge und Eggen, später sogar Grasmäher und Heuaufzüge gekauft werden. Und die Wartung und Reparatur der verkauften Gerätschaften übernahm Johann Georg Fendt auch.

Sicher, da betrat der Schlosser immer wieder technisches Neuland, insbesondere als zum landwirtschaftlichen Gerät auch noch der Vertrieb von Deutz-Stationärmotoren hinzukam. Doch der Wunsch der Bauern ließ Fendt keine Wahl. Wollte er im Geschäft bleiben, so musste er sich mit Motoren, ihrer Arbeitsweise und ihren Einsatzmöglichkeiten auseinandersetzen.

Und die Bauern rund um Markt Oberdorf, wie der Ort seit 1898 hieß, verlangten immer häufiger nach solchen Motoren. Mit ihnen trieben sie über Treibriemen oder Transmission überall dort landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen an, wo elektrischer Strom noch nicht verfügbar war. Futterschneider und Schrotmühlen, Bandsägen und Windfegen, Pumpen und Dreschkästen bewegten sich nun mit Motorenhilfe, und wenn es einen Defekt gab, behob Meister Fendt den Schaden.

Zu Hause in der Jahnstraße herrschte reges Treiben. Kunden kamen und gingen und auch Lokalpolitik wurde bei den Fendts gemacht. Als Kreisvorsitzender des Bauernverbands engagierte sich Johann Georg Fendt nachhaltig für die Berufskollegen, denen es in den 1920er-Jahren alles andere als gut ging. Bescheidene Erzeugerpreise, vor allem aber der ab 1926 stark fallende Milchpreis stellten so manche bauerliche Existenz in Frage. Doch damit nicht genug. Rund um die Uhr war es die eigene Familie, die die Eltern Fendt auf Trab hielt. Sieben Kinder, vier Mädchen und drei Jungen, wollten versorgt und erzogen werden. Die ersten vier Kinder der Fendts waren übrigens Mädchen, die jüngeren drei Buben. Xaver, 1907 geboren, hieß der älteste der Jungen, Hermann, 1911 geboren, der Mittlere, und Paul, 1915 geboren, der Jüngste.

Der Familientradition entsprechend, erlernten Xaver und Hermann den Schlosser- und Mechanikerberuf. In der väterlichen Werkstatt bekamen sie die erste Unterweisung im Umgang mit Hammer und Amboss, mit Bohr- und Fräsmaschine. Doch während es Xaver hinaus in die Dienste anerkannter Motoren- und Maschinenbau-firmen wie BMW und Deutz zog, um praktisches und theoretisches Können zu mehren, blieb Hermann in Markt Oberdorf.

Die Handwerksfamilie Fendt

Einen Besuch der Ingenieurschule untersagte der Vater, der ihm stattdessen, wie Hermann Fendt in späteren Jahren einmal berichtete, das Geigenspiel erlaubte. So blieb es zunächst beim Besuch der Fortbildungsschule in Markt Oberdorf und der Berufsfortbildungsschule in Kaufbeuren, kleinen, eher unscheinbaren Bildungseinrichtungen. Doch Hermann genügte dies nicht. Um seine schon in jungen Jahren aufscheinenden Fähigkeiten im Maschinenzichnen weiter zu verbessern, besuchte er aus eigenem Antrieb heraus eine Sonntagsschule, die zwischen 6 und 8 Uhr, vor dem obligatorischen Kirchgang, aufzusuchen war.

Und der Erfolg gab ihm Recht. Am 15. November 1927 legte Hermann Fendt vor der Handwerkskammer die Gesellenprüfung ab. Dass er noch immer den für die Fendt-Chronik so bedeutsamen Bleizügen verbunden war, belegt nicht zuletzt sein Gesellenstück: Eine Bleizugmaschine! Allerdings betrat er mit der Maschine technisches Neuland. Die Kopplung der Maschine mit einem Elektromotor und einem im Ölbad laufenden Schneckentrieb hatte zumindest in der Familie Fendt vor ihm keiner gewagt. Alt und Neu fanden hier zusammen, was schon bei dem gerade 16-jährigen für die Zukunft hoffen ließ.

So bleibt abschließend nur noch ein Blick auf Paul. Er war nicht für den Schlosserberuf vorgesehen, absolvierte vielmehr eine Banklehre und wurde anschließend im kaufmännischen Sektor tätig.



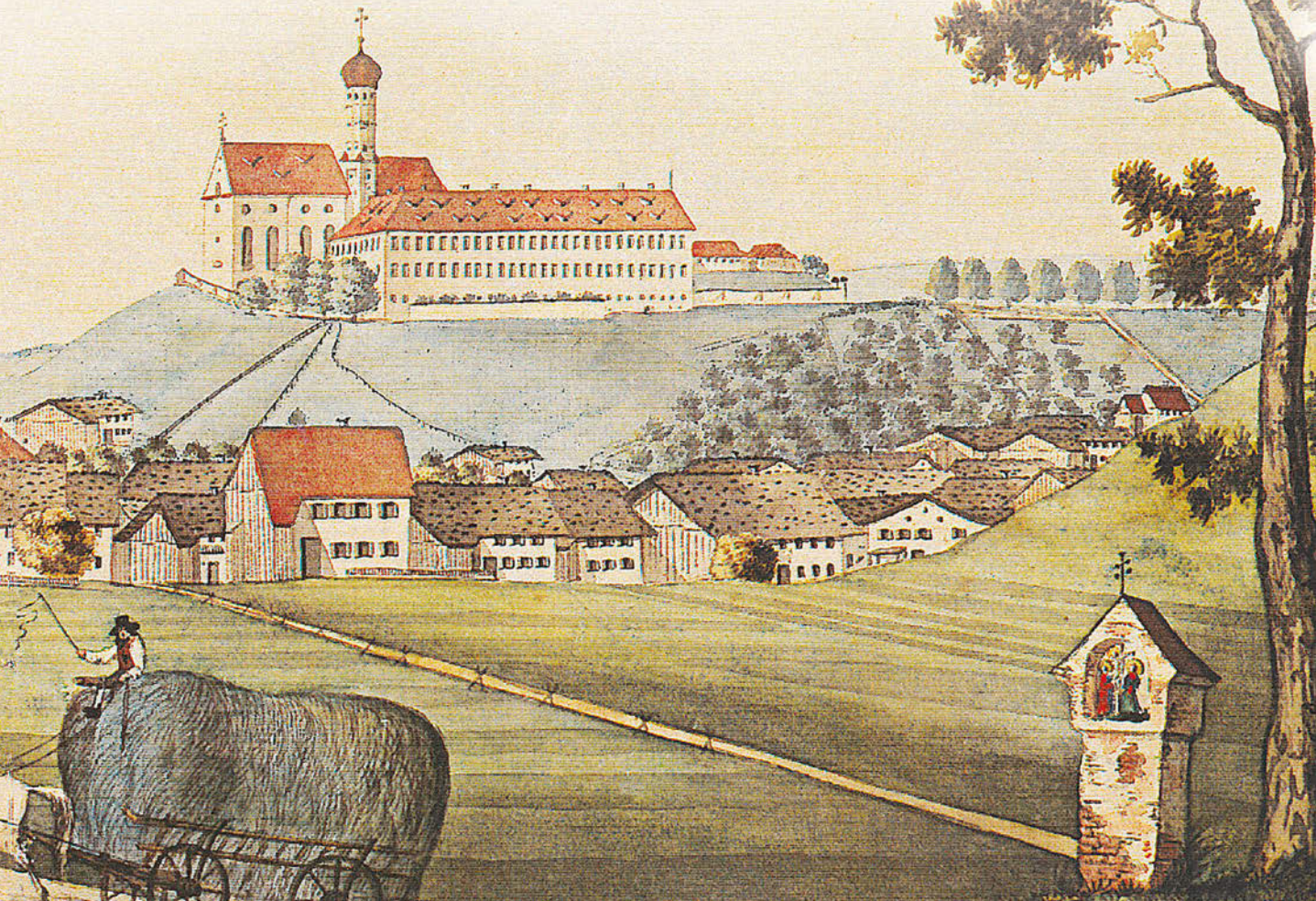
Aquarell von Eisenschmidt junior aus dem Jahre 1820
Oberdorf von der Sonnenseite – Süden.



Der selbstfahrende Fendt-Grasmäher

Die 1920er-Jahre sind in der Landtechnik durch eine zuvor nicht gekannte Aufbruchstimmung geprägt. Überall wurde auf einmal in Werkstätten und Fabriken, in Scheunen und auf Höfen geschraubt und geschlossert, um neue, interessante Landmaschinen herzustellen und auf den Markt zu bringen. Handwerkliche und mittelständische Hersteller gaben zwar den Ton an, doch selbst renommierte Großunternehmen der Rüstungsindustrie wie Friedrich Krupp und Siemens entdeckten nun die Landtechnik als zukunftssträchtiges Tätigkeitsfeld.

Da mochte der Staat nicht zurückstehen. 1924 beteiligte er sich offiziell an der allortorts spürbar gewordenen landtechnischen Euphorie, zählte er über das Reichsernährungsministerium doch zu den Mitinitiatoren der »Finanzierungsgesellschaft für Landmaschinen AG«, die als »FIGEL AG« beachtliche Bekanntheit erlangen sollte. Zu ihren Aufgaben gehörte unter anderem, Landwirten zinsverbilligte Mittel zur Anschaffung von Landmaschinen und Ackerschleppern zur Verfügung zu stellen. Die erste Finanzierungsaktion erfolgte 1925 und galt für insgesamt 2250 Zugmaschinen der





Hermann Fendt startet den 1928 gebauten motorisierten Fendt-Grasmäher.

Leistungsklasse 25 bis 30 PS von sieben verschiedenen deutschen Herstellern.

In der Öffentlichkeit kaum weniger wirksam war aber auch die 1925 einsetzende offizielle Förderung des »Reichskuratoriums für Technik in der Landwirtschaft« (RKTL). Der Staat stellte der aus Vertretern von Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und der Praxis bestehenden Organisation zur Durchführung umfassender Mechanisierungsvorhaben größere Finanzmittel zur Verfügung. Auch beim 1929 gegründeten Schlepper-Prüffeld in Potsdam-Bornim war der Staat präsent. Er hatte die Mechanisierung als wichtig erkannt und engagierte sich nun mit Nachdruck, um sie erfolgreich voranzubringen.

Und an Mechanisierungsprojekten bestand wahrlich kein Mangel. Alle Statistiken belegten, dass in der deutschen Landwirtschaft noch immer Hand- und Gespannarbeit vorherrschten. Nach wie vor schafften Bauern und Bäuerinnen, Knechte und Mägde in Feld und Flur, Haus und Hof länger und härter, als es in jedem anderen Beruf der Fall war. Hier

bot sich vermehrter Landmaschineneinsatz als Ausweg an, der zudem mithelfen konnte, den durch eine starke Abwanderungsbewegung vor allem junger Menschen weg vom Lande hin in die städtischen Ballungszentren begründeten Arbeitskräftemangel aufzufangen.

So machte denn das Wort von der »Leutenot« die Runde, die im bäuerlichen Berufsstand Sorgen auslöste, andererseits aber auch Chancen eröffnete. Denn nun sollten weniger Menschen von einer konstanten Fläche höhere Erträge erwirtschaften, was eine wahrlich ideale Voraussetzung für sinnvollen Maschineneinsatz bedeutete.

Diese für Deutschland insgesamt geltende Bestandsaufnahme trifft für das Bayern der 20er-Jahre und das Ostallgäu mit dem Zentrum Markt Oberdorf allemal zu. Dabei rief der körperlich anstrengende und zudem höchst witterungsabhängige Prozess der Halmfuttertergewinnung in besonderer Weise nach Mechanisierungshilfen. Bei der landtechnischen Werkstätte Fendt bekam man dies hautnah zu spüren, und es steht außer Frage, dass nicht wenige der im Jahr 1925 auf den landwirtschaftlichen Betrieben des



Ostallgäus gezählten 89 Benzinmotoren über Fendt ausgeliefert wurden. Auch was die 4862 Gespann-Grasmäher, 3254 Heuwender und -rechen der Region anging, so hatten manche von ihnen über die Markt Oberdorfer Jahnstraße den Weg auf die Bauernhöfe genommen. Und selbst wenn sie nicht über Fendt verkauft worden waren, so wurden sie doch von dort aus technisch betreut, gewartet und instand gesetzt.

Entsprechend groß war das Interesse der Fendts an allen Mechanisierungsvorgängen rund um Markt Oberdorf. Man wollte wissen, was sich auf den Höfen der weiteren Nachbarschaft tat, um für alle Fälle gewappnet zu sein. Aus diesem Grunde fragte Vater Fendt auch 1927 den Wagnermeister Lukas Heel aus Schwangau, was er mit dem soeben bei ihm erworbenen 3-PS-Benzinmotor vorhabe. Doch Heel zeigte sich zugeknöpft. Er beließ es bei einem knappen »Das weiß ich nicht« und entführte das wertvolle Stück in die eigene Werkstatt.

Dort aber begann er zu schrauben und zu hämmern, zu sägen und zu zimmern. Es dauerte nicht lange, da hatte

Heel einen motorisierten Grasmäher aufgebaut. Das Gefährt bestand aus dem auf einen McCormick-Gespann-Grasmäher aufmontierten Stationärmotor und einem lenkbaren hölzernen Vorderkarren. So weit so gut, nur mit der Befestigung einer Riemenscheibe kam Lukas Heel nicht zurande.

So rief er nach Meister Fendt, der sich den Ortstermin nicht entgehen ließ. Zusammen mit Sohn Hermann begab er sich nach Schwangau und staunte nicht schlecht, als er den Heel'schen Motormäher sah. Auf gusseisernen Hinter- und hölzernen Vorderrädern stand das Fahrzeug da, das Respekt abnötigte. Es fuhr und trieb sogar den Mähbalken an, doch was die Lebenserwartung anlangte, so herrschte bei den Fendts Skepsis vor. »So etwas können wir auch, nur besser« sagten sie auf der Heimfahrt. Die Geburt des ersten Fendt-Motorfahrzeugs war eingeleitet.

Der erste Grasmäher mit Benzinmotor im Einsatz auf dem eigenen landwirtschaftlichen Betrieb; Vater Johann Georg und Mutter Kreszentia Fendt bei der Heuernte in Markt Oberdorf.

Der Alltag des jungen Hermann Fendt sah 1927 so aus, dass er immer wieder zu Bauern hinausgerufen wurde, um bei Stationärmotoren nach dem Rechten zu schauen oder um schadhaft gewordene Landmaschinen zu reparieren. Für 16 Jahre war er ordentlich gefordert und blieb bei den Kundenbesuchen häufig genug auf sich allein gestellt. Ein Pkw stand für die Fahrten zu den Bauern ebenso zur Verfügung wie ein Motorrad, eine Raleigh, wie Hermann Fendt später mit Stolz berichtete: »Der voraussichtliche Werkzeugbedarf bestimmte die Wahl des Beförderungsmittels!« Ansonsten aber wurde in der Werkstatt geschafft, wo eine der Zeit entsprechende technische Ausstattung vorhanden war.

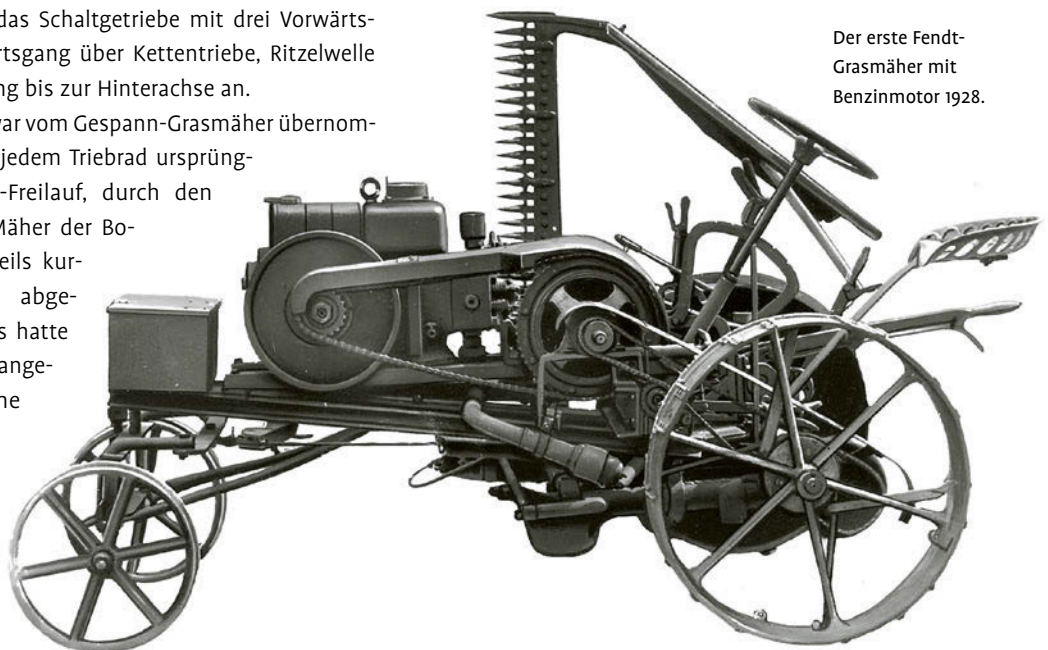
In der heimischen Werkstatt starteten Vater und Sohn Fendt die ersten Umbauten für den eigenen Motormäher. Ähnlich wie Heel gingen auch sie von einem Gespannmäher aus, nur sollte, im Gegensatz zum Schwangauer Wagner, bei ihnen der Stationärmotor vor den Fahrersitz montiert werden. Die Sicht des Fahrers auf den Motor war ihnen ebenso wichtig wie eine bessere Verteilung des Fahrzeuggewichts.

Rudolf Franke, Professor an der Technischen Hochschule Darmstadt und langjähriger Leiter des Schlepper-Prüffelds, hat den 1928 von den Fendts fertiggestellten Motormäher mehr als ein halbes Jahrhundert später, im Jahre 1980, einer gewissenhaften Prüfung unterzogen. Er beschrieb das Fahrzeug in einer Expertise und würdigte seine Eigenschaften so: »Der auf einen Rahmen gesetzte Benzinmotor trieb die Fahrkupplung und das Schaltgetriebe mit drei Vorwärts- und einem Rückwärtsgang über Kettentriebe, Ritzelwelle und Innenverzahnung bis zur Hinterachse an.

Die Hinterachse war vom Gespann-Grasmäher übernommen und besaß an jedem Triebtrad ursprünglich einen Knacken-Freilauf, durch den beim gezogenen Mäher der Bodenantrieb des jeweils kurveninneren Rades abgeschaltet wurde. Dies hatte bei der motorisch angetriebenen Maschine die unerwünschte Folge, dass der motorische An-

trieb des jeweils kurvenäußeren, seiner Antriebswelle vorlaufenden Triebrades, abgeschaltet wurde. Diesen Mangel behob Hermann Fendt dadurch, dass er das rechte bei der Arbeit stets kurveninnere Triebtrad starr mit der Hinterachswelle verband und den Freilauf des linken Triebrades in eine schaltbare Bolzen-Kupplung umänderte. Auf diese Weise konnte der Fahrer bei der Geradeausfahrt auf einer Wiese beide Triebräder miteinander starr kuppeln, wie mit einer Differenzialsperre. Das vergrößerte die Geländegängigkeit und Steigfähigkeit der Maschine erheblich. Für die Fahrt auf fester Straße reichte der Antrieb allein durch das rechte Triebtrad aus. Da das Mähwerk über die Motor-Kupplung angetrieben wurde, kam es beim Treten der Kupplung, wenn der Fahrer bei Verstopfungsgefahr schalten wollte, sofort zum Stillstand, anstatt sich frei schneiden zu können.«

Die technischen Unzulänglichkeiten spielten indes zunächst nur eine untergeordnete Rolle. Der Stolz, einen selbstfahrenden Motormäher konstruiert und hergestellt zu haben, überwog. Er übertrug sich auch auf Johann Strobel, Landwirt in der kleinen Allgäu-Gemeinde Burk bei Bertoldshofen. Bei einer Vorführung hatte er das Fahrzeug in Markt Oberdorf, dort, wo sich der heutige Fendt-Parkplatz befindet, erstmals gesehen und sogleich Gefallen daran gefunden. Ihn beeindruckte vor allem das Tempo und die



Der erste Fendt-Grasmäher mit Benzinmotor 1928.

Güte des Grünfutterschnitts und so kaufte er den Fendts den Motormäher ab.

Der tägliche Praxistest offenbarte dann aber doch die Schwächen. Nach und nach brach das Antriebsrad, verschlissen die Lenkungsseile, liefen im Getriebe verwendete Messingbüchsen aus, konnte die Motorleistung nicht zufriedenstellend auf den Boden gebracht werden. Ein ganzer Katalog von Beschwerden lief auf, doch ließen die Fendts Johann Strobels nicht im Stich. Zeitweise fuhr einer von ihnen nahezu täglich nach Burk, schaute nach dem Motormäher und reparierte, mehr noch, verbesserte das ursprüngliche Konzept.

So ersetzten sie das zu schwache und zu schmale Antriebsrad durch ein Vollscheiben-Stahlrad mit verbreiterter Lauffläche, verwendeten anstelle der schadhafte Messingbuchsen Kugellager, tauschten den ersten, von einem Opel-Pkw der Marke »Laubfrosch« stammenden Schalthebel gegen einen eisernen Eigenbau-Schalthebel aus. Perfektion trat zunehmend an die Stelle der ersten Improvisation, wobei Vater und Sohn Fendt kein Hehl daraus machten, dass ihr technisches Können mit den zu bewältigenden Problemen zunahm.

1929 waren die Fendts als Konstrukteure in besonderer Weise gefordert. Johann Strobels Sohn Anton hatte mit dem Motormäher nicht nur gemäht, er hatte das Fahrzeug auch wiederholt als Zugmaschine eingesetzt. Was wirtschaftlich sinnvoll war, erwies sich für den Mäher jedoch als ungeeignet. Einige der Getrieberitzel hielten der veränderten Belastung nicht stand und brachen. Die Getriebereparatur erfolgte, wie Hermann Fendt später berichtete, weitgehend auf dem Strobels-Hof. »Die Feile war dabei das wichtigste Gerät.«

Wichtiger aber als das handwerkliche Geschick war die innovatorische Lösung, die Antriebe von rechtem Fahrzeugrad und Mähwerk zu trennen. Fortan erfolgte der Mähwerksantrieb über eine Rutsch-Kupplung unmittelbar

vom Motor aus, was sich solange gut bewährte, wie bei Tau gemäht wurde. Arbeiteten die Strobels jedoch in trockenem Gras, dann neigte die Kupplung zum Durchrutschen. Aber auch hier wussten Vater und Sohn Fendt Rat. Sie bauten in die Kupplung stärkere und zudem einstellbare Federn ein und erreichten so eine Anpassung an die unterschiedlichen Belastungen. Als überraschend robust und störunanfällig erwiesen sich Kupplungsbelag und Vergaser. Sie bereiteten weit weniger Probleme als alle gusseisernen Fahrzeugteile, die immer wieder brachen. Erst als die Fendts sie durch Teile aus Stahl ersetzten, wurden sie tauglich für den Praxiseinsatz.

Die Strobels schonten den ersten Fendt-Motormäher nicht. Bis zum Jahr 1936 haben sie mit dem Fahrzeug in ihrer Landwirtschaft geschafft. Dann zog Anton Strobels nach Markt Oberdorf und trat in das Unternehmen Fendt als Mitarbeiter ein. Auch der Motormäher ging nicht unter. Hermann Fendt konnte das Fahrzeug später zurückkaufen und überließ es dem firmeneigenen Fendt-Museum.

Der Fendt-Motormäher markiert einen wichtigen Meilenstein in der Traktorengeschichte. Er hatte seinen Anfang in der landwirtschaftlichen Arbeitsmaschine und avancierte durch das Hinzufügen eines Aufbaumotors zum Selbstfahrer. Er steht damit neben anderen Motormähern, wie sie seit 1925 unter anderem bei den Gebrüdern Kramer im badischen Gutmadingen, ab 1926 bei den Gebrüdern Hagedorn im westfälischen Warendorf und ab 1929 bei Hermann Lanz im württembergischen Aulendorf gebaut wurden.

Auch in der näheren Markt Oberdorfer Nachbarschaft wurde Ende der 1920er-Jahre an der Entwicklung eines Motormähers gearbeitet. In den Fahrzeugen von Pinzner, Altusried, sah Fendt sogar eine Konkurrenz für das eigene Produkt. Mit einiger Genugtuung registrierte er, dass die Pinzner'schen Fahrzeuge am Problem der Gusseisenbrüche scheiterten. Die Werkstofffrage, von Fendt zutreffend in ihrer Bedeutung erkannt, hatte den Ausschlag gegeben.

Die Dieselmotoren der 30er-Jahre

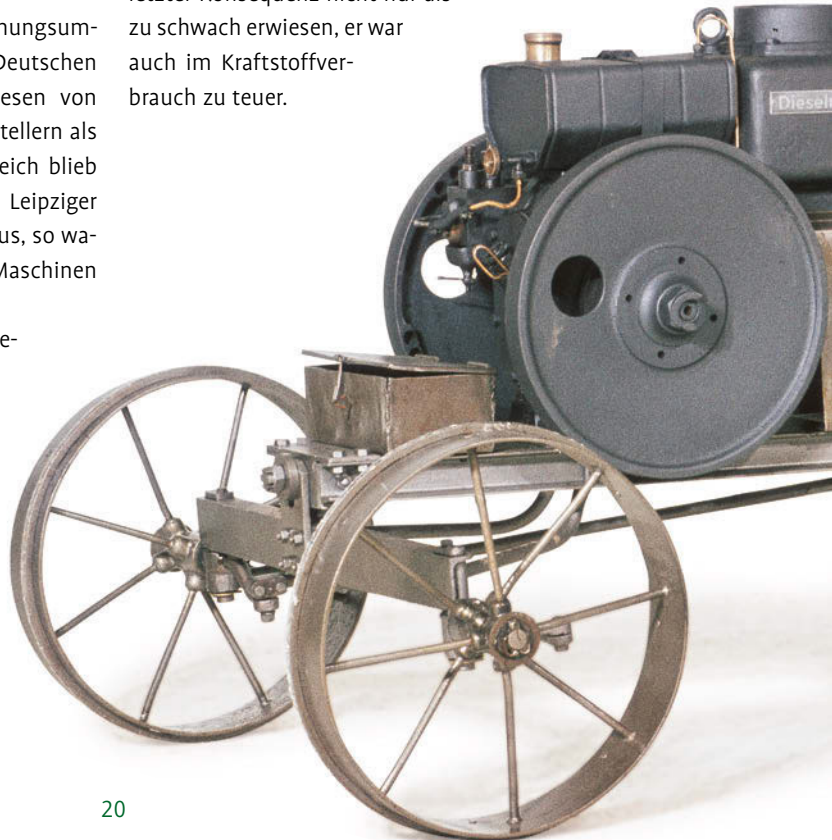
Die wirtschaftliche Situation am Ende der 20er- und zu Beginn der 30er-Jahre war geprägt von der mit dem Börsencrash des schwarzen Freitags am 25. Oktober 1929 einsetzenden Weltwirtschaftskrise. Alle objektiven Daten vom Wirtschaftswachstum über die Arbeitslosenzahlen bis hin zum internationalen Warenaustausch sprachen die eindeutige Sprache des Abschwungs. Doch noch dramatischer als die abstrakten Daten wirkte sich die unsicher gewordene Grundstimmung der Menschen aus. Hatte man in den »Goldenen Zwanzigern« noch allerorten an den Aufbruch und neue Zeiten für Wirtschaft, Technik und Kultur geglaubt, so standen die Menschen nun der Gesamtentwicklung mit verbreiteter Skepsis gegenüber.

Auch in der Landwirtschaft war der Stimmungsumschwung spürbar. Die Wanderausstellungen der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft als Indikator wiesen von 1928–1930 sowohl einen Rückgang bei den Ausstellern als auch bei den Besuchern aus. Der Schlepperbereich blieb davon nicht ausgespart. Stellten 1928 auf der Leipziger DLG-Ausstellung noch 11 Anbieter 54 Traktoren aus, so waren 1929 in München nur noch 8 Firmen mit 40 Maschinen vertreten.

Aber es waren nicht nur wirtschaftliche Überlegungen, die das reduzierte Angebot an Traktoren herbeiführten. Technische Gründe hatten vielmehr zum Rückzug etlicher der einst einflussreichen Motorflug-Hersteller geführt. Die auf die Bodenbearbeitung ausgerichteten Einzelfahrer von Akra und Pöhl, von MAN und Toro hatten sich zwar in ersten Vergleichstests achtbar geschlagen, doch in der täglichen Arbeit erwiesen sie sich gegenüber den Rad- und Raupen-Schleppern als unterlegen. Schwächen tra-

ten vor allem bei der Durchführung von Transporten auf. Da die Landwirtschaft aber »ein Transportgewerbe wider Willen« war und auch heute noch ist, verschwanden die Motorpflüge nach und nach wieder vom Markt.

In Markt Oberdorf spielten solche übergeordneten Gesichtspunkte indes kaum eine Rolle. Johann Georg und Hermann Fendt ging es vielmehr um die Weiterentwicklung des selbstfahrenden Motormähers, der im Einsatz bei den Strobels beträchtliches Entwicklungspotenzial offenbart hatte. Vor allem hinsichtlich des Motors strebten die Fendts eine Veränderung an. Der bei Strobels Fahrzeug eingebaute Benzinmotor hatte sich in letzter Konsequenz nicht nur als zu schwach erwiesen, er war auch im Kraftstoffverbrauch zu teuer.



Rudolf Franke verglich die Ergebnisse des Kleinschlepper-tauglichen Benzinmotors der späten 20er-Jahre mit denen eines konkurrierenden Dieselmotors. Das Ergebnis des Vergleichs sprach eine eindeutige Sprache. So verbrauchte der Benzinmotor bei gleicher Leistung rund 30% mehr Kraftstoff als der Dieselmotor. Da nun ein Liter Benzin 0,41 RM, der Liter Dieseldieselkraftstoff dagegen nur 0,15 RM kostete, schlug der Mehrverbrauch schon gravierend zu Buche. Doch noch aussagekräftiger als der absolute Spritverbrauch sind bei landwirtschaftlichen Zugmaschinen die Kosten des spezifischen Kraftstoffverbrauchs. Dazu schrieb Professor Franke:

»Bei einem spezifischen Kraftstoffverbrauch von 240 g/PS h (= Gramm/PS und Stunde) des Dieselmotors bei 90% Auslastung war der stündliche Verbrauch eines 6 PS Dieselmotors 1,3 kg/h, wofür 0,195 RM je Stunde und bei 800 Stunden im Jahr 156 RM an Kraftstoffkosten entstanden.

Bei einem spezifischen Kraftstoffverbrauch von 310 g/PS h des Benzinmotors bei gleicher Leistung und Auslastung war der Verbrauch 1,68 kg/h. Die Kraftstoffkosten betrugen rund 0,69 RM je Stunde und bei 800 Stunden im Jahr 551 RM, also reichlich das 3,5fache.« Aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus war die sich daraus ergebende Konsequenz naheliegend: »Mit der Differenz von 400 RM ließ sich der Mehrpreis des Dieselmotors, 850 RM gegenüber 435 RM für den billigeren Benzinmotor, schon im ersten Jahr der Benutzung fast ausgleichen.«

Dennoch führte die Frage Benzin- oder Dieselmotor bei den Fendts zu heftigen Diskussionen. Während Johann Georg die mit Benzinmotoren gewonnenen Erfahrungen für so wichtig erachtete, dass er einen 8–10 PS starken Benzinmotor bevorzugte, setzte Hermann auf den Kleindiesel, wie ihn seit Mitte der 20er-Jahre der Fendt-Motoren-Lieferant Humboldt-Deutz-Motoren AG im Programm führte. Es handelte sich um einen liegenden Einzylindermotor mit offener Ventilsteuerung und Verdampferkühlung, der 6 PS leistete und vor allem mit seiner Robustheit binnen weniger Jahre viele Freunde auf dem Lande hatte finden können. Von der



Das erste Fendt-Dieselross mit Anbaupflug im Jahr 1930.

Größe und von seinem Gewicht her, so Hermann Fendts Urteil, sollte er sich gut auf einen leichten, dennoch verwindungssteifen Fahrzeugrahmen montieren lassen.

Hermann Fendt setzte sich letztlich mit seinen Vorstellungen durch. Noch 1929 bauten er und sein Vater einen Kleinschlepper mit Dieselmotor, ZF-Getriebe und Sachs-Kupplung, dessen Besonderheit in der getrennten Anordnung von Fahr- und Mähwerksantrieb bestand. Rudolf Franke würdigte die bei der Organisation der Antriebe gefundene Lösung so:

»Die Fahrkupplung wurde vom Motor über den Kettenantrieb angetrieben. Von der Antriebswelle der Fahrkupplung ging der Antrieb weiter in das Schaltgetriebe, das wie das vom Motormäher drei Vorwärtsgänge, später auf Wunsch vier, und einen Rückwärtsgang besaß. Vom Schaltgetriebe wurde die Hinterachse über den Kettentrieb angetrieben. An der kugelgelagerten Hinterachse waren das Kettenrad und das rechte Antriebsrad fest mit der Hinterachswelle verbunden. Das linke Triebtrad konnte durch die Bolzenkupplung mit der Hinterachswelle ge- oder entkuppelt werden.«

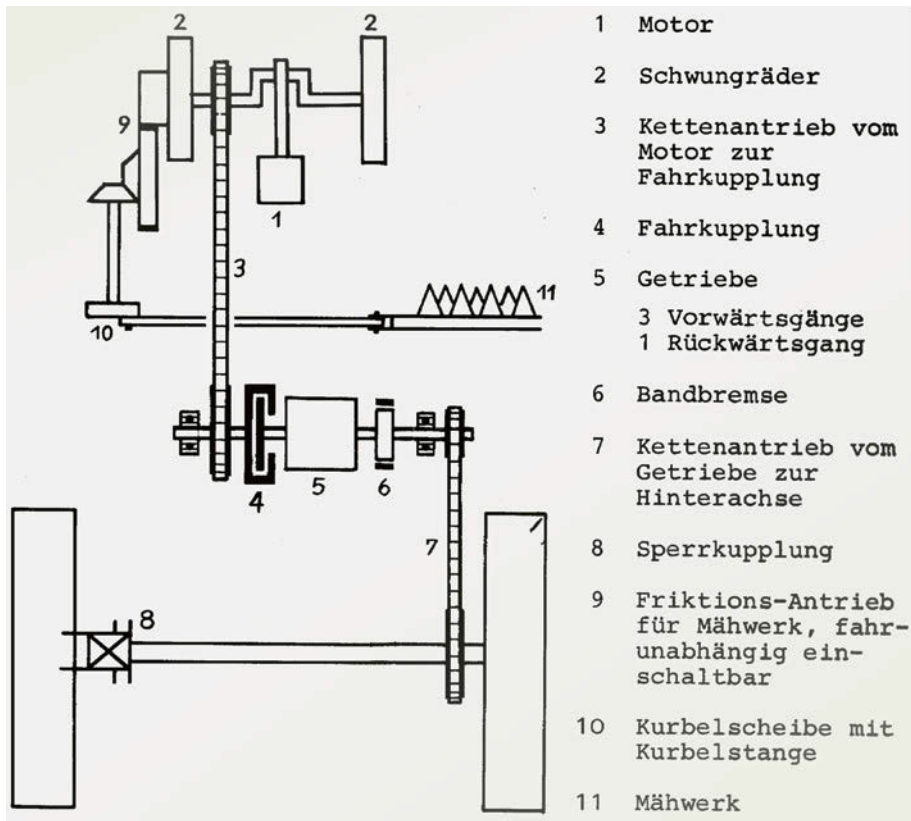
Das Mähwerk war von vorne herein als wesentlicher und unverzichtbarer Bestandteil des Fendt-Kleinschleppers

konzipiert. Sein Antrieb erfolgte vom Motor aus über einen Riemen, doch zeigte sich schon beim ersten Experimentieren, dass dies keine Lösung von Dauer sein konnte. Mähversuche in hohem und zudem feuchten Gras legten nämlich offen, dass sich der Riemen so lange weitete, bis er zuletzt das Mähmesser nicht mehr antreiben konnte. Nun war Nachspannen angesagt, wofür Fendt eigens einen Hebel zum Andrücken des Treibriemens konstruierte. Doch was war das für ein Geschäft! Anstatt sich auf die Mäharbeit zu konzentrieren, hatte der Fahrer alle Hände voll damit zu tun, den Spannungszustand des Treibriemens zu beobachten und zu regulieren.

Vater und Sohn Fendt erkannten darin eine Unzulänglichkeit, die sie in ihrer Eigenschaft als Konstrukteure herausforderte. Immer wieder analysierten sie den Vorgang und sann auf einen Ausweg. »Am besten ist es«, dachten sie schließlich, »wenn man ohne den anfälligen Treibriemen auskommen kann.« Doch wie sollte dies gelingen? Nach einigem Überlegen fanden sie die Lösung. Sie pressten die eiserne Riemenscheibe des Schwungrades fest mit der hölzernen Riemenscheibe des Mähwerksantriebs zusammen, die auf diese Weise gleichsam zur Friktionsscheibe wurde. Ein Hebel eröffnete dem Fahrer die Möglichkeit, die Friktionsscheibe unabhängig von der Fahrkupplung anzupres-

Haus, Hof und Werkstatt der Familie Fendt an der Jahnstraße in Markt Oberdorf (ca. 1930).





Antriebsschema des ersten Fendt-Dieselroses.

sen bzw. freizusetzen, was sich rasch als vorteilhaft erwies. Bei drohender Stopfgefahr wurde so ein wirkungsvolles Freischneiden des Mähwerks im Stillstand des Schleppers erreicht, was die Einsatzmöglichkeit der Maschine beträchtlich steigerte.

Peter Guggemos, Landwirt aus dem kleinen Weiler Burk bei Seeg, zählte zum Kreis der technisch aufgeschlossenen Landwirte. Den Fendt-Kleinschlepper wollte er besitzen, kaum dass er den Prototypen gesehen hatte. Er versprach sich von dem Gefährt eine massive Arbeitsentlastung für Mensch und Tier. Die Halmfutter-Wirtschaft dominierte auf seinem Betrieb, doch gab es auch etliche moorige Flurstücke, die, ordentlich umgepflügt, als Acker nutzbar sein sollten. Er wünschte von den Fendts daher zusätzlich die Konstruktion eines Anbaupflugs, um die neue Zugmaschine vielseitig und arbeitssparend als Kleinschlepper einsetzen zu können.

Die Fendts kannten das Arbeiten mit dem Anhängerpflug bestens. Sie wussten, dass das herkömmliche Gerät, wie es sich über Jahrhunderte hinweg beim Gespannpflügen mit

einem, gelegentlich auch mit zwei Scharen allseits eingeführt hatte, hinter dem Schlepper immer nur die zweitbeste Lösung sein konnte. Es machte einfach keinen Sinn, wenn der Schlepperfahrer geschont auf dem Traktor saß, während eine zweite Person, nicht selten die Bäuerin, im Schweiß ihres Angesichts 25 Kilometer und mehr an einem Arbeitstag hinter dem Traktor herlief, dabei den Pflug mühsam genug in der Furche führend.

Die enge Verbindung von Motorfahrzeug und Arbeitsgerät bot sich als arbeitsökonomisch sinnvoller Ausweg an, ein Vorschlag übrigens, den der irische Landtechnik-Pionier Harry Ferguson schon im Jahre 1918 erfolgreich realisiert hatte. Zur Befestigung von Schlepper und Pflug hatte er später dann eigens das Dreipunkt-Gestänge konstruiert, welches sich schließlich international als Standardbefestigung durchsetzte. Doch so sinnreich Fergusons erste Anbaupflüge auch konstruiert waren, ohne körperliche Anstrengung ging es nicht. Sie mussten über viele Jahre hinweg von Hand ausgehoben werden, was beschwerlich genug war und eine Unterbrechung der Pflugarbeit bedeutete.

Die 30er-Jahre

Vater und Sohn Fendt dachten, ohne dass sie Ferguson kannten, in eine ähnliche Richtung wie der Ire. Ausgehend von einem einscharigen Beetpflug, nahmen sie Veränderungen an dem Gerät dahingehend vor, dass sie an die Stelle des Gespann-Vorderkarrens die Schlepper-Hinterachse treten ließen. Im einzelnen beschrieb Rudolf Franke den ersten Fendt-Anbaupflug so:

»Am Rahmen des Schleppers befestigten die Fendts zwei Ösen, in die zwei Stangen mit ihren abgewinkelten Enden gesteckt wurden. Diese Stangen waren durch einen Bolzen miteinander und mit dem Pflugrahmen so verbunden, dass sie praktisch einen Dreieckslenker bildeten, der um eine horizontale Querachse, gebildet durch die beiden Ösen, schwenkbar war. Gegenüber dem Sterzenrahmen war der eigentliche Pflugrahmen mit seinem starr angebrachten Schar so winkelverstellbar angeordnet, dass der Fahrer den Winkel zwischen beiden Rahmen durch Verdrehen einer Gewindespindel von seinem Sitz aus verstellen und dadurch den Griff des Pflugschars verändern konnte. Im Zusammenhang damit konnte der Fahrer die Pflugtiefe durch Betätigung eines Handhebels mit Raststellungen einstellen. Der Handhebel wirkte über eine Zugstange auf die Stütze des Pflugrades, so dass der Knickwinkel zwischen dieser Stütze und dem Sterzenrahmen veränderlich war.

Zum Ausheben des Pflugschares wurde der mit seinem Gewicht auf dem Rad abgestützte Pflug entsprechend nach oben ge-

schwenkt. Die dazu erforderliche Handkraft war nicht sehr groß, weil nicht das ganze Gewicht des Pfluges ausgehoben werden musste.«

Peter Guggemos war mit der von Vater und Sohn Fendt entwickelten Lösung zufrieden. Der Anbaupflug entsprach seinen Erwartungen, die vor allem dadurch bestimmt waren, dass Zug- und Mäharbeiten im Vordergrund standen, während die Bodenbearbeitung die Ausnahme blieb. In der Begutachtung aus technik-geschichtlicher Sicht verdient der Fendt-Anbaupflug dagegen umso höhere Wertschätzung. Er war originell im besten Sinne des Wortes. Leicht vom Schleppersitz aus zu handhaben, konnte er ohne größere Kraftanstrengung ausgehoben und in der Tiefe verstellt werden. Auffallend war ferner das Vorgewende, welches für die Zeit gering ausfiel und dem Fendt »Schlepper-Pflug-Gespann« zu Recht Anerkennung verschaffte.

Johann-Georg und Hermann Fendt haben ihren ersten Kleinschlepper zu Beginn des Jahres 1930 nach Seeg überführt. Unvergesslich ist ihnen diese erste Fahrt über eine größere Entfernung geblieben. Auf den Straßen lag reichlich Schnee, der das Vorankommen des eisenbereiften Schleppers zum Abenteuer machte. Doch was auf ebener Straße mit einigem Geschick gelang, musste auf dem steilen Anstieg nach Seeg hinauf scheitern. Die Steigung und ein dem Gefährt zusätzlich entgegen wehender eisiger Wind zeigten die Grenzen des 6-PS-Kleinschleppers auf.

Kurz vor der Kuppe ging nichts mehr im hohen Schnee, so dass Hermann Fendt, der den Schlepper fuhr, nichts anderes übrig blieb, als das Fahrzeug am Wegesrand abzustellen und auf Hilfe zu warten. Endlich, nach langer Wartereie, kam ein Pferdegespann mit Räumschlitten, welches eine schmale Bahn frei machte! Nachdenklich stimmte dies den jugendlichen Schlepper-Konstrukteur schon. Da hatte man über Monate hinweg ein landwirtschaftliches Fahrzeug entwickelt und gebaut, um Mensch und Tier von beschwerlicher Zugarbeit zu entlasten, und bedurfte bei der ersten richtigen Fahrt der Hilfe durch eben diese Zugtiere, um zum zukünftigen Fahrzeugbesitzer zu gelangen!

Da war eine gehörige Portion Selbstbewusstsein vonnöten, sollte darin kein böses Omen gesehen werden. Doch Hermann Fendt war mit sich rasch im Reinen. Schnee, Glatteis und Sturm blieben schließlich die Ausnahme. Im Frühling dagegen sollte der Markt Oberdorfer Kleinschlepper seine Qualitäten schon demonstrieren.

Landwirt und Brauereibesitzer Franz Sailer, Markt Oberdorf, mit seinem Fendt-Dieselross in vollgummibereifter Ausführung (Anfang der 30er-Jahre).

