

## Vorwort

Landwirtschaft und Landtechnik haben sich im Laufe der letzten Jahrzehnte gewaltig verändert. Vorbei sind die Zeiten, da angesehene Persönlichkeiten sagen konnten, „die Maschine des Bauern kann nicht einfach genug sein.“ Hinter solchen, heutzutage rückwärtsgewandt klingenden Formulierungen stand ein Landwirtschaftsbild, das vom Peitsche schwingenden Rinder- und Pferdebauern ausging, den es aber so schon lange nicht mehr gibt. An seine Stelle sind in großer Zahl Hightech-Landwirte getreten, Menschen, die souverän mit Mechanik, Hydraulik und Elektronik umzugehen verstehen. Beobachtet man sie genau, dann ist ihnen nahezu alles, was die Technik bietet, recht, wenn nur die Maschinen leistungsfähig und haltbar sind. Landmaschinen und Traktoren sind für solche modernen Landwirte unverzichtbare Helfer bei dem Bemühen, gute und gesunde Nahrungsmittel sowie große Mengen nachwachsender Rohstoffe zu erzeugen.

Diese, im Laufe des letzten halben Jahrhunderts grundlegend veränderte Einstellung zur Landtechnik ist nicht von alleine gekommen. In Unternehmen und Werkstätten, an Landwirtschaftsschulen und Universitäten, wurde für den Einsatz technisch anspruchsvoller Maschinen geworben. Als besonders wirksam erwiesen sich Feldvorführungen, bei denen Landmaschinen den staunenden Bauern hautnah zeigen konnten, welches Potenzial in ihnen steckt. Und dann waren da noch die großen landwirtschaftlichen Ausstellungen. Einträchtig standen dort die neuesten Maschinen nebeneinander und lieferten denen, die es wissen wollten, den repräsentativen Überblick über den Markt, der die Voraussetzung für eine qualifizierte Kaufentscheidung ist. Nationale Grenzen spielen dabei nur noch eine untergeordnete Rolle. Ge-

kauft und eingesetzt wird von den Landwirten die Landmaschine, die die beste ist, ganz gleich, in welchem Land sie konstruiert und hergestellt wurde.

Dies stellt an die Anbieter und Käufer von Landtechnik hohe Anforderungen. In einem Slogan hieß es einmal: „Ihr Feld ist die Welt“. Aber auch damit können die Landwirte gut umgehen. Nicht zufällig bestimmen multinationale Landmaschinenkonzerne inzwischen das Geschehen. Mit Joint Ventures sind sie in den meisten Ländern der Erde präsent, um eingebettet in einen großen Firmenverbund für nahezu jede Region bedarfsspezifische Lösungen anzubieten. Dies alles ist zukunftsfruchtig und richtig spannend, gilt es doch, scheinbare Widersprüche wie regional und global, leistungsstark und belastbar, diffizil und robust so aufzuheben, dass die Landwirte darin einen Vorteil sehen. Und wenn die Bauern dies selbst nicht zu erkennen vermögen, dann schlägt die Stunde der landtechnischen Berater. Umfassend geschult, stehen sie den Bauern mit Rat und Tat zur Seite und haben so großen Anteil am landtechnischen Fortschritt der letzten Jahrzehnte.

Ein solchermaßen sachkundiger Berater der Bauern ist Etienne Gentil. Von klein auf mit der Landtechnik bestens vertraut, war es sein erklärtes Ziel, die jeweils beste Technik zu den landwirtschaftlichen Betrieben zu bringen. Seine Voraussetzungen dafür waren gut. Vielsprachig, technisch versiert und verbindlich im Auftreten, verstand er es die Bauern zu überzeugen. Seine meist internationalen Arbeitgeber wussten dies sehr zu schätzen. Kundennah setzten sie Etienne Gentil in vielen Ländern ein, um sich dort der Probleme der Bauern anzunehmen. Und genau das lag ihm. Mit Rat und Tat stand er den Landwirten zur Seite, wenn es galt, neue Maschinen einzuführen und ältere Maschinen betriebsbereit zu halten.

Die dabei gewonnenen vielfältigen Erfahrungen und Erlebnisse hat Etienne Gentil nun aufgeschrieben. Voller Sympathie berichtet er von Maschinen und Menschen, die aufeinander angewiesen sind. Je besser sie harmonieren, desto erfolgreicher wird die Arbeit. Und bei aller Begeisterung für den Fortschritt hat sich Etienne Gentil den Blick für die Geschichte bewahrt. So wie jeder Mensch seine eigene Biografie hat, so verfügt auch jeder Traktor und jede Landmaschine über eine eigene Geschichte. Diese gut nachvollziehbar zur Sprache zu bringen und mit interessanten Bildern zu dokumentieren, ist eine beachtliche Leistung.

So kann sich der Leser auf die Lektüre des Buches freuen. Es ist miterlebte Landtechnik im besten Sinne des Wortes, aufgezeichnet von einem Freund und Kenner der Landmaschinen, der sowohl mit dem Bleistift als auch mit dem Schraubenschlüssel umzugehen versteht, eine Kombination, die gemeinhin eher die Ausnahme ist.

*Dr. Klaus Herrmann*

*Direktor des Deutschen Landwirtschaftsmuseums*

*Stuttgart-Hohenheim*

# Einleitung

45 Jahre in der Landtechnik sind eine lange Zeit und der Außenstehende wird sicherlich denken, dass der Beruf „Landmaschinenmechaniker“ mit Schmutz, Staub und schwarzen Fingern verbunden ist. So war es früher auch, denn die ersten Landmaschinenmechaniker oder Landmaschinenschlosser hatten das Schmiedehandwerk und die Metallbearbeitung gelernt. In meinen 45 Jahren Berufsleben hat sich das Berufsbild gründlich gewandelt. In diesem Zeitraum hat die Landtechnik eine kontinuierliche und manchmal rasante Entwicklung erfahren.

Die zunächst einfachen und robusten Maschinen wurden mit der Zeit größer und ausgeklügelter. Der erste Schub in der Entwicklung neuerer Traktoren und Maschinen wurde zu Beginn der 1960er-Jahre durch eine konsequente Wandlung in der Landwirtschaft angestoßen. Die römischen Verträge und die anschließende Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) hatte eine Vergrößerung der landwirtschaftlichen Flächen zur Folge. Die europäische Landmaschinenindustrie wuchs rasant an, um den Bedarf an größeren und effektiveren Traktoren und Landmaschinen zu decken. Es war für die Industrie eine große Herausforderung Feldarbeiten zu mechanisieren, die bislang noch von vielen Händen erledigt wurden. Oft waren es die Landwirte selbst, die mithalfen, neue Maschinen zu entwickeln oder zu verbessern – und nichts war unmöglich.

Als ich Jugendlicher war, widmeten sich in meiner Heimat – in der die Zuckerrüben dominierten – viele kleine Firmen der Rodetechnik und versuchten, mehrreihigen Rübenroder zu entwickeln und zu bauen. Gleichzeitig wandelte sich der Landmaschinenmechanikerberuf. So wurden die Herausforderungen immer größer, der Mechaniker

musste Traktoren und alle Arten von Maschinen reparieren können. Er war ein Dieselspezialist, aber auch in der Lage, eine Melkanlage zu installieren und Pulsatoren zu warten, um nur einige Beispiele zu nennen.

Die Ausbildung musste mit der Zunahme der Technisierung Schritt halten, neue Berufsschulen wurden gegründet. Inzwischen war der Beruf des Landmaschinenmechanikers anerkannt, und es war ein spannender Beruf mit viel Abwechslung, vor allem während der Ernte. Der Mechaniker hatte auch eine beratende Funktion und gewann das Vertrauen seiner Kunden. Ich kann mich noch sehr gut erinnern: Wenn wir mit der Reparatur oder Wartung von Maschinen fertig waren, wurden wir anschließend immer zum Essen eingeladen.

Im Laufe der Jahre wandelte sich das Berufsbild des Landmaschinenmechanikers, man spezialisierte sich in bestimmten Richtungen. Die Kleingeräte nahmen an Bedeutung zu, und dafür wurden Mechaniker ganz speziell ausgebildet. Ähnlich war es mit der Erntetechnik. Die Hersteller suchten zunehmend Praktiker und bildeten sie für besondere Aufgaben aus.

In diesem Buch möchte ich meine Erfahrungen aus 45 Jahren in der Landtechnikindustrie schildern. Angefangen von der Ausbildung als Mechaniker und Techniker, danach im Berufsleben bei verschiedenen Weltunternehmen wie Sperry New Holland, IHC, J.I. Case Co. und CNH. Es gibt schöne und weniger schöne Erinnerungen, wobei die schönen überwiegen. In der Landtechnikbranche hat man die Möglichkeit, andere Länder zu besuchen und andere Kulturen kennenzulernen, egal bei welcher Firma man arbeitet. In fast allen Ländern der Welt wird Landwirtschaft betrieben.

*Etienne Gentil*



# Kapitel I

## Die jungen Jahre in einem französischen Dorf der Region Picardie

Ich kam am 26. Mai 1949 in Sissonne (Frankreich) zur Welt und wuchs in Saint Erme, einer Gemeinde im Departement Aisne, auf. Ein Departement ist vergleichbar mit einem Regierungsbezirk in Deutschland. Die Gemeinde Saint Erme, aus vier Teilortschaften bestehend, gehört zur Region Picardie, welche im Süden an die Region Champagne angrenzt. Diese Region ist stark von der Landwirtschaft geprägt, die Landschaft ist flach und zeichnet sich durch große Felder aus. Die Hauptkulturen sind Getreide (Weizen, Gerste), Kartoffeln und vor allem Zuckerrüben.

Mein Vater war zur Zeit meiner Geburt Werkstattleiter bei einer Filiale der Firma MELIN, einem Hersteller und Großhändler von Landmaschinen mit eigenen Vertretungen. Im Jahr 1950 kam die Insolvenz von MELIN und der Geschäftsführer der MELIN-Filiale von Saint Erme, Victor Bernard, gründete mit meinem Vater und mehreren Landwirten eine eigene Firma, die sich Etablissements Bernard nannte.

Die Tätigkeit meines Vaters war natürlich entscheidend für meine spätere Zukunft.

Mein Elternhaus lag am Ortsrand, und ich hatte als Kleinkind die Möglichkeit, tagein und tagaus die Fuhrwerke und die Traktoren zu sehen, die zu den benachbarten Feldern fuhren. Zu Beginn der 1950er-Jahre hatten noch nicht alle Landwirte im Ort einen Traktor, die kleineren hatten noch Pferde, und mancher Bauer nahm mich mit aufs Feld. Dann saß ich stolz hoch zu Ross. Die größeren Betriebe besaßen schon Traktoren, die meisten waren französische Fabrikate (Société Francaise Vierzon, Le Percheron, Renault etc.) und stammten bereits aus den 1930er- und 1940er-Jahren.

Es gab auch eine kleinere Anzahl von sogenannten „Marshall Plan“-Traktoren aus den USA (MacCormick, Oliver, Caterpillar und Case). Sie waren überwiegend von einem Benzinmotor angetrieben und somit wesentlich leiser als die mit Dieselmotor. Es gab auch Traktoren aus Deutschland, sie waren während des Krieges von den Deutschen in unter deutscher Verwaltung stehende Großbetriebe gebracht worden. Es waren vorwiegend Lanz Bulldogs und Hanomag Raupen, auch einige IHC Farmall aus Neuss. Die Lohndrescher hatten Lanz Eiler und Deutz mit wassergekühlten Dreizylindermotoren. Diese Traktoren mussten noch aus der Besatzungszeit stammen, denn sie waren alle grau lackiert.

### **| Faszinierende Arbeit des Vaters wird Berufswunsch**

Im Alter von dreieinhalb Jahren ging ich zur Schule und freute mich immer auf den Donnerstag, er war nämlich schulfrei. So konnte ich nachmittags – morgens war Katechismus angesagt – mit den Bauern auf die Felder gehen. Als ich älter wurde, nahm mich manchmal mein Vater abends mit, wenn er noch einen Traktor auf dem Hof eines Landwirts reparierte. Es war richtig spannend zu sehen, wie mein Vater zuerst den Fehler suchte, fand und behob, und schließlich den Motor wieder startete. Bei den Dieselmotoren war meistens eine Einspritzdüse oder der Dieselfilter verstopft, bei den Benzinern war die Pannennursache häufig die Zündanlage oder der Vergaser. Es hat mich immer wieder fasziniert, und im Alter von zehn Jahren wusste ich genau, was ich später machen würde: Landmaschinenmechaniker.

Inzwischen hatte die Firma Ets Bernard die Vertretung für die Traktorenmarken Vendeuve, einem französischen Hersteller, und Bolinder-Munktell aus Schweden übernommen. Vendeuve bot Traktoren mit Leistungen von 16 bis 40PS an und Bolinder-Munktell hatte Traktoren von 30 bis 70 PS Leistung im Programm, die genau auf den Bedarf der größeren landwirtschaftlichen Betriebe zugeschnitten waren. Gegen Ende der 1950er-Jahre wuchs in Frankreich der Traktorenbestand enorm an und auch die kleineren Landwirte fanden passende Traktoren für ihren Betrieb.

Die Traktoren wurden per Bahn angeliefert. In unserem Ort war ein Bahnhof und ich erinnere mich sehr gut daran, wie der Güterzug am Bahnhof anhielt und die Wagons an die Laderampe rangierte. Zu-

weilen kamen vier oder fünf Waggon gleichzeitig mit jeweils drei oder vier Traktoren pro Waggon. Dann hieß es schnell abladen, denn abends nahm der Zug die leeren Waggon mit. Wenn die Lieferung auf einen Donnerstag fiel, konnte ich mithelfen: Drähte abschneiden und die Holzkeile wegtragen.

In unserem Ort verschwanden nach und nach die letzten Pferde, sie wurden noch für kleinere leichte Pflegearbeiten herangezogen oder von Landwirten gehalten, die keinen Traktor fahren wollten.

## | **Erster Lohn als zehnjähriger Traktorfahrer**

Irgendwann war es soweit, ich fing an Traktor zu fahren. Ich war zehn Jahre alt und ein Bauer fragte mich, ob ich den Traktor während der Ernte beim Garbenladen langsam fahren wollte. Ich war völlig aus dem Häuschen und stieg sofort auf den Sitz, ich wusste schon wo die Kuppelung und der Gangschalthebel waren. Dann ging es los, da gab es kein Halten mehr. Als die Ernte eingebracht war, durfte ich weiterfahren, denn die Stoppelbearbeitung stand an. Der Landwirt meinte, ich könnte mit dem Scheibenschälflug fahren. Es war relativ einfach, ich konnte auf dem Feld fahren und am Feldende einfach wenden. Als das Feld fertig war, nahm ich den Gang heraus und wartete, bis der Landwirt wieder kam, um den Traktor samt Pflug zum nächsten Feld umzusetzen, danach ging es genauso weiter. So konnte ich meinen ersten Lohn verdienen, pro Nachmittag gab es fünf französische Francs, in Euro umgerechnet etwa 85 Cents. Das Geld kam ins Sparschwein und kurz vor Schulbeginn Mitte September konnte ich Schulsachen kaufen.

Die Ferien im Sommer 1961 waren im doppelten Sinne erlebnisreich. Zunächst expandierte die Firma Bernard und baute gegenüber dem Stammhaus, auf der anderen Seite der Straßenkreuzung, eine neue und größere Werkstatt. Dies war notwendig geworden, denn die alte Werkstatt platzte aus allen Nähten, und es war kaum möglich, zwei Mährescher in der Werkstatt unterzubringen, außerdem wurden die Maschinen immer größer.

Für dieses Vorhaben wurden bereits im Ruhestand befindliche Maurer engagiert. Zuerst wurde von einer benachbarten Firma eine Halle errichtet. Sie bestand aus Stahlträgern und einem Wellblechdach. Dann wurde rundum mit Beton-Hohlblöcken gemauert. Als der Boden betoniert war, begann man die Hohlblöcke zu produzieren. Dafür

wurde von den Mechanikern eine Maschine selbst hergestellt: Ein umgebauter Betonmischer, mit Zapfwellenantrieb versehen, wurde an einen Traktor angebaut.

Ich hatte die Aufgabe, den Traktor samt Betonmischer vom Kieshaufen bis zu der Stelle zu fahren, wo die Hohlblockmaschine stand, während der Fahrt mischte sich der Beton. Die Tage waren lang und manchmal auch heiß und ich war wirklich froh, wenn Feierabend war, aber im Nachhinein machte es auch Spaß.

Ende August fuhren wir mit meinen Eltern und meiner Schwester in den Urlaub. Zielort war Dieppe an der Kanalküste. Dies war kein Zufall, denn mein Vater hatte dort einen guten Bekannten, der Außendienstmitarbeiter der Firma Vendeuvre war, und in Dieppe wurden die Motoren hergestellt. Natürlich wurde eine Werksbesichtigung vereinbart und ich konnte zum ersten Mal sehen, wie Motoren entstehen. Es war faszinierend zu sehen, wie die Teile vom Rohling bis zum fertigen Teil verarbeitet wurden.

### | Realschule mit Deutsch als Fremdsprache

Mit dem Schulbeginn im Herbst 1961 konnte ich von der Grundschule zur Realschule im benachbarten Sissonne wechseln. Alles war jetzt anders, neue Fächer wurden unterrichtet und jede Lehrerin oder Lehrer hatte ein spezielles Fach, hinzu kam eine Fremdsprache, und so lernte ich Deutsch. Ich blieb zwei Schuljahre dort und mit 14 Jahren machte ich eine Abschlussprüfung, um an eine andere Schule wechseln zu können. Ich wollte eigentlich gegen den Widerstand der Lehrer die Realschule verlassen und auf eine Berufsschule für Landtechnik gehen. Ich wollte endlich auch etwas mit meinen Händen machen. Mein Vater meinte, ich sollte noch bis zum Realschulabschluss weitermachen und erst dann auf ein technisches Gymnasium wechseln.

Letztendlich entschied ich mich für die Berufsschule und ging Anfang Juni zur Aufnahmeprüfung nach La Ferté Milon. Von etwa 100 Teilnehmern der Aufnahmeprüfung sollten 18 aufgenommen werden. Kein leichte Aufgabe, aber ich wollte es unbedingt schaffen. In der Pause konnte ich durch die Werkstattfenster den Schülern bei der Arbeit zusehen, sie standen an aufgebockten Motoren und schraubten. Das motivierte mich unheimlich, und etwa eine Woche später bekamen meine Eltern Post von der Berufsschule. Meine Freude war grenzenlos als ich erfuhr, dass ich es geschafft hatte.

## Kapitel 2

# Drei Jahre Ausbildung als Landmaschinenmechaniker in La Ferté Milon

La Ferté Milon ist ein Städtchen mit 2.300 Einwohnern im Département Aisne und gehört zur Region Picardie. Die Stadt liegt am Ufer des kanalisierten Flusses Ourcq. Am Stadtrand auf einem Hügel steht die Burgruine mit seiner 200 Meter langen und 38 Meter hohen Fassade. Der Graf von Orléans, Louis de Valois, gab die Burg in Auftrag, aber sie wurde nie fertiggestellt. Henry IV ließ die Befestigungsanlage abreißen und übrig blieb die imposante Burgfassade.

Am 15. September 1963 wurde es bitter ernst, an diesem Tag fuhr mich mein Vater zu der Technischen Sekundärschule für Landmaschinen und Gartenbau in La Ferté Milon, etwa 80 Kilometer von meinem Elternhaus entfernt. Es war ein Internat, denn die meisten Schüler kamen von weit her. Ich konnte allerdings alle 14 Tage nach Hause fahren. Wir waren alle in einem Schloss aus dem Jahr 1650 untergebracht, die jüngsten bzw. Neuankömmlinge im Erdgeschoss. Ich gehörte zu der Fachrichtung Landtechnik und Landwirtschaft. Daneben gab es noch die Fachrichtung Gartenbau und Gartengestaltung.

### | Schule mit angeschlossenem Bauernhof

Das Schloss Potel lag in einem wunderschönen Park mit Rasen, Blumenbeeten, Pflanzen aller Art und exotischen Bäumen. Eigentlich konnte man sich kein besseres Ambiente wünschen. Hinter dem Schloss befand sich ein zehn Hektar großes Waldstück. Unten an der Bahnlinie befanden sich alle Werkstätten und die Klassenzimmer. Ein Bauernhof mit acht Hektar Ackerland gehörte ebenfalls zur Schule, dort wurden von den Schülern unter Anleitung Kartoffeln, Getreide

und Zuckerrüben angebaut. Seinerzeit war die Schule zum Teil in privater Trägerschaft, und die Erlöse aus Landwirtschaft bzw. Gemüse- und Obstanbau dienten zunächst der Selbstversorgung. Die Überschüsse wurden in einer benachbarten Genossenschaft abgeliefert. Die Traktoren und Maschinen wurden von dem Massey Ferguson Haupt Händler Etablissements Chauvin gestiftet bzw. zur Verfügung gestellt. Damit konnte er von der Ausbildungssteuer befreit werden.

Die meisten Schüler kamen vom Land und hatten somit Wurzeln in der Landwirtschaft oder in der Landtechnik. Es waren Söhne von Landwirten oder Dorfschmieden. Es gab auch einige sogenannte Städter. Sie hatten es am Anfang wesentlich schwerer als wir.

Wir hatten etwa einen halben Tag, um uns zu akklimatisieren. Am nächsten Tag startete das Programm mit der Kartoffelernte, also Gummistiefel anziehen und auf das Feld fahren. Dort war schon der Kartoffelvorratsroder im Einsatz und drehte unermüdlich seine Runden. Wir waren zu zweit und mussten unsere abgesteckte Strecke abgesammelt haben, bevor der Kartoffelroder wiederkam. Für diejenigen, die dies noch nie gemacht hatten, war es am Anfang sehr hart und manch einer hatte sich die Geschichte anders vorgestellt, schließlich waren wir nicht älter als 14.

## | Am Anfang stand das Feilen

Die praktische Ausbildung begann mit der Metallbearbeitung, jeder suchte sich einen Schraubstock gemäß seiner Größe, für die Kleinsten gibt es kleine Podeste. Man lernte Werkzeuge wie Feile, Schieblehre usw. kennen und begann mit dem Feilen eines Werkstückes, der Lehrer führte uns den Arm. Danach ging es von alleine.

Einen Tag später war Schmieden angesagt, der Lehrer M. Allard sah aus wie ein Ringer und hatte immer ein kurzärmeliges Hemd an. Der Mann hatte mächtige Bizepse und wollte uns zeigen, was Schmieden heißt. Er nahm ein acht Millimeter starkes Rundeisen und schlug solange darauf ein, bis es kirschrot war. Dann zündete er seine Pfeife damit an. Da waren wir natürlich alle platt und Ruhe herrschte in der Schmiede, man hätte eine Nadel fallen hören können. So hatte sich der Lehrer Respekt verschafft und wir waren gewarnt. Im Nachhinein stellte sich aber heraus, dass er ein herzensguter Kerl und für uns wie ein Vater war. Beim Schmieden lernte man zuerst, wie man das Schmiedefeuer entfacht; war das geschafft und die Glut vorhanden, legte man

das Eisen hinein. Die ersten Übungen bestanden darin, aus einem Vierkanteisen ein Rundeisen zu schmieden und umgekehrt. Danach hatte jeder seine eigenen Werkzeuge wie Durchschläge und Meißel zu fertigen.

Im Fach Landwirtschaft lernte man zuerst Traktor fahren. Die Schule verfügte über verschiedene Ferguson (TEA20 und TED20 mit Agram Frontlader) und Massey Ferguson (MF35) Traktoren. Der lokale Massey Ferguson Händler Chauvin unterstützte die Schule.

### | **Auch rückwärtsfahren will gelernt sein**

Zunächst lernten wir Geräte an die Dreipunktaufhängung an- und abzukoppeln, danach kam rückwärtsfahren mit dem Anhänger zwischen aufgestellte Fässer, ohne diese zu berühren. Wir machten daraus einen richtigen Wettbewerb und nahmen sogar die Zeit ab. Fast jeder hat schon vorher die Gelegenheit gehabt den elterlichen Traktor zu fahren. Ein Kollege konnte es besonders schnell und bekam vom Lehrer den Spitznamen „maillot jaune“ oder das gelbe Trikot – eine Anlehnung an die Tour de France.

Der theoretische Unterricht umfasste mehrere Fächer wie Werkstoffkunde, Fachrechnen, Landmaschinenkunde, aber auch Fächer des allgemeinen Wissens.

Im Winter wurde der umliegende Wald gepflegt, das daraus entstandene Brennholz wurde veräußert. Alle Arbeiten wurden von Hand erledigt: fällen, entasten und sägen. Mit den kleineren Ästen durften wir ein Feuer machen.

Die Zeit ging schnell um und schon war der Frühling da, die Zuckerrüben wurden ausgesät und begannen zu wachsen. Wir lernten das Vereinzeln, das heißt die Rübenpflanzen mit der Rübenhacke auf eine Hackenbreite weghauen, sodass immer eine einzelne Rübenpflanze stehenblieb. Der Lehrer machte sich Notizen und bewertete anschließend die Arbeit. Wir waren schon im Mai und Ende Juni begannen die Schulferien, das erste Jahr war vorbei.

Mitte September war wieder Schulbeginn und irgendwie freute sich jeder, denn wir waren im zweiten Lehrjahr und wurden ins Schweißen mit Gas und elektrisch eingewiesen. Aber auch die Motorenkunde gehörte zum Programm. Zunächst lernten wir in Theorie und Praxis, wie ein Benzinmotor funktionierte. Wir befassten uns mit Vergaser, Batterie- und Magnetzündung sowie Übungen am Objekt in der Mo-

torenwerkstatt. Der Lehrer baute Fehler ein, die wir beheben mussten. Es war richtig spannend. Die Motoren waren auf Gestelle montiert, zum Teil Vorkriegskonstruktionen und daher relativ einfach gebaut. Es gab keinen Anlasser, daher mussten sie mit der Kurbel gestartet werden. Wehe man hatte die Zündung nicht auf „spät“ gestellt: Dann schlug die Kurbel zurück, was sehr schmerzhaft werden konnte.

Gegen Ende Oktober wurden die Zuckerrüben auch von Hand gerodet. Jeder erhielt eine kurze Gabel und eine abgesteckte Fläche zugewiesen. Die Prozedur dauerte etwa einen Monat, da wir diese Tätigkeit in den vorgesehenen acht Wochenstunden für praktische Landwirtschaft ausüben konnten. Anschließend wurden die Rüben verladen und am Ende des Feldes auf einen dafür vorgesehenen Platz abgekippt. Danach kam ein Mobilbagger und lud sie auf Lastwagen der benachbarten Zuckerrübenfabrik auf.

Die landwirtschaftliche Ausbildung beinhaltete nun den praktischen Einsatz von Geräten am Traktor auf dem Feld, und so lernten wir das Pflügen und gerade Furchen ziehen. Die Kollegen, deren Eltern Landwirte waren, hatten hierbei Vorteile und mehr Übung, aber die anderen holten nach und nach auf.

## | **Gemeinschaft verlangt Disziplin**

Von anfangs 18 Schülern waren wir in unserem Jahrgang nur noch 13. Fünf hatten sich einen anderen Beruf gesucht und die Schule verlassen. Wir waren im wahrsten Sinne des Wortes eine verschworene Gemeinschaft und hielten zusammen. Wir waren auch 24 Stunden zusammen und lebten in einer Gemeinschaft, was einige Disziplin und gegenseitige Respektnahme verlangte. Wir hatten sehr gute Beziehungen zu den Lehrern. Wir erfuhren von ihnen sehr viel, manche erzählten auch Anekdoten aus vergangenen Zeiten. Samstags Nachmittag hatten wir von 14 bis 18 Uhr Ausgang in die Stadt, und so konnten wir mal ein Bierchen trinken und Tischfußball spielen.

Wenn wir etwas angestellt hatten – wir waren in einem Alter von 16 oder 17, in dem man manchmal Mist baut –, gab es auch kollektive Bestrafung. Wie zum Beispiel, als wir beim Kartoffeltransport mit dem Ferguson TED20 den Drehzahlregler des Motors frisiert hatten, um schneller fahren zu können. Wir fuhren vom Acker auf den Hof zurück, wobei es ein Wegstück mit starkem Gefälle gab. Gaswegnehmen und Bremsen half auch nicht mehr, der Traktor wurde zunehmend