

## Max Eyth ( 1836 – 1906 )

### Ein genialer Vertriebsingenieur:

Die Welle der Mechanisierung in und Industrialisierung im 19. Jahrhundert machte auch im „alten Europa“ keinen Halt vor der Landwirtschaft. Allerdings waren die von den Technikern angebotenen Lösungen für die klein strukturierten Eigentumsverhältnisse in der Mitte Europas völlig ungeeignet. Im ganzen süddeutschen Raum, aber besonders im Gebiet des heutigen Baden-Württemberg gab es sozialpolitische und auch topografische Gründe für diese Verhältnisse. Flächenarme landwirtschaftliche Existenzen bar jeder Kapitalreserve waren nicht in der Lage den technischen Fortschritt sofort zu nutzen. Wollte man die neuen Möglichkeiten für die Landwirtschaft allgemein erschließen, gab es nur einen Weg, hinaus in die Welt.

Einer jener unruhigen Geister im Lande, der um des Fortschritts willen damals die enge Heimat verließ war Max Eyth. Er wurde geboren am 6. Mai 1836 in Kirchheim/Teck. Ausgestattet mit einer strengen pietistischen Grundbildung ackerte er sich durch eine klassische Metallerausbildung, weiter über das Polytechnikum und die Universität hinauf zum Maschinenbauingenieur. Begeistert setzte er seine erworbenen Kenntnisse um in neue und moderne Maschinen und Geräte bei der Maschinenfabrik Hahn & Göbel in Heilbronn und bei der Firma Gotthilf Kuhn in Stuttgart- Berg, wo er Sägemühlen baute und reparierte und am Versuch einen Gasmotor zu bauen beteiligt war. Der Misserfolg mit dem Gasmotor trieb ihn auf Wanderschaft, auf eine Bildungsreise nach Paris, nach Köln, ins Ruhrgebiet, nach Aachen und ins neue belgische Industriegebiet an der Maas, und schließlich ins Mutterland der modernen Industrie nach Großbritannien. Dort begegnete er in Leeds dem Erfinder des Dampfpfluges John Fowler. Begeistert vom Einsatz der Dampfkraft im Acker mit Fowlers Maschinerie blieb er als Fowlers engster Mitarbeiter in Leeds. Zwei fortschrittsfanatische Maschinenbauer hatten sich gefunden. Sehr bald stellten beide fest, dass Maschinen zu bauen allein nicht genügt, man musste diese auch verkaufen.

Auf der Londoner Weltausstellung 1862 wurden erste Kontakte geknüpft. Bald fand sich Eyth in Ägypten Fowlers Compound- Pflug- Lokomotive vorzuführen und zu verkaufen. Auf einer Pilgerreise ins nahe Heilige Land schuf er fast so nebenbei Pläne für eine Wasserversorgung für Libanons Hauptstadt Beirut.

Die nächste Station seiner technischen Mission war Nordamerika. Hier boten sich in der Landwirtschaft alle Voraussetzungen für großflächige mechanische Bewirtschaftung. Jetzt war sein ganzes Talent als überzeugender Vertriebsmann gefordert, um trotz der strikten Einfuhrbeschränkungen zu Gunsten der jungen US Industrie, mehrere Dampfpflug- Garnituren zu verkaufen. Produktion im Land selber bot einen Umweg um die Importschwierigkeiten. Allerdings, nicht Pflüge im Wettbewerb mit der amerikanischen Industrie, sondern Tau- Schiffe für den Erie-Kanal und die Kanäle des Staates New York wurden geplant. Verwirklicht wurden die Pläne schließlich erst viel später auf der Maas in Belgien.

Zurück in Europa widmete sich Eyth mehr und mehr nur noch dem Dampfpflügen. In England, Frankreich, Deutschland, Österreich und Ungarn suchte er nach potentiellen Kunden für den Dampfpflug. In Deutschland wurde er erstmals fündig beim Zuckerrübenbauer Rimpau in der Gegend von Halberstadt.

Langsam begriffen auch die deutschen Großgrundbesitzer die Vorteile die sich aus dem Einsatz von Dampfkraft anstatt von Zugtieren ergaben. Jedoch, wie so oft in der Geschichte stand die Politik und die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln, der Krieg, einer stetigen Entwicklung entgegen. Der deutsch- französische Krieg 1870/71 warf die Dampfpflügerei erheblich zurück. Max Eyth richtete deshalb den Blick Osten. Zuvor aber sollten noch die Kakaopflanzer und Zuckerrohranbauer auf den Westindischen Inseln von den Vorteilen des Dampfpfluges überzeugt werden.

Die Weltausstellung 1873 in Wien war Ausgangspunkt der Reise ins Zarenreich. Wegen des Mangels an Kohle in der Weite Russlands wurde ein Umbau der Dampfmaschinen auf Stroh- Befeuerung nötig.

Nach der Weltausstellung 1878 in Paris führten die Beratungs- und Verkaufsaktivitäten im Auftrag Fowlers ihn noch einmal nach Westen, nach Südamerika. Dort trug seine Arbeit reiche Frucht. Bis in die jüngste Vergangenheit waren die Erfindungen und Entwicklungen von Max Eyth im täglichen praktischen Einsatz. In unseren Breiten sind die wenigen noch existierenden Dampfpflüge nur noch als Attraktionen bei Landwirtschaftlichen Festen zu sehen.

Die Krönung seiner Lebensarbeit gelang Max Eyth mit der Gründung der „ Deutschen Landwirtschafts- Gesellschaft “. Seine Vorstellungen von guter und intensiver Bodenbearbeitung sind nicht zur Legende geworden, sondern leben in der vielfältigen Arbeit der DLG zum Vorteil der Landwirtschaft weiter.

Neben all seinem technischen und kaufmännischen Engagement war Max Eyth zeitlebens ein talentierter Zeichner, Maler und Dichter. 1906 starb er. Sein Grabstein auf dem Ulmer Friedhof trägt die Inschrift:

**Max Eyth 1806- 1906**  
***Förderer der Einführung technischer Errungenschaften in der Landwirtschaft***  
***in aller Welt***  
***und Gründer der Deutschen Landwirtschafts- Gesellschaft***

---

Gebhard Betz, Sprecher des Landesausschuss Leistungspflügen Baden- Württemberg,  
Deutscher Vertreter in der WPO.