

Die Erfolgsgeschichte der Zuckerrübe: Anfänge mit Hindernissen im 19. Jh.



Bis Ende des 18. Jahrhunderts wurde Zucker in Europa fast ausschließlich aus importiertem Zuckerrohr gewonnen. 1747 entdeckte der Chemiker Andreas Marggraf, dass Rüben (Runkeln, Mangold) Zucker enthalten (weniger als 2%), und sein Schüler Franz Karl Achard baute 1801 in Schlesien



Franz Karl Achard (1753–1821)

(Cunern) die erste Rübenzuckerfabrik der Welt. Aus Runkelrüben, die u.a. im Raum Braunschweig angebaut wurden, hatte Achard seit 1786 die „weiße schlesische Rübe“ gezogen, die einen Zuckergehalt von bis zu 6% hatte und zur Stammpflanze der heutigen Zuckerrübensorten wurde.

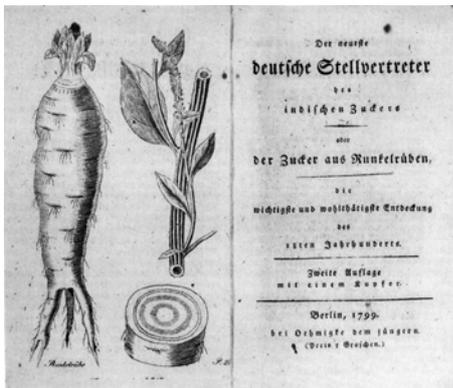
Einen bedeutenden Aufschwung erfuhr die Zuckergewinnung aus Rüben durch die von Napoleon verhängte Kontinental Sperre, eine Seeblockade gegen das British Empire (1807–1813), welche Zuckerrohr stark verteuerte. Vor allem in Schlesien, wo der Gutsherr Moritz v. Koppay schon seit 1805 mit dem Rübenanbau und der Zuckergewinnung in einer eigenen Fabrik experimentierte, wurde die Entwicklung vorangetrieben. Achard gründete 1810 in Cunern eine „Lehranstalt für Zuckergewinnung“.

Bereits 1802 hatte Albrecht Thaer in Celle das erste landwirtschaftliche Lehrinstitut in Deutschland gegründet, allerdings verhinderte die seit dem Mittelalter bestehende Agrarverfassung (Grundherrschaft) in Calenberg Innovationen, wie sie der Zucker-

rübenanbau erfordert hätte. Doch brach die Entwicklung in Deutschland ohnehin nach dem Sieg über Napoleon und dem Ende der Kontinental Sperre (1814) jäh ab: der Rübenzucker konnte nicht mit dem billigen Rohrzucker konkurrieren. Erst in den 1830er Jahren wurden in Preußen erneut Zuckerrüben angebaut und verarbeitet.

Mit den großen Agrarreformen (Ablösung der Grundherrschaft ab 1833 und grundlegende Flurbereinigung in den 1850er Jahren) wurden die Calenberger Bauern in die Lage versetzt, ihre Betriebe eigenständig zu organisieren. Trotzdem dauerte es einige Zeit, bis der Zuckerrübenanbau hier einen größeren Stellenwert bekam. Die Höfe waren durch die Ablösung z.T. hoch verschuldet, das Wegenetz in der Feldmark musste neu gebaut werden, die Industrialisierung zog Arbeitskräfte aus der Landwirtschaft ab. Und es war inzwischen bekannt, dass die Zuckerrübe hohe Ansprüche an die Standortbeschaffenheit und die Bodenbearbeitung stellt.

Viele Faktoren und Entwicklungen mussten zusammenkommen, um die Erfolgsgeschichte der Zuckerrübe in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu ermöglichen: die Erkenntnisse Justus v. Liebig's zum Mineralstoffhaushalt des Bodens; der Import von Düngemitteln (Peru-Guano, Chile-Salpeter) und die Entwicklung mineralischer Dünger, u.a. aus Kalisalzen; die Entwicklung von Landmaschinen zur Bodenbearbeitung (z.B. erster Voll-eisenpflug 1850); die züchterische Entwicklung der Rübe in puncto Zuckergehalt und Beschaffenheit der Saat (z.B. 1856 Gründung der Saatzucht in Kleinwanzleben durch den Bauern Matthias Rabbethge).



Anonyme Schrift von 1799, die für den Rübenzucker wirbt.

Den Herren Landwirthen
empfehle ich meine verfertigten
Ackergeräthe.

Karrenpflüge in 4 Gattungen, passend für tiefgründigen Boden, für mit Eisen und Stielen geschloßene Böden, für flachen Boden und für bergige Länd; in jeder Gattung habe ich 5–6 Größen, für jeden Tiefgang passend.

Die Pflüge fertige ich auf Wunsch mit eisernen oder hölzernen Achsen und jeder praktischen Weite; für jeden Boden und jeder Art Boden und jeder Art Boden vorzüglich. Es sind mit Fall auf allen Handlungen und Pflügen der ersten Größe vorhanden.

Meinen **neuen einfachen Dreifurten** fertige ich in 3 verschiednen Sorten; welche sich auf Wunsch auch so einrichten, daß man zweifelhafte damit pflügen kann. **Ständegarnen**, 3 Sorten, **Rorn- und Hühnengarnen**, 3 Sorten, in Holz und Eisenrahmen, verschiedene **schöne Schichtmaschinen**, zwei- und vierstellige **Ringelmaschinen**, 3 Sorten **Gamboldmaschinen** in besserer Ausführung, **Gründelpflügen** für jede Bodenart, **Krämer** in Holz- und Eisenrahmen, alle Arten **neue Weiden** usw. **Wägen**.

H. Balthmann, Pflug- und Wagenfabrikant in Hornburg, Kreis Halberstadt, Station Schlaben.

