

West-Traktoren in der DDR:

# Geholt, geprüft, versteckt

In der DDR gab es einen blühenden Schlepperbau. Und doch schafften es einzelne Traktoren aus dem kapitalistischen Ausland in die Kombinate und VEBs.

**V**or einer gewaltigen Herausforderung stand die Landtechnik in Ostdeutschland nach 1945. Auf dem Gebiet der Sowjetischen Besatzungszone befanden sich etwa 36 Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche des ehemaligen Deutschen Reichs. Aber nur neun Prozent des Schlepperbaus und sechs Prozent der Motorenfertigung lagen in diesem Gebiet. Praktisch gab es in der SBZ nach 1945 keinen funktionierenden Schlepperbau mehr.

Die Firma MBA (vormals Orenstein & Koppel) in Babelsberg und Nordhausen hatte die Produktion komplett eingestellt. Mit dem Rückzug der amerikanischen Armee aus Nordhausen zog die Firma Normag wenige Kilometer weiter nach Zorge in die Westzone um. Die FAMO-Werke in Breslau gehörten nun zu Polen. Zwar war die FAMO-Produktion noch Anfang 1945 ins Junkers-Werk nach Schönebeck verlegt worden. Doch an eine geordnete Schlepperfertigung war dort in den ersten Nachkriegsjahren nicht zu denken. Und die Berli-

ner Schlepperhersteller Deuliwig, Primus und Stock lagen allesamt im Westsektor. Obendrein hatte es auf dem Gebiet der DDR kaum eine Stahlproduktion gegeben, und gleichzeitig mit der Staatsgründung im Oktober 1949 kam jegliche Zusammenarbeit mit großen Unternehmen in Westdeutschland zum Erliegen. Nicht zu vergessen ist, dass die Sowjetische Besatzungsmacht viele Industrie- und Maschinenbauanlagen demontiert und abtransportiert hatte. Nachdem das Leben sich wieder normalisierte – nun unter planwirtschaftlichen Bedingungen – wurden von der Staatsführung drei Standorte für die Schlepperproduktion festgelegt: Schönebeck, Brandenburg und Nordhausen. Weil das Werk in Schönebeck



Dieser John Deere 5020 war 1966 auf der Leipziger Messe und blieb in der DDR. Zählerstand im Februar 2008: Original 719,9 Betriebsstunden!

Der John Deere 5020 hat keine Anhängerkupplung, sondern nur ein Zugpendel. Das Kuppeldreieck wurde wahrscheinlich in der Forschungsanstalt Schlieben nachgerüstet.



Lars Heyde: „Der John Deere 5020 wurde immer aus der Forschungsanstalt geholt, wenn alle anderen Schlepper kapituliert hatten. Nur vorne könnte er etwas schwerer sein.“ Fotos: Hintersdorf (2), Holtmann

noch unbrauchbar war, wurden die ersten RS 01/40 (Pionier) im Horch-Werk in Zwickau zusammengebaut. In Brandenburg begann 1949 die Produktion des „Aktivist“, gleichzeitig lief in Nordhausen die „Brockenhexe“ vom Band. Die ersten Neuentwicklungen in der DDR waren der „Vielzweckschlepper“ RS 04/30, der von 1953 bis 1956 in Nordhausen gebaut wurde, und der Geräteträger RS 08/15 (Maulwurf), produziert ab 1953 in Schönebeck.

Doch waren viele Landwirte unzufrieden mit der Qualität und der Zuverlässigkeit mancher Konstruktionen. Die noch vielfach eingesetzten Bulldogs aus der Vorkriegszeit hatten ganz andere Maßstäbe ge-



Der IMT 533 (28 PS) aus Jugoslawien ist ein Lizenzbau des MF FE 35. Diese Schlepper wurden ab 1961 in die DDR importiert.



Dieser 13-PS-Lanz-Alldog wurde 1954 oder 1955 in Mannheim produziert und in die DDR importiert. Er hat als einer der wenigen Exemplare überlebt.

Schlepper taten sich schwer. Denn es fehlte ganz einfach an hochwertigem Material, um leichte Schlepper zu bauen.

setzt. Auch konnten die drei Traktorenwerke die Nachfrage der DDR-Landwirtschaft längst nicht befriedigen. Was lag da näher, als bei Lanz in Mannheim anzuklopfen?

Etwas 1953 kam es zu Gesprächen mit der Firma Lanz. Dabei ging es aber nicht um PS-starke Ackerschlepper, sondern um den Geräteträger „Alldog“. Obwohl dieser damals den berühmten Einzylinder-Zweitakt-Dieselmotor von Triumph hatte, muss der Schleppertyp einen guten Eindruck hinterlassen haben. Jedenfalls lieferte Lanz

Da kam der ITM 533 aus Jugoslawien mit 28 PS wie gerufen. Es handelte sich dabei um einen Lizenzbau des Massey Ferguson FE 35. In den Jahren 1961/62 testete die Schlepperprüfstelle in Potsdam-Bornim diese Schlepper erfolgreich. Insgesamt importierte die DDR 2.458 dieser Schlepper. Zwar war der IMT 533 mit seiner Regelhydraulik ein technischer Quantensprung. Doch die Stabilität und das Verschleißverhalten waren es nicht. Deshalb nutzten die Mitarbeiter der Prüfstelle in Bornim ihre guten Kontakte zur Firma Eicher. Sie ließen ei-

nige luftgekühlte Schlepper aus Forstern nach Schönebeck und Bornim bringen. Die Prüfergebnisse waren überzeugend, und so bereiteten einige Mitarbeiter des Landwirtschaftsministeriums den Import vor. Traktoren beim Klassenfeind einzukaufen stieß aber bei der Parteiführung auf heftigen Widerstand. Letztlich mussten sogar einige Verantwortliche ihren Hut nehmen. Wo die wenigen geprüften Eicher-Schlepper dann blieben, ist nicht bekannt. Dies war vorläufig die letzte Einfuhr von Schleppern aus dem anderen Teil Deutschlands.

Wie ehemalige Mitarbeiter aus Schönebeck berichten, tauchten in der Entwicklungsabteilung aber immer wieder West-Schlepper auf, vorwiegend Ford, John Deere und Massey Ferguson. Von etwa 1958 bis 1970 blieben von der Leipziger Messe häufiger Schlepper dieser Marken zurück. Diese wurden dort sowie in der Prüfstelle Bornim offiziell als „Vergleichserzeugnisse“ untersucht. Danach verbrachte man sie in die landtechnischen Forschungszentren, wo sie nur sporadisch eingesetzt wurden. Unter anderem gab es im Forschungszentrum Schlieben einen Ford 5000 Selectospeed (62 PS) von 1965 mit voll lastschaltbarem 12-Gang-Getriebe. Auch muss in Schlieben ein ganz früher Ford County gewesen sein. Denn dort fand sich vor einigen Jahren ein Guss-Frontgewicht mit dem Schriftzug „County“. Dieses Teil hat der Oldtimer-Sammler Lars Heyde aus 04936 Schlieben vor einiger Zeit an seinen Fordson County Super-4 geschraubt. Einen viel wertvolleren West-Schatz aus DDR-Zeiten konnte Heyde ebenfalls vor der Verschrottung retten: einen John Deere 5020 von 1966 mit 150 PS aus 8,7 Liter Hubraum, damals der weltgrößte Standard-Schlepper. Sage und schreibe 720 Betriebsstunden hat dieser Bolide bisher gelaufen. Um die Zugkraft auf den Boden zu bringen, haben die Amerikaner dem ehemaligen Ausstellungs-Schlepper 750 kg Gewichte in die Hinterräder geschraubt, in jedes!

Wie viele Schlepper aus dem Westen offiziell und inoffiziell in die DDR kamen, weiß niemand. Der wahrscheinlich letzte nennenswerte Import betraf mehrere MB-Tracs mit Rückfahrvorrichtung sowie einer absätzigen Rübenerntetechnik von Kleine. Diese wurden Mitte der achtziger Jahre auf einem Versuchsbetrieb in Mecklenburg eingesetzt.

W. Holtmann