

# Inhalt

<b>9</b>	<b>Vorwort</b>	<b>35</b>	<b>Borsig</b>
<b>11</b>	<b>Einführung</b>	<b>36</b>	<b>Brummer</b>
<b>15</b>	<b>A.W.K.</b>	<b>37</b>	<b>Buchholz</b>
<b>15</b>	<b>Abega</b>	<b>37</b>	<b>Bungartz</b>
<b>15</b>	<b>Abele</b>	<b>39</b>	<b>Burischeck</b>
<b>15</b>	<b>AEG</b>	<b>39</b>	<b>Burzler</b>
<b>16</b>	<b>Agria</b>	<b>39</b>	<b>Büssing</b>
<b>18</b>	<b>AHWI</b>	<b>40</b>	<b>Ceres</b>
<b>19</b>	<b>Albert</b>	<b>41</b>	<b>Cerva</b>
<b>19</b>	<b>Allgaier</b>	<b>41</b>	<b>Claas</b>
<b>21</b>	<b>Alpenland</b>	<b>47</b>	<b>Daimler-Benz</b>
<b>22</b>	<b>Altmann</b>	<b>52</b>	<b>Daimler</b>
<b>23</b>	<b>Anker</b>	<b>52</b>	<b>Dechentreiter</b>
<b>23</b>	<b>Autarra</b>	<b>53</b>	<b>Degenhart</b>
<b>23</b>	<b>Auto Union</b>	<b>53</b>	<b>Demmler</b>
<b>24</b>	<b>Atlas</b>	<b>54</b>	<b>Deuliewag</b>
<b>24</b>	<b>Autowerke Salzgitter</b>	<b>55</b>	<b>Deutsche-Industrie-Werke</b>
<b>24</b>	<b>Bachmann</b>	<b>55</b>	<b>Deutsche Landwirtschafts-Bedarfs-Gesellschaft</b>
<b>25</b>	<b>Barthels</b>	<b>55</b>	<b>Deutsche Landwirtschafts-Industrie</b>
<b>25</b>	<b>BATRA</b>	<b>56</b>	<b>Deutsche Motorpflug- und Lokomotivfabrik</b>
<b>26</b>	<b>Battenberg</b>	<b>56</b>	<b>DTU</b>
<b>26</b>	<b>Bautz</b>	<b>57</b>	<b>Deutsche Zugmaschinen</b>
<b>28</b>	<b>BTC/BTG</b>	<b>57</b>	<b>Deutsches Landwerk</b>
<b>29</b>	<b>Bayrisches Hüttenamt</b>	<b>57</b>	<b>Deutz</b>
<b>29</b>	<b>Beemann</b>	<b>76</b>	<b>Dexheimer</b>
<b>30</b>	<b>Beilhack</b>	<b>78</b>	<b>Diephilos</b>
<b>30</b>	<b>Bergmann</b>	<b>78</b>	<b>Dietmann</b>
<b>31</b>	<b>Betz</b>	<b>79</b>	<b>Dinos</b>
<b>31</b>	<b>Bischoff</b>	<b>79</b>	<b>Dolmar</b>
<b>32</b>	<b>Biwag</b>	<b>79</b>	<b>Dreyer</b>
<b>32</b>	<b>Blancke</b>	<b>79</b>	<b>Dünkel</b>
<b>32</b>	<b>Blank</b>	<b>80</b>	<b>Dürkopp</b>
<b>34</b>	<b>BMSW</b>	<b>80</b>	<b>Eberhard</b>
<b>34</b>	<b>BOB</b>	<b>80</b>	<b>Eckardt</b>
<b>34</b>	<b>Boehringer</b>		
<b>35</b>	<b>Borgward</b>		

81	Eicher	I33	Haas
92	Eicker	I33	Hagedorn
92	Eisenmann	I34	Hako
92	Ensinger	I35	Hallensia
93	Epple u. Buxbaum	I35	Hanno
94	Erkelenz	I36	Hanomag
94	Ettner	I45	Hansa-Lloyd
95	Eugra	I46	Hanseatische Motoren-Gesellschaft
95	Fahr	I46	Harder
100	FAKA	I47	Hartmann I
100	FAMO	I47	Hartmann II
101	FAUN	I48	Hasenzahl
102	Fella	I48	Hatz
102	Fendt	I50	Haupt
120	Fey	I51	HAWA
120	Flader	I51	Hein
120	Flöther	I51	Heizotrack
121	FMR	I52	Henschel
121	Freund	I52	Heßler
121	Frieg	I52	Heumann
122	Friman	I52	Hieble
122	Frisch	I55	Hildebrandt
122	Frommelt	I55	Hofmann
122	Funk	I55	Holder
123	Gaiser	I61	Hölz
123	Gast	I61	Horsch
123	Glogowski	I62	Hummel
123	Godfrin	I64	Hunger
124	Gothaer Waggonfabrik	I64	Hütter
124	Grams	I64	IHC
124	Grebestein	I74	Ilzenburger
124	Greckl	I74	Imperator
125	Gross	I74	Irus
125	Gruse	I75	Jaehne
125	Güldner	I75	Kaelble
131	Gumbinnen	I76	Kämper
131	Gutbrod	I77	Karwa
132	Gutter	I77	Keidel
132	GTZ	I77	Gottfried Kelkel

178	Josef Kelkel	228	Lythall
178	Kemna	228	Malapane
179	Kiefel	229	MALI
179	Kiesel	229	MAN
179	Kießwetter	234	Manhardt
180	Kirnberger	234	Mannesmann-Mulag
180	Klauder	234	Märkische Motorflug-Fabrik
180	Kleine	236	Markranstädter Automobil-Fabrik (MAF)
180	Klose	236	Martin
181	Knetsch	237	Maschinenfabrik Ingelheim
181	Kögel	237	Maschinen-Centrale
182	Komnick	238	Maurer
183	Köppl	238	Maus
185	Körting	238	Mayer
186	Kosto	239	Mayer / Neu-Ulm
186	KPK	239	Mercur
186	Kramer	239	Metallwerk Creussen
192	Krapp	239	Meyer
194	Krieger	240	MIAG
196	Krümpel	241	Michelsohn
197	Krupp	242	Michelstadt
197	Kuërs	242	Mig
197	Kühner & Berger	242	Modag
198	Kulmus	243	Moorkultur
198	Kyffhäuserhütte	243	Motorenfabrik Oberursel
200	Lampa	244	Motoren-Werke Mannheim (MWM)
200	LandTechnik	246	Motorflug-Fabrik
201	Lanz (John Deere)	246	Motorfluggesellschaft
219	Hermann Lanz (Hela)	246	Motorflugwerke München
223	Lauren	246	MULAG
223	Lauxmann	248	Müller
223	Legner	248	Multimax
224	Lehmbeck	248	Münch
224	Lenaria	249	Müncheberg
224	Linke-Hofmann-Busch (LHB)	249	München-Sendling
227	Lippische Werkstätten	251	Nahag
227	Löcknitzer Eisenwerk	251	Neukirch
228	Lucas	251	Neumeyer
228	Luftfahrzeug-Gesellschaft	252	Niemag

252	Niko	294	Ruthe
253	Nodu-Vertrieb landwirtschaftlicher Maschinen mbH	294	Rüttger
253	Norddeutsche Traktorenfabrik	294	RZW Rosenheim
255	Normag	294	Sack
257	Normag-Zorge	295	Sauerburger
259	NSU	296	Schaeff
260	Odenbach	296	Schanbacher und Ebner
260	Opel	296	Schanzlin
261	Optimus	298	Scharfenberger
261	Orenstein und Koppel	298	Scheffeldt
264	Otto	298	Scherf
265	Pallmann	300	Schilling
266	Peschke	300	Schless & Roßmann
266	Pfaffe	300	Schlüter
267	Pfeiffer	307	Schmiedag
267	Phönix	308	Schmotzer
267	Pionier	309	Schneider I
268	Planet	309	Schneider II
268	Platten	310	Schottel
268	Podeus	310	Schröder und Wurr
270	Pöhl-Werke AG Gößnitz	311	Schulz
273	Porsche GmbH	311	Schutzbach
274	Porsche-Diesel	311	Schwäbische Hüttenwerke
277	Primus	313	Schwalbe
280	Rancke	313	Seitz
281	Rapid	313	Sembdner
281	Rathgeber	313	Sieben
281	Reichsamt	314	Siemens-Schuckert
282	Reima	315	Spiegler
283	Richter	315	Starke u. Hoffmann
283	Rische und Apitz	315	Steiger
283	Ritscher	315	Steinhauser
287	Röhr	316	Stihl
290	Rotenburger Metallwerke (RMW)	317	Stock
292	Ruhrstahl	320	Stoewer
293	Ruhrthaler Maschinenfabrik	320	Ströbele
293	Ruhrwerke	320	Sülchgau
293	Rush	321	Sulzer

<b>323</b>	<b>Taunus</b>	<b>347</b>	<b>Vorwärts</b>
<b>323</b>	<b>Technische Kultur Gesellschaft</b>	<b>347</b>	<b>Voß</b>
<b>323</b>	<b>Teichmüller</b>	<b>347</b>	<b>Wagner</b>
<b>324</b>	<b>Teupen</b>	<b>348</b>	<b>Wahl</b>
<b>324</b>	<b>Titus</b>	<b>350</b>	<b>Wanner</b>
<b>325</b>	<b>Toro</b>	<b>350</b>	<b>Weber</b>
<b>326</b>	<b>Trabant</b>	<b>350</b>	<b>Weichel</b>
<b>326</b>	<b>Tractortecnic</b>	<b>350</b>	<b>Weigold</b>
<b>326</b>	<b>Tröster</b>	<b>351</b>	<b>Weitzel</b>
<b>327</b>	<b>Tünnissen</b>	<b>351</b>	<b>Welte</b>
<b>328</b>	<b>Uhlmann</b>	<b>352</b>	<b>Wermke</b>
<b>328</b>	<b>Union-Gießerei</b>	<b>352</b>	<b>Werner</b>
<b>328</b>	<b>Universal</b>	<b>353</b>	<b>Wesseler</b>
<b>328</b>	<b>Universal-Landbaumotor</b>	<b>356</b>	<b>Widmann</b>
<b>329</b>	<b>Unterilp</b>	<b>356</b>	<b>Wilhelmina</b>
<b>329</b>	<b>Ursus</b>	<b>357</b>	<b>Willmes</b>
<b>331</b>	<b>Vari Werk</b>	<b>357</b>	<b>Wimmer</b>
<b>331</b>	<b>VEB Brandenburg</b>	<b>357</b>	<b>Winkelsträter</b>
<b>334</b>	<b>VEB DUZ Schädlingsbekämpfungsgeräte</b>	<b>357</b>	<b>Wiss</b>
<b>334</b>	<b>VEB Gartenbautechnik</b>	<b>357</b>	<b>Wolf</b>
<b>335</b>	<b>VEB Horch</b>	<b>358</b>	<b>Wotrak</b>
<b>335</b>	<b>VEB Landtechnik I</b>	<b>358</b>	<b>Wumag</b>
<b>335</b>	<b>VEB Landtechnik II</b>	<b>358</b>	<b>Zanker</b>
<b>336</b>	<b>VEB Mechanisierung Nordhausen</b>	<b>359</b>	<b>Zettelmeyer</b>
<b>336</b>	<b>VEB Nordhausen</b>	<b>361</b>	<b>Zimmermann</b>
<b>340</b>	<b>VEB Schönebeck</b>	<b>361</b>	<b>Zogbaum</b>
<b>345</b>	<b>VEB Weimar</b>	<b>362</b>	<b>Anhang</b>
<b>346</b>	<b>Vereinigter Motoren- und Flugzeugbau</b>	<b>362</b>	<b>Motorenzulieferer (Auswahl)</b>
	<b>Paul Dahl</b>	<b>363</b>	<b>Technische Daten</b>
<b>347</b>	<b>Vogeler</b>	<b>503</b>	<b>Literaturverzeichnis</b>



Foto: Oliver Hallmann, © CC-BY-SA 2.0

Lanz D 2896.

# Vorwort

Der vorliegende Band »Deutsche Traktoren« gibt umfassend Einblick in die überaus faszinierende und wirtschaftlich bedeutsame Sparte dieses deutschen Fahrzeugbaus. Für die Zusammenstellung des Gesamtübersichts über die Traktorenhersteller und ihre Produkte wurden Einzel-darstellungen, Motor-Zeitschriftenreihen, Firmen- und Messekataloge, Auskünfte von Firmen, von Industrie- und Handelskammern sowie von Einzelpersonen herangezogen.

Die Dokumentation beschreibt alle bisher bekannten Firmen, die nach 1896, dem Zeitpunkt, als Adolf Aßmann seinen »Tracteur« schuf, Tragpflüge, Traktoren und Raupenschlepper in Deutschland gefertigt haben bzw. noch fertigen. Dabei umfasst der Überblick die Firmen, die in der Zeit des deutschen Kaisertums, der Weimarer Republik, des Dritten Reiches, der Bundesrepublik und der einstigen DDR auf diesem Sektor tätig waren bzw. noch sind.

Die über 320 »Biographien« schildern die Geschichte der Firmen, ihre Produkte, ihre Besonderheiten, ihre Bedeutung im Schlepperbau sowie – sofern möglich – ihr weiteres Schicksal. In den Beschreibungen sind die Produzenten mit ihrem ersten oder bekanntesten Firmennamen aufgeführt. Anschließend folgen ggf. Änderungen des Namens, der Adresse oder der Rechtsform.

Der Vorwurf der Unvollkommenheit muss bei diesem Portrait der Schlepperindustrie in Kauf genommen werden. Trotz vielfacher Recherchen ist eine absolut vollständige Darstellung sowie eine exakte Erfassung der Produktionszeiträume und Baujahre nicht möglich, weil der Traktorenindustrie als einem Nebenzweig der Kraftfahrzeugindustrie in der Literatur keine sonderliche Beachtung zuteil wurde, und Informationen im Gegensatz zur Pkw- und Teilen der Nutzfahrzeugindustrie recht spärlich sind bzw. Lücken aufweisen. Darauf hinzuweisen ist, dass die Berichte in den frühen Motor-Zeitschriften oft widersprüchliche Angaben zum Fertigungszeitpunkt sowie zu technischen Daten aufweisen.

Zudem bestanden gerade in den 1920er Jahren und kurz nach dem Zweiten Weltkrieg viele kleine Firmen, die rasch wieder vom Markt verschwanden und in der Literatur kaum in ergiebigem Maße beschrieben worden sind. Darüber hinaus ist eine Nachforschung nach einigen Firmen aus dem Zeitraum zwischen den Weltkriegen, die auf dem Gebiet der einstigen DDR und dem heutigen Polen lagen, nicht mehr möglich. Ebenso ist eine exakte Abgrenzung von Serienherstellern gegenüber Firmen, die gerade nur einige Prototypen hergestellt haben, nicht mehr durchführbar; daher sind hier alle erfassbaren Marken unterschiedslos aufgenommen worden. Der

Produktionszeitraum ist, wenn möglich, nach genauen Aussagen der Firmen, anderenfalls nach dem ersten oder letzten Erscheinen in der Literatur, angegeben.

Eine Fülle von Bildern – Werks- und Privataufnahmen, aber eben auch weniger glanzvolle Reproduktionen historischer Fahrzeuge – sowie ausgewählte technische Daten beleben die einzelnen Beschreibungen und zeigen den Reichtum an Ideen, konstruktiven Notlösungen, Fehlentwicklungen, Fusionen und Aufkäufen sowie den geschäftlichen Erfolg und Misserfolg in diesem Maschinenbauzweig.

Die firmengeschichtlichen Artikel sind alphabetisch geordnet; der Tabellenteil mit den wichtigsten Daten schließt sich an.

Mein Dank gebührt allen Privatpersonen und Firmen, die mir bei der Zusammenstellung dieses Buches geholfen haben, besonders aber Herrn Horst Hintersdorf (†), Erfurt, Herrn Horst Kieber (†), Nordhausen, Herrn Hans Kienle, Tamm, Herrn Ralf Klöpperpieper, Bielfeld, Herrn Gilbert Kremer, Heidweiler, Herrn Werner Kuhn, Edesheim, Herrn Hans Pairan, Rollhofen (†), Udo Paulitz, Duisburg, Herrn Günter Propfe, Hamburg, Herrn Rudolf Scheuch, Triptis, sowie Herrn Hanno Ullrich, Windeck.

## Hinweis

In den Tabellen ist stets das erste Baujahr der einzelnen Schleppermodelle angegeben, wobei zu bedenken ist, dass unter Umständen die Werbeabteilungen der einzelnen Firmen ein Modell schon anpriesen, das unter Umständen erst ein Jahr später in die Serienfertigung ging.

Entgegen der seit Anfang 1980 gültigen SI-Einheit Kilowatt (kW) wurde bei den Fahrzeugen die alte Größe PS weitergeführt, um eine einheitliche und vergleichbare Leistungseinheit beizubehalten.

Erläuterungen zu den Abkürzungen in den Tabellen:

**Z** Zylinderzahl

**K** Kühlung wie W(asserkühlung)  
L(uftkühlung)

Th(ermosyphonkühlung)  
V(er dampferkühlung)

**BxH** Bohrung × Hub

**Hubr.** Hubraum in cm<sup>3</sup>

**Radst.** Radstand in mm

**Getr.** Getriebe (Vor- u. Rückwärtsgänge bzw. Hydro für hydrostatisches Getriebe)

**T** Turbolader

**TL** Turbolader mit Ladeluftkühlung



Lanz D 1616.

Foto: Oliver Hallmann, © CC-BYSA-2.0

# Einführung

## Zur Geschichte des deutschen Schlepperbaus

Erste Versuche, Motorfahrzeuge für Zugzwecke nutzbar zu machen, sind um die vorletzte Jahrhundertwende mit von Ottomotoren ausgestatteten, aus dem Lokomobilbau abgeleiteten Fahrzeugen unternommen worden. Als Vorläufer dieser Sparte kann neben dem Altmann'schen »Tracteur« im Jahre 1896 die »Ackerlokomotive« des ebenfalls Berliner Ingenieurs Theodor Lehmbeck von 1900 angesehen werden, die von Petroleum- oder Spiritusmotoren angetrieben wurden. Diesen Fahrzeugtypen mit kleinen Vorder- und großen Hinterrädern erscheinen nach heutigen Gesichtspunkten als richtungsweisende Modelle, auch wenn eine Serienproduktion nicht zustande kam. Auch die Gasmotoren-Fabrik Deutz konnte dabei als älteste Motorenfabrik der Welt auf Versuche ihrer Tochterfirma in Philadelphia/USA zurückblicken, die schon im Jahre 1894 eine Benzinzugmaschine mit 26 PS Leistung bei einem gewaltigen Eigengewicht von 5,4 Tonnen vorgestellt hatte.

Im Jahre 1907 entstanden dann erste Fahrzeuge, die konsequent für landwirtschaftliche Arbeitszwecke entwickelt worden waren. Der Unternehmer und Konstrukteur Robert Stock hatte mit seinem Partner, Ingenieur Karl Gleiche, einen Motorpflug gebaut, der ausgiebig in der Landwirtschaft erprobt wurde. In einem starren einachsigen Tragrahmen war der Motor angebracht, um durch die Vorderlastigkeit eine leichte Lenkbarkeit des hinteren Spornrades zu erzielen. Feste Pflugscharen befanden sich unter dem hinteren Rahmen.

Bis 1925 wurde dieses Pioniermodell des sogenannten Tragpflugbaus mit schließlich 80 PS Leistung, versetzten Rädern und einem Fahrersitz gebaut. Die Hannoversche Maschinenbau AG (Hanomag) brachte 1912 den von dem Ingenieur Ernst Wendeler und dem Landwirt Boguslaw Dohrn entworfenen »WD Motorpflug« auf den Markt, wobei es sich im Prinzip um einen verbesserten Nachbau des Stock'schen Motorpfluges handelte.

Einen anderen Weg schlug die Gasmotoren-Fabrik Deutz mit der »Ackerpfluglokomotive« ein. Hier handelte es sich um ein vierrädriges Fahrzeug mit mehrscharigen Pflügen an den Fahrzeugenden. Diese Konstruktion erlaubte es, ohne Wendemanöver von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt überzugehen. Zur Erhöhung der Zug- und Lenkkraft war die Maschine mit Allradlenkung und Allradantrieb versehen. Die komplizierte Bedienung sowie der hohe Anschaffungspreis begrenzten den Erfolg dieser ausgefeilten Entwicklung aus der Anfangszeit der Motorisierung der Landwirtschaft.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges entwickelten verschiedene Firmen Modelle nach beiden Systemen. Hinzu kamen als eine dritte Lösung die Konstruktionen von Seilzugmaschinen, die einen gewaltigen Kippfplug über die Felder zogen. Hier handelte es sich um motorisierte Fahrzeuge, die in bis zu 450 Meter Entfernung parallel an den Rändern der Felder etappenweise fuhren und einen einachsigen Pflug mit Auslegern an beiden Seiten über das Feld hin und herzogen, wobei

der Pflug am jeweiligen Ende über die Laufachse umkippte, um seine Reise anzutreten. Während bei Zweimaschinensystemen zwei motorisierte Fahrzeuge erforderlich waren, nutzte das Einmaschinensystem einen gegenüberliegenden, pferdegezogenen Ankerwagen sowie zwei Umlenkrollenwagen, um den Pflug über die Schläge zu ziehen.

Gegen Ende des Ersten Weltkrieges wurde die Produktion von Tragpflügen durch Aufträge der Heeresverwaltung und durch die damit bevorzugte Rohstoffzuteilung günstig beeinflusst. Die Militärbehörden setzten »Kraftpflugkolonnen«, ausgestattet mit Aufsichtspersonal und Kriegsgefangenen, als Fahrzeugführer auf den Großgütern und in den besetzten Gebieten im Osten ein, um die Nahrungsmittelproduktion durch maschinelle Bodenbearbeitung zu fördern, da der Bestand an Pferden bei der Vertreibung der Bevölkerung durch die russische Armee stark zurückgegangen war. Allerdings erwies es sich als schwierig, technisch versierte »Kraftpflugführer« zu bekommen.

Parallel zu den Tragpflügen entwickelten verschiedene Fahrzeughersteller wie Hansa-Lloyd und Stoewer schwere Traktoren, um den bedrückenden Pferdemangel auszugleichen. Hansa-Lloyd verwendete den Begriff »Trekker« für seine Modelle, der noch heute eine Fachbezeichnung darstellt.

Weitere Firmen versuchten nach dem Krieg, ihre nicht mehr von der Heeresverwaltung abgenommenen Artilleriezugmaschinen zu landwirtschaftlichen Schleppern umzurüsten, eine Form von Konversion, die ja immer wieder nach Kriegen anzutreffen ist. Neben den Radschleppern kamen nun auch als eine weitere Gattung Ketten schlepper hinzu; die Firma Podeus nutzte die Bezeichnung »Rauenschlepper«, die sich schließlich für dieses Zugmittel durchgesetzt hat. Eine Fülle von Firmen hoffte anschließend in der frühen Nachkriegszeit, mit mehr oder minder gelungenen Konstruktionen optimistisch in den landwirtschaftlichen Schleppermarkt einzutreten. Die Kapitaldecke war zumeist zu gering, und die Konstruktion erwies sich als ungeeignet, um im rauen Alltagsbetrieb zu bestehen. Der Traktoren-Konstrukteur und Journalist Otto Barsch rechnete in dieser Zeit mit seinem ersten Buch über diesen Industriezweig gnadenlos mit diesen Fahrzeugmodellen ab.

Den Durchbruch zur Motorisierung der deutschen Landwirtschaft erzielte Mitte der 1920er Jahre die Firma Heinrich Lanz mit ihren Bulldog-Typen. Der von Dr. Fritz Huber konstruierte ventillose Zweitakt-Glühkopfmotor des Bulldog, der speziell für minderwertige Treibstoffe geeignet war, erfuhr durch seine Einfachheit und Zuverlässigkeit eine enorme Verbreitung, so dass das Wort »Bulldog« ebenfalls zu einem Synonym für den Schlepper wurde.

Um den Abfluss von Devisen zu verhindern, erschwerte die Reichsregierung den Import der modernen Fordson-Schlepper. Erst 1923 konnten 1000 Modelle in zwei Tranchen eingeführt werden; die Firma Podeus hatte sich die Generalvertretung gesichert. Während der

extrem schwierigen Wirtschaftssituation 1925 erhielt die heimische Industrie, darunter WD (Hanomag) mit Radschleppern und Raupen, Pöhl, Moorburger Traktoren-Werke (MTW) und Flader durch Kreditaktionen (15 Millionen) des Reichsernährungsministeriums einen ersten Auftrieb.

Die hohen Treibstoffpreise im Deutschen Reich der 1920er Jahre führten zur raschen serienmäßigen Verwendung des robusten und wirtschaftlichen Dieselmotors im landwirtschaftlichen Bereich und begründete vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg eine einst führende Stellung der deutschen Dieselmotoren- und Traktorenindustrie auf dem Weltmarkt. Insbesondere die Motorenhersteller Deutz, Kämper und MWM boten ihre Selbstzünder-Triebwerke an. Während die Weltwirtschaftskrise renommierte Firmen wie Komnick, Pöhl und Podeus zur Aufgabe ihrer Fertigung zwang, konnten die Firmen Fendt und Kramer mit ihren noch erschwinglichen Grasmähern ein solides Programm aufbauen, das in der Mitte der 1930er Jahre in der Herstellung leistungsfähiger Zugtraktoren mündete. Die Bezeichnungen »Dieselross« und »Allesschaffer« standen für ihre Erfolgsmodelle.

Die nationalsozialistische Landwirtschaftspolitik unter dem ideo-logischen Begriff »Blut und Boden« setzte zunächst auf tierische Anspannung, um im Kriegsfall auf genügend Pferde für die Kavallerie und für den Artilleriezug zurückgreifen zu können. Erst nach der Mitte der 1930er Jahre erfuhr die Motorisierung größere Beachtung im Zuge der Autarkiebestrebung, um die Nahrungsmittelproduktion ausreichend zu steigern. Auch der Arbeitskräftemangel auf dem Lande erzwang ein Umdenken. Eine erneute Fülle von Firmen kombinierte eigene oder zugekaufte Motoren mit Getrieben in Block- oder Rahmenbauweise zu leistungsfähigen Traktoren. Da aber nun der ansteigende Dieselölverbrauch die sensible Kraftstoffversorgung berührte, setzte die Reichsregierung 1938 drei Arbeitsgruppen ein, die sich dieser Problematik widmen sollten.

Die Arbeitsgruppe »Projekt 1« entwickelte unter der Leitung von Dr. Josef Deiters und dem Landmaschinenkonstrukteur Gustav Pöhl einen »Bauern-Trecker« mit Imbert-Generator, der auf der Berliner IAA vorgeführt und anschließend von der Auto Union, die hier ein neues Geschäftsfeld witterte, weiterentwickelt wurde. Hinter der Projektgruppe 2 stand das Amt für deutsche Roh- und Werkstoffe und die Hansa-Gasgeneratoren-Gesellschaft in Bremen, die unter der Leitung von Dr.-Ing. H. Lutz einen mit runder Karosserie ausgeführten Anthrazitgas-Generator-Schlepper auf der Wiener Herbstmesse 1941 vorstellten. Im Projekt 3 arbeitete die Deutsche Arbeits-Front (DAF) mit Professor Ferdinand Porsche zusammen. Die DAF begann in Waldbröl im Bergischen Land, der Heimat von DAF-Leiter Dr. Robert Ley, mit den Vorbereitungen eines gigantischen Schlepperwerkes, für das Porsche die Konstruktionen liefern sollte. Daneben arbeitete die »Forschungsstelle Gasschlepper-Entwicklung« mit Kriegsbeginn an der Konstruktion eines Einheitsmotors für die Generatoren-Technik.

Neben diesen Aktivitäten verfügten die Verordnungen des Generalbevollmächtigten für das Kraftfahrwesen (GBK), Oberst Adolf von Schell (1893–1967), im Jahre 1939, dass nur noch die Firmen Deuliewag, Deutz, Eicher, (Epple & Buxbaum,) Fahr, FAMO, Fendt, Güldner, Hanomag, IHC, Kramer, Lanz, Hermann Lanz, MAN, MIAG, Normag, Orenstein & Koppel/MBA, Primus, Ritscher, Schlüter, Stock und Zet-

telmeyer Schlepper in festgelegten PS-Klassen mehr oder minder standardisierte Rad- und Raupenschlepper fertigen durften.

Die Dieselkraftstoffknappheit führte am 30. Juni 1942 dann zur Verfügung des Reichsministeriums für Ernährung und Landwirtschaft, dass, abgesehen von Exportfahrzeugen, nur noch Schlepper mit Holzgas-Generatoren gebaut und eingesetzt werden durften. Während die meisten Produzenten den 25-PS-Einheits-Holzgasmotor verschiedener Hersteller in »geschlossener« Bauweise mit verkürztem Prometheus-Getriebe nutzten, setzten IHC, Lanz, MIAG und O & K auf eigene Systeme, teils in »aufgelockerter« Bauweise.

Der Luftkrieg hatte einen Teil der Werke in ihrer Leistung so erheblich getroffen, dass sie für die dringend erforderliche Nachkriegsproduktion zunächst ausfielen. Andererseits schränkten Demontageaktivitäten in der französischen und insbesondere in der sowjetischen Besatzungszone die Neuproduktion ein. Die Zielsetzung des zwar nicht realisierten Morgenthau-Planes, Deutschland in ein vorwiegend agrarisch strukturiertes Land zu verwandeln, rettete einen Teil der deutschen Werke vor der Totaldemontage. Hinzu kam, dass einerseits viele neue Produzenten, zum Teil mit Umbauten von US-Jeeps zu Behelfsschleppern, in den westdeutschen Markt eintraten, andererseits renommierte Maschinenfabriken unter großen Beschaffungsschwierigkeiten versuchten, durch die rasche Aufnahme der Landmaschinen-Produktion von den Demontagelisten herunter zu kommen.

Mit der Währungsreform in der Bundesrepublik konnten die Traditionsfirmen sowie einige neu eingetretene Firmen wie Allgaier bzw. Porsche-Diesel und Mercedes-Benz (mit dem Universalfahrzeug »Unimog«) einen ungeahnten Aufschwung erzielen. Als eine weitere Gattung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen entstanden in den Aufbaujahren der Bundesrepublik (und in der DDR) Geräteträger, die im Einmannbetrieb Pflege-, Bodenbearbeitungs- und Transportarbeiten zuließen.

Die Tragschlepper-Bauweise, die durch ihren längeren Radstand und durch ihre schmale Bauart eine optimale Sicht auf Zwischenachsgeräte ermöglichte, konnte sich nicht durchsetzen, Schlepper mit Dreipunktaufhydraulik waren einfacher zu bedienen. Nachdem die Motorisierungswelle der 1950er Jahre der deutschen Landwirtschafts-industrie einen rasanten Aufschwung gebracht hatte, setzte eine erste Auslese unter den deutschen Schlepperherstellern mit den Landwirtschafts-Bestimmungen der EWG-Beschlüsse von 1957 ein, die das Ende der kleinparzellierten Landwirtschaftsbetriebe in Deutschland und eine Verlagerung des landwirtschaftlichen Schwerpunktes nach Italien und Frankreich bewirkten.

Während 1956 94.472 neue Schlepper zugelassen werden konnten, sank diese Zahl 1963 auf 77.894 Fahrzeuge, wobei schon 13.000 EWG-Importfahrzeuge sich darunter fanden. Einen spektakulären Sonderfall stellte in dieser Zeit die Krise des Heinrich-Lanz-Unternehmens dar, der einst größten Landmaschinenfabrik Europas, die durch das starre Festhalten am Glühkopfmotor in Schwierigkeiten geraten war: die Übernahme durch den amerikanischen Landmaschinenhersteller John Deere ermöglichte dann den Beginn einer zweiten Erfolgskarriere, die das deutsche John Deere-Werk in die Spitzengruppe der Traktorenhersteller der Welt brachte.

Eine zweite Auslesewelle in den 1970er Jahren beendete die Aktivitäten renommierter Firmen wie Fahr, Güldner, Hanomag und Ritscher.

Die weiteren Strukturänderungen in der westdeutschen Landwirtschaft führten in dieser Zeit zur Entwicklung von Trac-Fahrzeugen, die Anbauräume für Arbeitsgeräte im Front-, Heck- und im Bereich über der Hinterachse aufwiesen. Schließlich setzte in den 1990er Jahren eine weitere Konzentrationswelle ein. Schlüter als Hersteller großer Spezialschlepper beendete die Fertigung.

Case International (früher IHC) gab die deutsche Fertigungsstätte auf, Deutz-Fahr fand einen sicheren Platz innerhalb der italienischen Same-Gruppe. Der verbliebene Restbetrieb des einstigen respektablen Eicher-Werkes musste aufgegeben werden und das Allgäuer Fendt-Schlepperwerk ging in den amerikanischen AGCO-Konzern über, der allerdings dem Werk einen größeren Zugang auf den internationalen Märkten öffnete.

Mit Beginn der Jahrtausendwende wird die deutsche Schlepperindustrie nach dem überaus harten Ausleseprozess nur noch von den Firmen Daimler (»Unimog«), Deutz-Fahr, Claas (seit 2003), John Deere und Fendt sowie von den Spezial- bzw. Schmalspurschlepper-Herstellern Dexheimer, Hako, Hieble, Holder, Krieger, Niko und Sauerburger repräsentiert. 2013 gaben dann auch Dexheimer und Sauerburger; zwei Jahre später ebenso Hako und Krieger den Schmalspur-Schlepperbau auf.

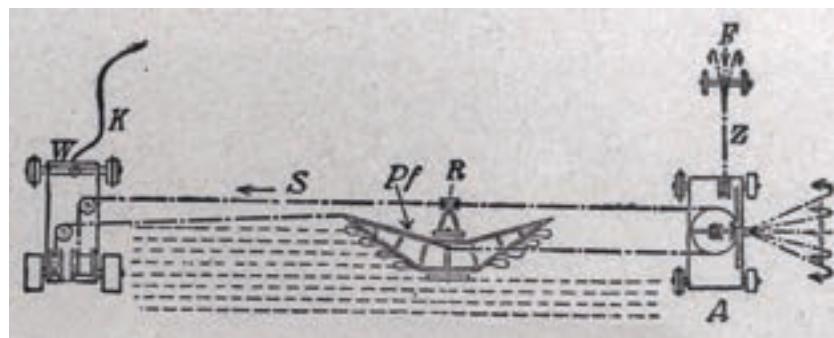
In der einstigen sowjetischen Besatzungszone reduzierten Demontage- und Enteignungsaktionen die Montagekapazitäten nahezu auf Null. Die Berliner Firmen Deuliewag, Primus und Stock fielen somit aus. In Nordhausen schleiften die Sowjets die Werksanlagen von MBA (Orenstein & Koppel); das Normag-Werk baute noch einige Restexemplare zusammen. Erst gegen Ende der 1940er Jahre konnte eine geringe Fertigung in den »volkseigenen« Betrieben (VEB) in Nordhausen, in Zwickau (ehemaliges Horch-Werk) und in Brandenburg (ehemaliges Brennabor-Werk) mit den Modellen »Brockenhexe«, »Pionier« und der »Rübezahl«-Raupe wieder anlaufen, wenn auch die Gegenblockade des Westens in Reaktion auf die Berliner Blockade die

Ausstattung der Fahrzeuge mit zeitgemäßen Elektroteilen und Reifen beeinträchtigte.

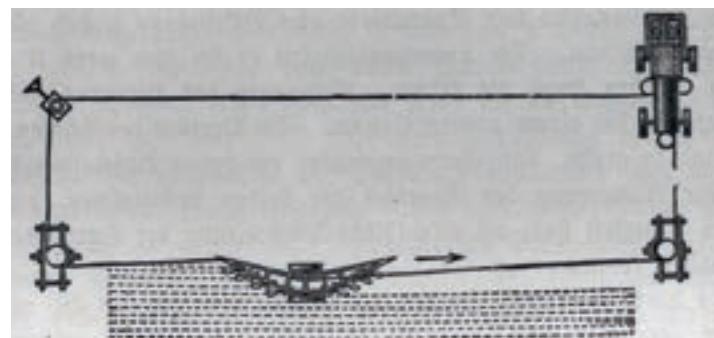
Einige mutige Privatbetriebe versuchten, mit gebrauchten und aufgearbeiteten oder mit auf abenteuerlichen Wegen beschafften Neubauteilen Schlepper für die Landwirte in ihrer Umgebung zu bauen. Unter der Parole »Junkerland in Bauernhand« waren die großen Güter (und willkürlich auch kleinere) enteignet und den einstigen Gutsbediensteten (»Neubauern«) sowie den Vertriebenen (»Umsiedler«) zugeteilt worden. Um die wenigen Alt- und Neubau-Fahrzeuge optimal einzusetzen, richtete die ostzionale Verwaltung die staatlichen Maschinen-Ausleihstationen ein (MAS).

Mit der Festlegung der DDR-Landwirtschaftspolitik auf eine zentrale Steuerung und damit auf eine schrittweise Kollektivierung ließ das DDR-Ministerium für Maschinenbau das ehemalige O & K-Werk wieder aufbauen, um die Produktionskapazität für die Herstellung von Einheitstypen in großer Stückzahl fertigen zu können. Trotzdem hinkte man stets dem Bedarf hinterher.

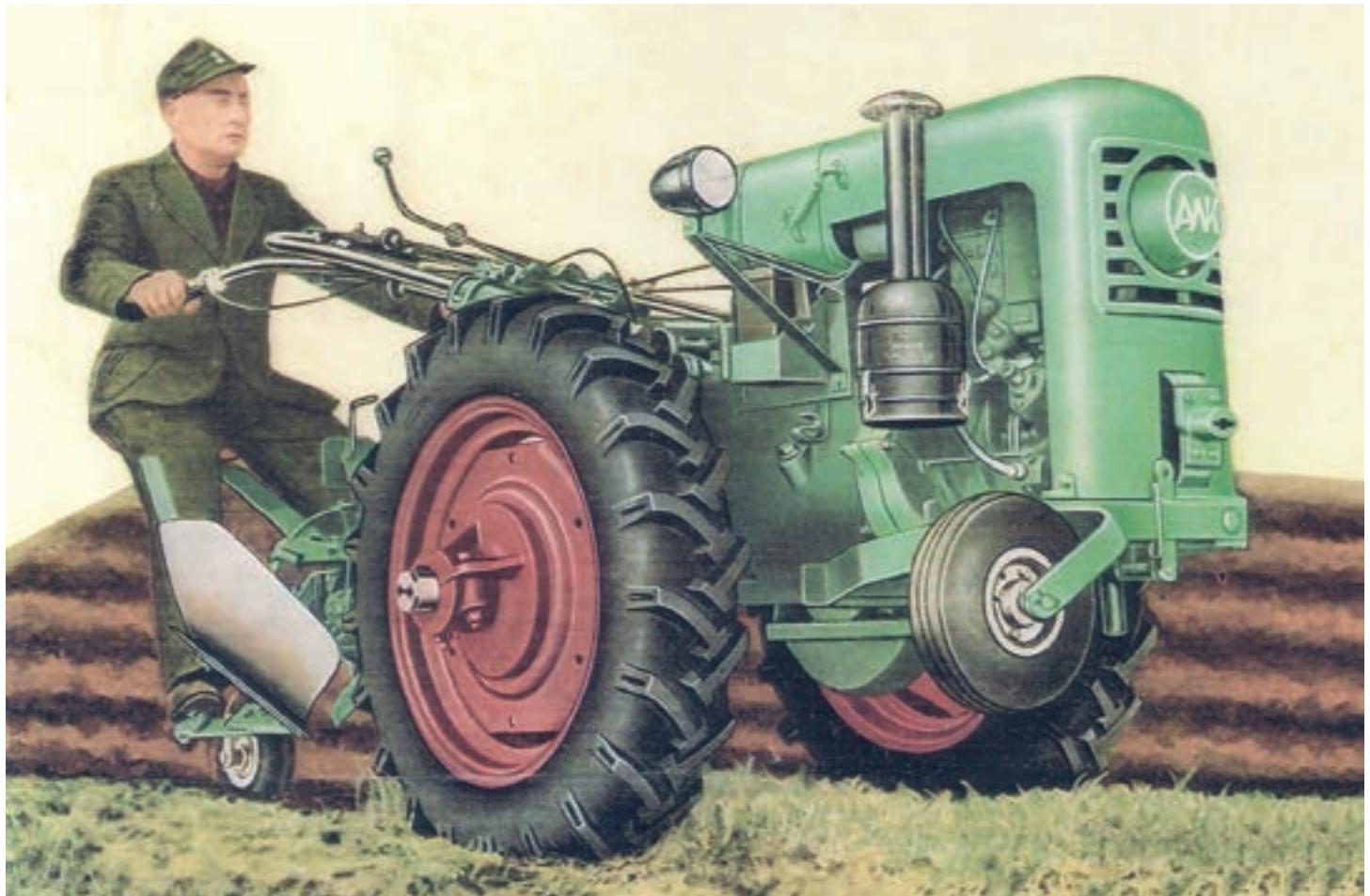
Mit der »Umprofilierung« des Werkes auf den Motorenbau übernahm in den 1960er Jahren das Schönebecker Werk als zentraler Hersteller die Schlepperherstellung und konzentrierte sich gemäß den Monopolbeschlüssen des RGW/Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe auf die Fertigung eines Geräteträgers und eines 90-, später 100-PS-Schleppers. Mit dem Zusammenbruch der DDR musste hier die Fertigung eingestellt werden, auch wenn das letzte »ZT«-Modell (für Zugtraktor) internationalen Standards entsprach. Die verbliebenen Großbetriebe der ehemaligen LPG's setzten auf schwere Modelle; die wieder privatisierten Kleinbetriebe nutzten die preiswert verkauften Fahrzeuge aus DDR-, CSSR- und russischer Produktion sowie ältere westdeutsche Modelle geringerer Leistung. Die mehrfachen Versuche, eine neue Traktorenproduktion in einem Teil des Schönebecker Werkes wieder aufzubauen, scheiterten stets nach kurzer Zeit bzw. nach Aufbrauch der Fördermittel des Bundes!



Prinzip des Zweimaschinensystems.



Prinzip des Einmaschinensystems.



9/10-PS-A.W.K.-Einachsschlepper »Monax Typ 107 D«, 1955.

# A.W.K.

Guß- und Armaturenwerk Kaiserslautern,  
Nachf. K. Billand,  
Kaiserslautern,  
1949–1956

Erstmals 1949 auf der DLG-Schau in Hannover zeigte die 1893 gegründete Maschinenfabrik einen Einachstriebkopf, der als Motorfräse, Motorpflug, Motormäher und kombiniert mit einem Einachsanhänger auch als Vierradfahrzeug genutzt werden konnte. Vermutlich handelte es sich dabei um die Weiterführung der Konstruktion des Landmaschinenwerkes Karlsruhe-Durlach. Anfänglich war der »Monax« mit einem Hirth-Zweitakt-Vergasermotor mit 6 PS ausgestattet; Anfang der 1950er Jahre kam der 9/10-PS-F&S-Diesel in den »Monax GT Typ 107 D« hinzu. Die Getriebe entstammten der eigenen Fertigung.

# Abega

Abega-Motorpflug,  
A. Behrend, Gardelegen  
1. 1919–1920 Abega-Motorpflug,  
A. Behrend, Gardelegen  
2. 1920–1921 Mitteldeutsche Motorpflug AG,  
Magedeburg-Sudenburg,  
Fichte Str. 29a

Der von A. Behrend entwickelte Seilmotorpflug »Abega« arbeitete gewöhnlich im Zweimaschinensystem, wobei ein vierschariger Kippplug zwischen den Motorwagen hin und herbewegt wurde. Ein großvolumiger, extrem langsam laufender Einzylindermotor mit 40, maximal 45 PS bei (angeblich nur) 320 U/min verlieh dem 8,5 Tonnen schweren Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 7 km/h; gleichzeitig diente der Motor dem Antrieb der Seiltrommel (900 m Seillänge). Auf Wunsch gab es den »Abega« auch mit zwei Motoren für den getrennten Antrieb.

40/45-PS-Abega-Motorwagen für das Zweimaschinensystem, 1919.

# Abele

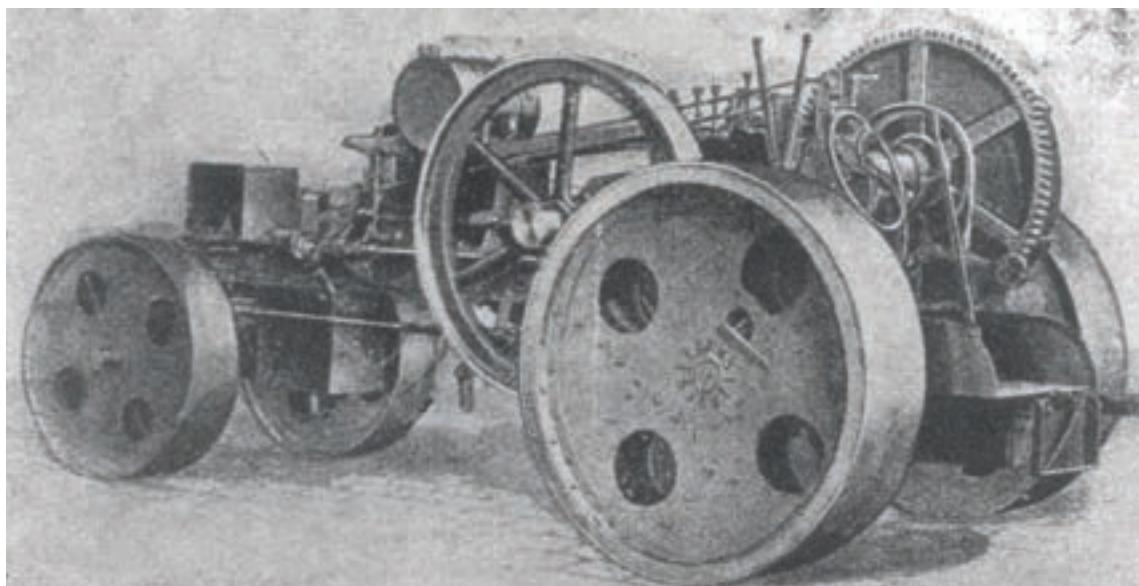
Eugen Abele & Co. KG,  
Landmaschinen-Ackerschlepper,  
Wasseraffingen,  
1948–1949

Abele rüstete gebrauchte, »generalüberholte und entrostete« US-Jeeps unter Beibehaltung des 54-PS-Ottomotors zu landwirtschaftlichen Schleppern um, wobei ein eigenes Untersetzungsgetriebe die Traktionsfähigkeit erhöhte. Rahmen und Federn wurden verstärkt. Ein seitlicher Mähbalken gehörte zum Lieferumfang bei diesen Jeep-Traktoren, die die Markenbezeichnung »ACO« trugen.

# AEG

Allgemeine Electrizitäts-AG (AEG),  
Berlin-Oberschöneweide,  
1897–1902

In Zusammenarbeit mit dem Siemens-Schuckert-Werk entstanden elektrisch angetriebene Seilwindenfahrzeuge, die im Zweimaschinens- oder Einmaschinensystem (mit Ankerwagen) nach dem System »Brutschke« arbeiteten. Die TEM-Elektropflug der Thermoelektromotor GmbH in Posen fertigte die Versuchsfahrzeuge; eine reguläre AEG-Schlepperfertigung erfolgte nicht.



# Agria

Agria-Werke GmbH,  
Möckmühl/Württemberg, Bittelbronner Str. 44,  
1954–1992

In den verbliebenen Werksanlagen der von der Demontage bedrohten, von Fabrikant Erwin Mächtel 1937 gegründeten Zahnradfabrik Karlsruhe, Werksteil Ruchsen bei Möckmühl, nahm die 1946 von Mächtel und Dipl.-Ing. Otto Göhler eingerichtete Maschinenfabrik Möckmühl, die späteren Agria-Werke, den Bau von landwirtschaftlichen Bedarfssartikeln (2,5-PS-Gartenfräsen der Marke »Agria«) und für kurze Zeit auch den Bau von Dreirad-Lieferwagen (Typ Triro) auf.

Die Geschäfte gingen so gut, dass das Unternehmen 1953 die Maschinenfabrik Schilling in Karlsruhe-Durlach mit ihrer Einachs-schlepper-Fertigung übernehmen konnte. Damit begründeten die Schwaben ein Produktionsprofil, das noch heute besteht. Herzstück der Agria-Konstruktionen war ein Triebkopf, der je nach Ausführung mit einem Pritschenanhänger gekoppelt und mit bis zu 500 kg belastet werden konnte.

Nach der Übernahme erschien zunächst die Agria-Universalmaschine »Typ 1600«. »Für hohe Zugleistung und für die Bewältigung großer Steigungen« konnte sie mit aufsteckbaren Treib- und Leiträdern sowie einem oberen Stützrad und den Ketten zu einem kleinen Raupenschlepper erweitert werden. Die vor allem zu Pflegearbeiten vorgesehene Maschine besaß den weit überhängend angebrachten 5-PS-Hirth-Einzyylinder-Zweitaktmotor. Der »mittelstarke« Einachser »Agria 2800 Trabant« konnte ebenfalls zu einer Vierrad-Raupe umgerüstet werden.



5-PS-Agria 1600 RL Einachsschlepper.

Über die gummibereiften Räder musste ein Kettenband aufgezogen werden. Eine hintere Seilwinde mit einem kranartigen Gestell ermöglichte das Anheben und Heranziehen von Holzstämmen. Ein 8-PS-Diesel der Motorenbau Alfred Berning GmbH diente als Antrieb dieser Maschinen, die sich vor allem in Norwegen bewährten. Nur ein Versuch blieb dagegen der leichte Geräteträger, der 1954 unter Verwendung des Einachsschlepper-Triebkopfes entwickelt worden war. Ein 10 PS starker Hirth-Vergaser-Motor oder ein 12 PS starkes ILO-Diesel-Aggregat sollten eingesetzt werden. Die Platzverhältnisse aber erzwangen eine um 90 Grad gedrehte Einbaulage im Vorderwagen. Letzterer bestand aus zwei Längsholmen und einer Achsschenkel-lenkung. Wie gesagt: Ein Serienbau kam nicht zustande.

Die zu den Agria-Werken zeitweilig gehörende Motorenfabrik JENCO in Jagsthausen versorgte einerseits die Motorradfabrik NSU, andererseits Agria mit Zweitaktmotoren, die auch in die Einachsfräsen eingebaut wurden. 1970 stieß noch die Maschinenfabrik Adelsheim GmbH im nahegelegenen Adelsheim als Teileproduzent zu den Agria-Werken hinzu.

Großen Erfolg hatte die Firma dagegen mit dem zu Beginn der 1960er Jahre aufgenommenen Vierrad-Kleinschlepperbau für die Obstbau- und Kommunalwirtschaft. Motoren von Hatz, ILO, MAG, Lombardini, Ruggerini und schließlich Kubota und Renault kamen in Diesel- oder Vergaserausführung zum Einbau.

Haupttyp war lange Zeit der »Agria 4800« mit einem Sechsganggetriebe, Zapfwelle, Hydraulik und der Möglichkeit zur Spurweitenverstellung. Der hier verwendete ILO-10-PS-Viertakt-Diesel war weit überhängend eingebaut. Ebenfalls große Verbreitung fand der 1964 vorgestellte Schmalspur-Blockbau-



16-PS-Agria-Kompaktschlepper.



10-PS-Agria-Kompaktschlepper 4800, 1966.



25-PS-Agraria-Geländefahrzeug »8700«, 1971.

schlepper »4800« mit Diesel- oder Vergasermotoren für Sonderkulturen, Gartenbaubetriebe und Kommunen. 1968 erhielt der Kleinschlepper eine neue Verkleidung. Die Motorleistung stieg von 12 auf 16 PS. Ein speziell für den Weinberg entwickelter Kleinschlepper vom Typ »3900 Weinberg-Track« mit 16 PS und Allradantrieb war mit einem Seilwindensystem ausgerüstet, so dass sich der Schlepper am Hang mit Hilfe eines Seiles hocharbeiten konnte. Der Fahrersitz konnte quer zur Fahrtrichtung geschwenkt werden.

Ebenfalls 1968 kam der Allradschlepper vom Typ »6700« mit Allradlenkung und Allradbremsanlage sowie mit gleichgroßen Rädern hinzu. Ab 1970 erhielt dieser Typ mit einem Zweizylinder-40-PS-Motor die Bezeichnung »9200«. Auch der Standardtyp »4800« wurde

überarbeitet und konnte jetzt als Agria-Typ »6700« nun mit einem 22-PS-Zweizylindermotor auch in Allradausführung geliefert werden. Eine weitere Modellvariante war der 1973 erschienene Typ »5700« mit einem 30-PS-Vergaser- oder einem 16-PS-Dieselmotor.

Der »4800 K« (für Kompaktschlepper) wurde seit 1979 mit einem 16-PS-Einzyylinder- oder mit einem 23-PS-Zweizylinder-Dieselmotor hergestellt. Neu hinzukam der wassergekühlte Kompaktschlepper vom Typ »6900« mit einem Zweizylinder-26-PS-Diesel- oder mit einem Vierzylinder-26-PS- bzw. 35-PS-Vergasermotor. In den 1980er Jahren bot Agria die Baureihe »6900« in den Versionen I, D2 und ab 1992 Version D1 an. Aufgrund der verstärkten Wettbewerbssituation,



25-PS-Agraria-Allrad-Geländefahrzeug »8700«, 1971.

insbesondere durch ausländische Anbieter, stellte Agria 1992 die Kompaktschlepper- und die hier nicht behandelte Großflächen-Rasenmäherfertigung ein. Gleichzeitig übernahm Agria von der Firma Holder den Bereich der handgeführten Einachsschlepper.

Neben den Kleinschleppern hat das Unternehmen in den frühen 1970er Jahren auch ein Vielzweckfahrzeug vom Typ »8700« für die Land- und Bauwirtschaft hergestellt. Ein luftgekühlter Zweizylindermotor mit 25 oder 28 PS trieb das mit Zapfwellenanschluss ausgerüstete Fahrzeug an, das 1973 noch als »9900« mit 43 PS starken, wassergekühlten Vierzylinder lieferbar war. Dieses Spitzenmodell verfügte über Allradantrieb und Allradlenkung.



26-PS-Agraria-Kompaktschlepper 6900, 1990.