

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?

Etwa 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



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

1954 und 1955 mehrere Dutzend Alldogs vorwiegend an Maschinen-Ausleihstationen in der DDR. „Es können auch 100 bis 200 gewesen sein“, erinnert sich der alte DDR-Landtechniker und Buchautor Horst Hintersdorf aus Erfurt.

Diese Schlepper liefen fast ausschließlich als Leihmaschinen in Kleinbetrieben. Wie auch in Westdeutschland sind die meisten Alldogs mit dem 13-PS-Motor in der DDR nicht alt geworden.

Weniger die Entwickler als vielmehr die verantwortlichen Konstrukteure der DDR-

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