

Q2 Der Schlepperboom in den 1950er Jahren

Die westdeutsche Landwirtschaft erlebte in der Nachkriegszeit eine regelrechte Motorisierungswelle: der Schlepper ersetzte innerhalb weniger Jahre auch in den Familienbetrieben das Kuh- oder Pferdegespann. 1955 erreichte die Zahl der Neuzulassungen einen Höchststand, der bis heute nicht mehr erreicht wurde. 1933 gab es in ganz Württemberg insgesamt nur 764 Schlepper; 1949 besaß jeder zwölfte Betrieb mit 10 bis 20 Hektar Wirtschaftsfläche einen Schlepper, 1953 schon jeder zweite.

Bis der Motorschlepper derart reißenden Absatz fand, hatte er einen längeren Entwicklungsprozess durchlaufen. Erfindungsland dieser Zugmaschinen waren die USA, wo John Charter in Illinois 1889 den ersten Schlepper konstruierte.

In Deutschland waren Schlepper vor dem Ersten Weltkrieg nicht in Benutzung.

Neben der menschlichen Antriebskraft nutzte man die tierische. Doch Konstrukteure tüftelten schon damals an Schleppern und bauten erste Prototypen. Beispielsweise konzipierte die Firma Lanz Mannheim 1912 den „Landbau-Motor“, eine selbstfahrende Bodenfräse.

In dieser Zeit übernahm die Mannheimer Firma eine führende Rolle unter den Schlepperherstellern. Die Heinrich Lanz AG präsentierte 1921 den ersten selbstfahrenden Rohölmotor in Deutschland. Das besondere Kennzeichen war der einzylindrige Glühkopf, der mit einer Lötlampe erwärmt werden musste und aufgrund seiner eigenartigen Form „Bulldog“ genannt wurde. Der Siegeszug der deutschen Landmaschinenindustrie begann mit der Weiterentwicklung des Bulldogs. Dabei mussten sich aber die Verbrennungsmotoren erst einmal gegenüber den Dampfmaschinen durchsetzen.

Ein deutlicher Einbruch der Schlepperindustrie erfolgte in der Zeit der Weltwirtschaftskrise (1929-32). Trotzdem verbesserte sich im Laufe der 1930er Jahre die technische Schlepperausstattung zusehends. Beispielsweise montierte man anstatt der eisernen Greiferräder nun Ackerluftreifen. Parallel fanden Dieselmotoren und Zapfwellen Verbreitung.

Während des Krieges unterstellte man die Belange der Landwirtschaft der Kriegsführung; so durch staatlich gelenkte Herstellung und Verteilung von Schleppern und die Verordnung von 1942, die den Antrieb ortsgebundener Maschinen mit Schlepperkraft verbot. Ziel dieser Maßnahme war die Einsparung von Dieselmotoren. Den Herstellern erlegte man deshalb auf, Holzgasmotoren in die Schlepper einzubauen, die diesen einheimischen Brennstoff verbrennen konnten. Aufgrund der teuren Umstellung spannten auch die wenigen Bauern, die schon einen Traktor besaßen, notgedrungen wieder Ochsen, Kühe oder Pferde für die Feldarbeit und den Transport ein.

Unmittelbar nach dem Krieg griff die Schlepperindustrie zunächst auf ihre Vorkriegsentwicklungen zurück. Aufgrund von Kriegszerstörung, Demontage und dem Mangel an Grundstoffen konnte nur in bescheidener Stückzahl produziert werden.

Nach dem Motto „Not macht erfinderisch“ bauten Tüftler in dieser entbehrungsreichen Zeit alte Fahrzeuge (siehe Feldscheuer) oder ausgemusterte amerikanische Armeefahrzeuge für den Einsatz in der Landwirtschaft um.

Nach der Währungsreform im Juni 1948 begann die große Zeit des westdeutschen Traktorenbaus. Die Nachfrage nach Schleppern war dermaßen groß, dass sie alle Prognosen in den Schatten stellte, denn trotz der nicht wenigen Herstellerfirmen, die vor dem Krieg produzierten, besaß der Großteil der Bauern Anfang der 1950er Jahre noch keinen Schlepper. Jetzt griffen auch kleinbäuerliche Betriebe zu. Sie

wollten nicht mehr hinter einem Kuhgespann oder Einachsschlepper herlaufen, während der Nachbar auf einem Schlepper über seinen Acker fuhr. Eine Vielzahl von technischen Neuerungen kam in dieser Zeit auf den Markt: Luftkühlung, Allradantrieb, Direkteinspritzung für Dieselmotoren u.a. Schon Ende der 1950er Jahre ebte der Schlepperboom ab, der kriegsbedingte Nachholbedarf war gedeckt. Die Verkaufszahlen gingen zurück, der Konkurrenzkampf nahm immer mehr zu und viele Firmen gaben den Schlepperbau auf. Allgaier (Uhingen) stellte beispielsweise auf Werkzeugproduktion um. Die Traktorenherstellung wurde von Porsche und Mannesmann übernommen, die ab 1956 in Friedrichshafen im Werk der neugegründeten Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH die Allgaier-Schlepper unter dem Namen „Porsche Diesel“ weiter fertigten. Die großen Hersteller wie Heinrich Lanz (Mannheim), Deutz (Köln) und Hanomag (Hannover) konnten durch Normierung der Bauteile auf Großserienfertigung umsteigen und produzierten ihre Modellbaureihen nach dem Baukastenprinzip. Für viele kleinere Fabriken war die Anschaffung von Maschinen für Großserienfertigung aber nicht effektiv. Fahr (Gottmadingen) und Bautz (Saulgau) stellten so 1963 die Schlepperproduktion ein. Anfang der 1960er Jahre kamen verstärkt ausländische Schlepper auf den deutschen Markt; beispielsweise schloss sich Porsche mit Renault zur Porsche-Diesel-Renault GmbH zusammen. Die Entwicklung in den darauffolgenden Jahren zeigt ein stetiges Anwachsen der Schlepperleistungen bei abnehmenden Zulassungszahlen.