

Oldtimer:

Geräteträger aus volkseigener Produktion

Keine Gespanne mehr, keine mühsame Handarbeit. Mit dieser Vision begann der junge Ingenieur Egon Scheuch (1908 bis 1972) aus Erfurt Anfang der dreißiger Jahre, Landmaschinen zu motorisieren. Im Jahr 1939 hatte er einen Einachsschlepper konstruiert, an den verschiedene Geräte wie ein Hackgerät oder eine Drillmaschine sowie eine zweite Achse angeflanscht werden konnten. Mit Beginn des zweiten Weltkriegs vereinnahmte die Wehrmacht diese Entwicklung.

Nach Kriegsende hielt Scheuch sich zunächst mit der Produktion von Raupenschleppern aus Restbeständen über Wasser. Parallel dazu entwickelte er seine Motorzugkarre für die Landwirtschaft weiter. Im Jahr 1947 hatte er den Prototypen des „Maulwurfs“ fer-

Die Zonengrenze war noch durchlässig, als die „IFA-Acker-Maschine“ im Herbst 1949 erstmals auf der DLG-Ausstellung in Cottbus zu sehen war. Wenige Jahre später folgte eine Reihe westlicher Hersteller mit ähnlichen Konstruktionen. Hatten die etwa spioniert? – Grund genug dürften sie gehabt haben, wie Sie im folgenden Beitrag lesen können.

tig. Dabei saßen der 8-PS-Benzinmotor und die Kupplung über der Vorderachse, das Getriebe war hinten angeordnet.

Die Konstruktion mit einem mittigen Kastenrohrrahmen hatte Egon Scheuch sich patentieren lassen. Somit waren seine damaligen Wettbewerber zu anderen Lösungen gezwungen, meist mit zwei Trägerrohren. Lediglich Fendt setzte auf ein Rahmenrohr, jedoch mit zentralem Drehgelenk.

Bis 1951 baute Scheuch in Zusammenarbeit mit den IFA-Werken in Chemnitz (vormals DKW) 15 Exemplare seines Maulwurfs. Zeitgleich experimentierte er mit einer anderen Geräteträgerkonstruktion, der so genannten Spinne. Dabei handelte es sich um ein Fahrzeug mit dem Motor an der Hin-

Der RS 09 (18 PS) mit der Reihenfräse „Rotationshackgerät 108“ des VEB Landmaschinen Torgau im Jahr 1962. So wurde er bis 1972 gebaut.



terachse und einem Rahmen aus Rundrohr. Aus den Erfahrungen mit dem Maulwurf und der Spinne entstand dann der Geräteträger RS 08 (RS = Radschlepper).

Der wassergekühlte Zweizylinder-Zweitakt-Benzinmotor aus dem Pkw IFA-DKW F8 war vor dem Führerstand angeordnet. Die Vorderachse konnte wie die Zwischenachsgerätee in verschiedenen Positionen mit unterschiedlichen Radständen angebaut werden.

Vom 08/15-„Maulwurf“, wie er wegen seiner Motorleistung auch genannt wurde, wurden 1951 im Traktorenwerk Nordhausen etwa 10 Stück gebaut, weitere 35 entstanden 1952 im Landmaschinenwerk Brandenburg. Von 1953 an übernahm das volkseigene Traktorenwerk Schönebeck die Produktion.

Im Jahr 1956 stellte der VEB Schönebeck den Nachfolger RS 09 mit 15 PS Dauerleistung und 18 PS Höchstleistung vor. Dies war der erste DDR-Geräteträger mit Dieselmotor. Der Schlepper hatte u.a. ein Feinstufengetriebe, eine Hydraulikanlage, drei Anbauräume mit Kraftheber und zwei Zapfwellen.

Allerdings gab es zu der Zeit in der DDR keinen Dieselmotor für den RS 09. Egon Scheuch schlug vor, auf einen Motor des

Der RS 08 mit wassergekühltem 15-PS-Benzin-Motor, produziert von 1952 bis 1956. Die Vorderachse kann nach hinten versetzt werden.



Die Stall-Variante RS 09/160. Die Achsvorgelege sind nach oben geschwenkt, der Rahmen ist kürzer, damit der Schlepper niedrig und kompakt ist.



Der RS 09 mit einem Grubber im Jahr 1967. Das „Austro Diesel“ am Kühlgebläse des Zweizylinder-V-Motors deutet auf den Lizenzgeber Warchalowski (Wien) hin.

Wer mehr über den Maulwurf und andere Geräteträger erfahren möchte, kann für 19 Euro plus 3 Euro Versand die 108-seitige Broschüre „Drei Generationen Geräteträger“ bestellen bei: Karl-Heinz Kiunke Lohkoppel 25 22179 Hamburg Tel. und Fax: 0 40/6 41 92 62

Vom RS 09 gab es verschiedenste Varianten, wie den RS 27 Tragschlepper, den RS 28 Plantage, den RS 54 Maisschlepper in Row-Crop-Ausführung mit zwei mittigen Vorderrädern und nicht zu vergessen die Stallausführungen. Auch die Reichsbahn kaufte einige tausend der Geräteträger.

Egon Scheuch war Zeit seines Lebens selbstständig und entwickelte gemeinsam mit seinem Bruder Rudolf in seinen kleinen Firmen in Erfurt und Triptis eine Reihe von Zusatzgeräten. Parallel dazu konstruierten und bauten fast alle Landtechnikbetriebe der DDR Zubehör für den Maulwurf. Über 50 Geräte für den RS 09 gingen in die Serienproduktion. Der weltweite Erfolg des Maulwurfs gab den Oberen des Bauern- und Arbeiterstaates vor allem in einem Punkt Recht: Sie taten gut daran, Egon Scheuch „machen zu lassen“. Sonst wäre der geniale und kreative Konstrukteur vielleicht irgendwann von seinen Auslandsreisen nicht zurückgekehrt. Schon schlimm genug, dass seine Grundidee 1949 dem Klassenfeind in die Hände fiel.

K.-H. Kiunke, W. Holtmann



Ein RS 09 mit Frontlader und Mähwerk im Sommer 2001 bei einem Oldtimertreffen in Mecklenburg. Fotos: Archiv Kiunke, Landw.-Museum Markkleeberg

mit 30 PS. Dies war eine Eigenentwicklung, wiederum mit V-Anordnung der Zylinder. Diese Motoren wurden nicht mehr in Schönebeck, sondern in Cunewalde produziert. Das Getriebe und der Rahmen des RS 09 wurden der höheren Leistung angepasst sowie die Endgeschwindigkeit und die Hydraulikleistung erhöht. Ansonsten baute Schönebeck diese Maschinen kaum verändert mit den zusätzlichen Typenbezeichnungen GT 122 und GT 124 weiter. Stückzahl bis zum Produktionsende 1972: 90 000! Geschätzte 123 000 Maulwürfe wurden insgesamt produziert.



Einer der wenigen erhaltenen IFA-Maulwürfe. Der Einzylinder-Zweitakt-Benzinmotor leistet 8,75 PS. Die Kupplung ist vorne, das Getriebe hinten.

Wiener Herstellers Warchalowski zurück zu greifen. Tatsächlich erteilte das österreichische Unternehmen eine Lizenz zur Produktion eines luftgekühlten Zweizylinder-V-Motors in Schönebeck. An die besondere Beziehung zu Österreich erinnern die Prüfung des RS 09 in Wieselburg 1958 und die Auszeichnung mit einer Goldmedaille auf der Welser Messe im selben Jahr. Von 1956 bis 1962 baute der VEB Schönebeck rund 24 000 Traktoren des Typs RS 09. Über die Hälfte davon wurde exportiert. Im Jahr 1963 bekam der Geräteträger einen Vierzylindermotor mit 25 PS, später sogar