

Zur Geschichte des Hanomag R 12

Prof. Dr. Gerhardt Preuschen

Vorbemerkung der Schriftleitung: Zu Beginn des Jahres 1993 übergab das Mitglied des Fördervereins Dipl.-Ing. agr. U. Hampl dem Deutschen Landwirtschaftsmuseum für seine Sammlung einen fahrbereiten Hanomag R 12 Ackerschlepper. Der vom Schenker beigefügte Kfz-Brief zeigte, daß das 1953 hergestellte Fahrzeug zuvor viele Jahre lang im Besitz von Prof. Dr. Gerhardt Preuschen war, der bei manchen seiner Vorführungen in den 1950er und 1960er Jahren auf den R 12 zurückgriff. So hatte er dafür Sorge getragen, daß der Hanomag über allerlei Zusatzgeräte verfügte. Der Wittenburg-Frontlader etwa machte aus dem Hanomag ein reizvolles Lade- und Transportgerät, der Binger-Seilzug eröffnete Einsatzmöglichkeiten im Weinbau. Kurzum, der Preuschen-Hampl'sche R 12 besitzt eine eigene Geschichte, die ihn aus der Reihe der gewöhnlichen Oldtimer-Traktoren weit heraushebt. Für das Deutsche Landwirtschaftsmuseum war dies Anlaß, Herrn Prof. Preuschen um einen Beitrag zur Entstehungsgeschichte des Hanomag R 12 zu bitten. Wir freuen uns, daß Prof. Preuschen, vielen bekannt als langjähriger Direktor des Max-Planck-Instituts für Landarbeit und Landtechnik in Bad Kreuznach, unserem Wunsch sogleich nachkam und veröffentlichten nachfolgend seinen Aufsatz:



Hanomag-Allzweckschlepper R 12
(Seitenansicht), 1953

Die Geschichte des Hanomag R 12 beginnt interessanterweise nicht in Hannover, sondern bei der Firma Lanz, Mannheim, etwa um 1936. Damals war die Schlepperentwicklung über den 1934 zuerst vorgestellten luftbereiften 30 PS-Lanz-Bulldog in zwei Richtungen in Gang gekommen. Die eine führte vor allem zum 38-PS-Bulldog, dem Lanz dann noch eine 50-PS-Maschine zur Seite stellte, die aller-

dings in erster Linie für den Straßenzug in der Großstadt bestimmt war. Der 38-PS-Bulldog aber erwies sich als der eindeutige Schlepper für die Ackerarbeit, bestens geeignet fürs Pflügen und als Antrieb für die Stahldreschmaschinen sowie schließlich für die Transporte, namentlich über längere Strecken zum Bahnhof oder zur Zuckerfabrik usw. In der zweiten Linie aber hatte man den Pflegeschlepper entwickelt, bei Lanz in der Version des 25-PS-Allzweckbulldogs, der über den Zwang der schmalen Reifen, um die Reihen befahren zu können, die Vorteile des hohen Raddurchmessers und der weichen Bereifung deutlich machte. Beide Fahrzeuglinien waren abgestellt auf den landwirtschaftlichen Großbetrieb. Immerhin gab es vor dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland rund 18 000 Betriebe mit über 100 ha LF, die ein Absatzgebiet mit ausreichender Finanzkraft zu sein schienen.

Der Bauernschlepper hingegen entwickelte sich ganz anders und zwar aus fahrbaren Mähgeräten in Süddeutschland. Südlich des Main zählten Mähen und die Heuernte, auch das Fahren, aber meist nur über kleine Strecken, für die Zugtiere zu den Grenzaufgaben, was den Schlepper erwünscht machte. Generell ging die Idee des Bauernschleppers davon aus, daß der Motor eine Ergänzung für alle die Gespannarbeiten bringen sollte, für die die ganzjährig ausgenutzten Tiere nicht ausreichten. Zwar wurde früh erkannt, daß das Pferd namentlich im Grenzgebiet zwischen 8, 12 und 15 ha ebenfalls so schlecht ausgelastet war, daß man die wirtschaftlichere Kuh-Anspannung empfahl, doch man wußte, daß der Bauer weder von seinem Standard als Pferdebesitzer heruntergehen würde, noch die schlechte Ausnutzung der eigenen Arbeitskraft durch die geringe Geschwindigkeit der Kühe ertragen könnte.

Immerhin wurde der Allzweckschlepper von Lanz doch bereits als ein Vollmotogerät für bestimmte Betriebsgrößen angesehen, jedenfalls seine Geräteausstattung auf alle Arbeiten, die man sich motorisiert vorstellen konnte, ausgedehnt. Die Entwicklung dazu ging sehr rasch durch die enge Zusammenarbeit zwischen den größeren Firmen und mir. Ich konnte die Arbeiten und die Arbeitsqualität genau definieren, konnte auch schon aus der Erfahrung mit den größeren Schleppern den Einfluß der höheren Geschwindigkeit auf die Geräteausformung oder besser Werkzeugbildung beurteilen. Die Zusammenarbeit mit Lanz war dabei besonders eng, da einerseits der technische Direktor Dr. Ehlers nicht nur ein sehr weitsichtiger, kluger Mann war, son-

dern auch eine besondere Zuneigung zu mir und meiner praktischen Erfahrung mitbrachte. Sommer für Sommer schickte er seine jungen Ingenieure auf meinen Betrieb, um dort die Anpassung zwischen Gerät und Schlepper und die Kontrolle über die Brauchbarkeit direkt in der Praxis durchzuführen, zumal ich eine gut eingerichtete Werkstatt besaß, um notwendige Änderungen vorzunehmen. Im Jahre 1938 konnte so für den 25-PS-Allzweck-Bulldog die Anbauserie fertiggestellt werden, wenn auch mit noch jeweils verschiedenen Anbauformen. Die Entwicklung eines generellen Anbausystems war zwar in Angriff genommen, aber noch nicht vollendet. Das Vorbild des Pfluganbaus an den kleinen Ransomes-Schlepper in England durch einen gewissen Mr. Harry Ferguson schien zu aufwendig und zu teuer zu sein.

Die Beschleunigung der Entwicklung in Deutschland kam vor allem von der politischen Seite. Nach der großen Propaganda für den Volkswagen und die Versprechungen für diesen kam natürlich der Bauernschlepper gleich hinterher. Genau wie beim Auto existierte allerdings zuerst nur der Druck auf die Industrie, eine solche Maschine herzustellen. Im Hintergrund stand dann jedoch bereits die Drohung, wenn die Industrie dazu nicht in der Lage sei, daß eine eigene Fabrik in Staats-hand bzw. unter der Leitung einer der großen Parteiorganisationen aufgebaut werden würde. Die Entscheidung schließlich sollte 1939 fallen, übrigens mit der durch keine Sachkenntnis gerechtfertigten Forderung, daß auch dieser Schlepper nicht mehr als 1 000 RM kosten dürfe.

Nun aber wurden alle Erfahrungen zusammengekratzt. Bei Lanz ging man auf eine 15-PS-Maschine zurück. Leider erreichte Dr. Fritz Huber, der sicherlich hervorragende Erfinder des Glühkopfmotors, daß auch dieser Schlepper mit einem liegenden Ein-Zylinder-Glühkopfsystem ausgerüstet wurde, was sehr unglücklich war wegen der dadurch bedingten Schwingungen wie auch wegen des damit einhergehenden Lärms. Inzwischen hatte sich Lanz in Zusammenarbeit mit der Leipziger Firma Rud. Sack und mir für eine 4-Punkte-Anhängung mit Senkrechtführung entschieden, obwohl Sack sich noch nicht in der Lage sah, dafür den passenden Pflug zu liefern. Doch wir wußten Abhilfe. Kurzerhand wurde, gerade noch rechtzeitig vor der Leipziger Reichsnährstands-Schau im August 1939, für einen Zwei-Körper-Drehpflug eine Aushebevorrichtung gezaubert. Sie erwies sich als sehr praktisch und billig, technisch jedoch war sie nicht gerade sehr elegant.

Die verschiedenen Vorrichtungen der Kraftübertragung waren inzwischen fertiggestellt, und zwar einmal die Zapfwelle für den Mähwerksanbau seitlich, dann die

hintere Zapfwelle für andere Geräte und schließlich die Ausheb-Vorrichtung mit einer breiten Öffnung innenseits, so daß das Anhängen eines Wagens oder einer Zweitmaschine in jedem Zustand des Aushebegeräts möglich war (Hydraulik mit Hub und Druckkolben). Zu einer Ladepresse konnte man sich jedoch nicht entschließen. Die Vorteile des vierrädrigen Gummiwagens waren im Vergleich zu dieser kleinen Lösung einfach zu groß.

Die in Leipzig vorgestellte Maschine erlebte nur eine kleine Serie. Die Rüstung überdeckte mit Kriegsbeginn die Tätigkeiten der Industrie. Alle Entwicklungen im Traktorenbau hörten praktisch auf. Ausnahmen bestätigten natürlich auch hier die Regel. So schuf die Firma Lanz während des Krieges noch zusammen mit der Firma Imbert, Köln, den wirklich brauchbaren Gasschlepper auf Holz-Gas-Basis.

Nach dem Krieg wechselte dann die Leitung in Mannheim. Es bestand auch wenig Aussicht, daß die Firma Lanz sehr bald zu größerer Aktivität gelangen würde, war doch das Firmengelände total zerstört. Die neue Leitung bestand aus Kaufleuten und einem Professor der Landtechnik, dessen Tätigkeit vor der Professur üblicherweise bei verschiedenen Maschinenfabriken abgelaufen war, aber eigentlich nichts besonderes an Ideen gezeigt hatte. Der frühere Filialdirektor von Lanz in Berlin, Dr. Schwenkow, ein reiner Kaufmann, wurde Generaldirektor. Seine Beziehungen zu den Technikern waren nie sonderlich gut gewesen. Er stellte die Techniker, insbesondere weder Dr. Ehlers noch die junge Nachwuchskraft im Motorenbau, die möglichst rasch Dr. Huber ersetzen sollte, Kühne, bei Lanz ein. So kamen beide über kurze Zwischenstationen zu Hanomag nach Hannover, und es bestand Aussicht, daß die Hanomag auf dem Gebiet des Schlepperbaus in Zukunft etwas florierender werden würde, was ihr bislang allen Bemühungen zum Trotz doch nicht so recht gelungen war.

Und die Hoffnungen trogen nicht. Binnen kurzer Frist entwickelte die neue Hanomag-Mannschaft den R 35, aus ursprünglich 28 PS, 1950 dann 35 PS Leistung, 4-Zylinder-Diesel-Motor aus der Hanomag-Tradition, eine Maschine, die sich anschickte, die führende Rolle für die Landwirtschaft zu spielen, so wie es vorher der Lanz-Bulldog getan hatte. Der Ruf nach einem Bauernschlepper war inzwischen allgemein geworden. Der Versuch von Porsche, mit seinem Schlepper die Forderung nach einem günstigen Preis zu erfüllen, gelang zwar nicht, aber immerhin war eine entsprechende Propaganda gelaufen. Hinzu kam, daß die kleinen Fabriken in Süddeutschland ihre bisherigen Mäh-schlepper sehr schnell zu attraktiven Bau-

HANOMAG R12

fortschrittlich in der Konstruktion

äußerst günstig im Preis

bewährt bei jeder Beanspruchung

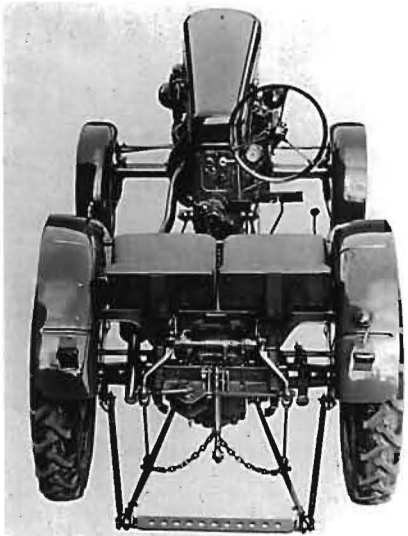
wirtschaftlich durch geringen Kraftstoffverbrauch

1,03 Liter
DIESELKRAFTSTOFF pro Stunde

Der HANOMAG-Schlepper und Gerüstträger R 12 verbraucht im Jahresdurchschnitt für alle im landwirtschaftlichen Betrieb anfallenden Arbeiten

HANOMAG-HANNOVER

Werbeblatt für den Hanomag R12 aus dem Jahre 1955. Hervorgehoben wurde schon damals der niedrige Kraftstoffverbrauch.



Blick auf den Hanomag R12 mit der seitlich am Motorblock vorbeigeführten Lenkung und der Doppel-Sitzbank.

ernschleppern weiterentwickelten. Sie konkurrierten nun mit dem Elfer-Deutz von KHD, der seit 1936 in unterschiedlicher Form ausgeliefert wurde. Für Hanomag aber blieb die Ergänzung des Schlepperprogramms nach unten dringend notwendig. Es darf an dieser Stelle nicht vergessen werden, daß der sichere Absatz der größeren Traktoren in den Großbetrieben nicht mehr gegeben war, nachdem die Landwirtschaftsbetriebe über 100 ha LF zu etwa 80 % entweder in der DDR oder im Gebiet ostwärts Oder und Neiße nicht mehr erreichbar waren.

Dr. Ehlers aber hatte nach ersten Versuchen noch am Allzweck-Bulldog vor dem Zweiten Weltkrieg die Bedeutung des Frontladers für die Landwirtschaft erkannt und sah, daß hier ein ganz wesentliches Ausstattungsobjekt zum üblichen Gerätepark hinzu kommen mußte. Die Zusammenarbeit mit der Firma Baas, Hamburg, brachte die erwünschten Früchte. Die dort angebotenen Geräteformen waren so gut, daß man fortan praktisch mit einer Mistgabel und einer Schaufel für die meisten Betriebe auskommen konnte, später kam die spezielle Rübengabel zur Ernte von Futterrüben noch hinzu. Nun war der Weg frei für eine echte Allzweck-Bauern-Maschine. Ehlers aber griff dazu auf eine seiner früheren Erfahrungen zurück. So entstand praktisch in der gleichen Anordnung von Motor, Getriebe und Geräteanbau der alte 15er Lanz neu, nun allerdings als Hanomag-Schlepper.



Abholung des Hanomag R12 mit dem universitätseigenen Nachläufer. Bei der Befestigung des Schleppers: Mitglied des Fördervereins Obering. K. Lutz.

Inzwischen hatte in Hannover die Person des Generaldirektors gewechselt. Ein neuer Mann, von Haus aus Ingenieur, Württemberger, war an die Spitze getreten, ein Mann mit Einsatzwillen, aber auch entsprechend schwäbischem Dickkopf. Er stammte aus der Bodensee-Gegend, wo er sich bereits einen kleinen Hof zu einem Versuchshof und Demonstrationsstelle für Hanomag-Maschinen zurechtgebaut hatte. Da er Ingenieur war, wußte er natürlich alles besser und zwang seine Techniker, einen 2-Takt-Diesel zu entwickeln, obwohl sich in mehreren Anläufen in früheren Jahren bereits gezeigt hatte, daß der 2-Takter wohl etwas Vernünftiges für große, langsam laufende Schiffsdiesel war, aber keinesfalls für schneller laufende Schleppermotoren. Die Hauptmaschine sollte ein 24 PS 2-Zylinder-Motor sein, so daß, um im üblichen Reihenbau zu bleiben, die kleine Maschine mit einem 12 PS 1-Zylinder-Motor auskommen sollte.

Ich hatte beide Maschinen in Bad Kreuznach, aber leider nicht mehr zur Entwicklung, sondern nur zur Einsatzbeurteilung und konnte wenig ändern. Ich hatte damals das Stadtgut Lindenmühle immer wieder in verschiedene Bauernhöfe mit unterschiedlicher Mechanisierung, zum

Teil auch noch mit Kuh-Anspannung und Pferdebetrieb, eingerichtet, um nun wirklich das gesamte Betriebsgeschehen exakt in Bestform ablaufen zu lassen. Es waren junge Bauern, die jeweils einen Betrieb mit einer bestimmten Aufgabe zu betreuen hatten und am Ertrag des Betriebes entsprechend beteiligt waren. Der 12 PS-Schlepper von Hanomag hatte nun dieselben Unarten wie der alte R 15 von Lanz. Die kleine Maschine war unruhig. Es gab keine Möglichkeiten, entsprechende Gegengewichte zur Schwingungsdämpfung einzusetzen, und sie war im ganzen eben auch zu schwach, gerade als 2-Takter natürlich zu schwach, um über die immer bei den Schleppern auftretenden Spitzen im Zugkraft-Widerstand glatt hinwegzukommen.

Die Geräteausstattung des R12 hingegen war gut, wenn auch der Anbau, durch die internationale Nutzung der Dreipunktvorrichtung durch Ferguson erzwungen, für manche Gerät kompliziert ausfiel. Zusätzliche Handbedienungen waren schwer erreichbar. Obwohl wir in Bad Kreuznach für den R 35 Sitz und Bedienteile ausgeklügelt hatten, war die Anlage beim R 12 zu billig und ungeschickt geraten. Schlecht war auch der Frontlader. Das Gerät war viel zu klein, wenn man kein Gegengewicht in dem Schlepper hatte und dem Fahrer nicht zumuten wollte, sich bei Frontladerarbeit ein entsprechend großes Gewicht hinten in den Dreipunkt einzuhängen.

Der Start des R 12 aber verlief im Rahmen einer großartigen Vorführung auf dem privaten Hanomag-Versuchsgut am Bodensee. Alle irgendwie bemerkenswerten Männer aus der Landtechnik waren eingeladen, und anschließend gab es ein Mittagessen, bei dem es beinahe noch zu einem unangenehmen Vorfall gekommen wäre. Der Hanomag-Generaldirektor verkündete nämlich, daß es von nun an bei Hanomag nur noch 2-Takter geben würde, worauf Prof. Ries in seiner trockenen Art sagte: »Das kennen wir, also wird mit Sicherheit der 4-Takter bleiben.« Darauf explodierte der wackere Schwabe und wollte Ries vom Essen wegschicken, was wir mit Mühe vertuschen konnten. Wir haben dann versucht, aus dem Hanomag R 12 noch etwas mehr herauszuholen, aber die Maschine war und blieb eben unglücklich ausgelegt. Das Schlimmste jedoch war der kleine Motor und eine zu leichte Bauart. 20 PS und Vierrad-Antrieb, wie wir es zwischenzeitlich empfohlen hatten, hätten eine völlige Neukonstruktion bedurft, wozu inzwischen aber das Geld fehlte. Tatsächlich starb der Schlepperbau bei Hanomag mit dem 2-Takter-Diesel.