

Greiffenberger Notizen

Neues aus Greiffenberg und Umgebung
Nr. 06



13. Ost-Uckermärker Traktoren- und Oldtimertreffen in Schönermark

von Jörg Berkner

Die Dreizehn gilt vielen Menschen als Unglückszahl. In Passagierflugzeugen gibt es deshalb keine Reihe 13, in manchen Hotels und Krankenhäusern verzichtet man aus dem gleichen Grund auf ein Zimmer mit der Dreizehn, selbst bei Motorsportrennen wird oft auf diese Startnummer verzichtet. Für das 13. Traktoren- und Oldtimertreffen in Schönermark hatte die Dreizehn allerdings keine nachteiligen Auswirkungen. Die Wolken hatten sich mit heftigen Regengüssen schon am Vortag entleert und nachmittags beschien sogar die Sonne das geschäftige Treiben am Dorfausgang von Schönermark in Richtung Grünow.



Annett Hartwig vom Vorbereitungsteam aus Schönermark und Gerhard Scholze, Ortsvorsteher von Frauenhagen, eröffneten gemeinsam das 13. Traktor- und Oldtimertreffen, welches jährlich im Wechsel in beiden Dörfern stattfindet.

So konnten Annett Hartwig und Gerhard Scholze gegen 10 Uhr die Veranstaltung eröffnen. Rund 150 Teilnehmer hatten sich mit ihren alten Fahrzeugen angemeldet, dazu kamen ca. 1500 Besucher aus der nahen und weiteren Umgebung. DJ Bernd Winkler sorgte für die Beschallung des

großen Geländes und moderierte das Treffen gemeinsam mit Walter Kotzian.



Die Bühne war zwischen Fahrzeuggelände und Versorgungsbereich aufgebaut worden. Nachmittags fand hier auch ein Blues-Konzert statt.

Die Catering-Firma DSV und das Organisationsteam selbst versorgten die Besucher mit Speis und Trank. Auch an die Kinder war von den Organisatoren gedacht worden: Hüpfburg, Bungee-Trampolin und eine Bastelstrecke für kreatives Gestalten wurden sehr gut besucht.





Das Bungee-Trampolin und die Hüpfburg fanden bei den Kindern großen Anklang.

Für die erwachsenen Oldtimer-Liebhaber ging es natürlich bei diesem Treffen in erster Linie um die alte Technik. Die Besucher kamen mit den Besitzern der historischen Fahrzeuge schnell ins Gespräch. Jeder gibt ja gern Auskunft über die Geschichte seines Oldtimers und darüber, wie er die Probleme bei seiner Restaurierung löste. Einige Stücke machten den Eindruck, als hätten sie die Werkhalle des Herstellers gerade erst verlassen.

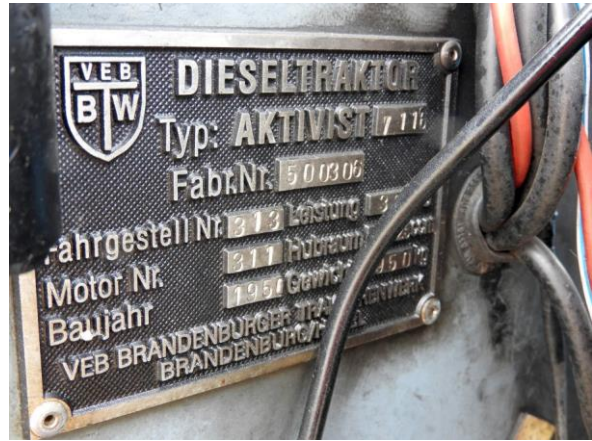


Ein Barkas V901/2 aus dem VEB Framo Werke Hainichen mit Pritsche und Plane. Er war werksmäßig mit einem 3-Zylinder-Wartburg-Motor ausgestattet, der mit 900 cm^3 28 PS leistete. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 82 km/h .¹ Dieses schön restaurierte Exemplar, Baujahr 1961, wurde von Helmut Britzke aus Eberswalde gezeigt.

Anderen Traktoren wiederum sah man an, dass sie noch heute zum Arbeiten genutzt und gebraucht werden. Für den im nächsten Bild gezeigten RS03/30 „Aktivist“ gilt das allerdings nicht. Er wurde von Roland Pahl aus Passow wieder aufgebaut und macht ebenfalls einen fabrikneuen Eindruck.

Auf den nächsten Seiten wird eine kleine Auswahl der ausgestellten Fahrzeuge gezeigt. Einige davon werden sicher schon am kommenden Wochenende wieder zu sehen sein - beim nächsten Oldtimertreffen in Berkholz-Meyenburg. #

¹ Angaben nach Miethe, S.54 [1]



Der RS03/30 „Aktivist“ wurde von 1949-52 im Schlepperwerk Brandenburg hergestellt. Zum Starten des wurde eine Lunte in diese Halterung geklemmt, die danach wieder in den Zylinderkopf eingeschraubt wurde - und dann hieß es kräftig kurbeln!



Simson-Parade: Schwalbe, Star und S50 waren in verschiedensten Farbvarianten vertreten.



Laut Tachoanzeige hat diese BK350 34472 km auf dem Buckel. Dieses Motorrad wurde in Zschopau von 1952 bis 1959 gebaut. Sein Zweitakt-Boxermotor hatte einen Hubraum von 350 cm³, leistete je nach Variante 15 oder 17 PS und machte die Maschine 120 km/h schnell.² Die ausgestellte Maschine wurde 1954 gebaut und gehört Klaus Krüger aus Bad Freienwalde.

² Angaben nach www.ostmotorrad.de



Die Multicar-Familie aus Walterdorf war gleich mehrfach vertreten. Hier ist das Vorläufermodell, die Dieselameise DK2003 von 1956/57 zu sehen, die noch mit einer Fußtritt-Steuerung durch Gewichtsverlagerung gelenkt wurde. Dieses Fahrzeug gehört zur Sammlung des Schönermarkter Vereins zur Förderung von Landwirtschaft, Handwerk und Kultur e.V.



1964 erschien der erste Multicar, der M22 mit Einmannfahrerhaus. Der im Bild sichtbare Ohrschutzhörer weist auf ein Problem hin – der luftgekühlte 2-Zylinder-Dieselmotor mit 15 PS aus Cunewalde war in der kleinen Kabine doch sehr laut zu hören. Ansonsten aber waren die geschlossene Kabine, die nun mehr „richtige“ Lenkung und der stärkere Motor eine großer Fortschritt für die Nutzer dieses Kleinlastwagens.³

³ technische Angaben nach Suhr, S. 103 [2]



Nach dem von 1974 bis 1978 gebauten M24 (hier nicht gezeigt) kam der M25 ab 1978 auf die DDR-Straßen. Für dieses Fahrzeug gab es, wie schon für seine beiden Vorgänger, zahlreiche Aufbauvarianten, vor allem für Kommunalbetriebe: Drehleiter, Kran, Koffer, Kipper usw., insgesamt 16 Varianten. Der M25 wurde damit zu einem Exportschlager. Von den bis 1992 gefertigten 100.000 M25 gingen 70% in den Export.



Dieser „Famulus“ RS14/40 hat einen wassergekühlten Motor mit 40 PS. Ab 1960 wurde die Leistung des Famulus-Motors von 36 auf 46 PS erhöht, indem man die zulässige Drehzahl auf 2000 erhöhte. Da der Motor damit aber überfordert war, wurde die Maximaldrehzahl wieder reduziert was zum RS14/40 führte.



Bei den Traktoren waren der RS01/40 „Pionier“ (vorn) und der RS14 „Famulus“ (hinten) gleich mehrfach vertreten.



Dieser D4K ungarischer Produktion war unangefochtener Sieger beim Ziehen eines belasteten Bremswagens. Er hat einen 6-Zylinder-Motor mit 90 PS. Diese Traktoren wurden ab etwa 1965 importiert und gehörten damals zu den stärksten Traktoren in den MTS und RTS.



Der RS04/30 wurde im Schlepperwerk Nordhausen von 1953 bis 1956 gebaut. Dieses Exemplar stammt von 1955 und wurde von Detlef Hagemann aus Felchow gezeigt.



Rundfahrt: Auch auf diese bequeme Art konnte man sich das Ausstellungsgelände ansehen.



Dieser Belarus MTS5-MC wurde 1959 gebaut. Beginnend mit diesem Jahr wurden bis 1963 6600 Stück in die DDR importiert.⁴ Nach seiner Ausmusterung eigentlich zur Verschrottung vorgesehen, wurde er noch lange Jahre privat betrieben. Das Fahrzeug gehört heute Heiko Ultsch aus Greiffenberg.



Hinweis für den Traktoristen: „Sorgfältige Wartung des Luftfilters erhöht die Lebensdauer des Motors“.

⁴ Hintersdorf, S.16 [3]



Der Barkas B1000 prägte über Jahrzehnte das Straßenbild in der DDR mit. Er wurde von 1961 bis 1990 in vielen Aufbauvarianten gefertigt.⁵



Der W50 wurde ab Mitte der 60er Jahre zum Standard-Lastkraftwagen in der DDR. Für den Nachfolger des S4000 wurde in Ludwigsfelde ein neues Werk aufgebaut. Auslöser war der Bauernkongress 1962, auf dem ein neuer LKW für die Landwirtschaft gefordert wurde. Von 1965 bis 1990 wurden 571.800 Exemplare in etwa 60 verschiedenen Aufbauvarianten gebaut.⁶ Mit diesem W50LA nahm Alexander Henkel aus Tornow am Oldtimertreffen teil. #

Literatur

- [1] Miethe, Uwe: „Bildatlas des DDR Straßenverkehrs“, Geramond, 2008
- [2] Suhr, Christian: „Typenkompass DDR-Lastwagen 1945-1990“, Motorbuch, 2005
- [3] Hintersdorf, Horst: „Typenkompass, Traktoren und Landmaschinen, DDR-Importe aus den RGW-Staaten, Motorbuch, 2006
- [4] Oswald, Werner: „Kraftfahrzeuge der DDR“, Motorbuchverlag, 2000

Impressum

Greiffenberger Notizen ist eine private Veröffentlichung auf www.joerg-berkner.de, alle Rechte vorbehalten

Fotos: Jörg Berkner, Version: 2017-08-24u

⁵ Suhr, DDR-Lastwagen, S.66 [3]

⁶ ebenda, S.48, Oswald, S.233 [4]