

# Wie der erste Fordson-Traktor nach Bayern kam

Von Dr. Jürgen Baudler, Stuttgart

In „DER GOLDENE PFLUG“, Ausgabe 29/2009, stellt Herr Prof. Dr.-Ing. Dr. h.c. Karl Th. Renius seinen 1924 in den USA gebauten und von ihm dem Deutschen Landwirtschaftsmuseum Hohenheim dedizierten „Fordson F“ vor und legt vor allem dessen Konstruktion dar. Prof. Renius merkt aber auch an, dieser Schlepper sei von seinen Vorfahren nach der Öffnung der staatlichen Einfuhrsperre 1925 gekauft worden.

Um diesen Schleppertyp rankt sich die Geschichte des ersten Fordsons, der von England nach Bayern importiert wurde, und zwar bereits im Herbst 1922, spätestens jedoch im Frühjahr 1923. Dieser Vorgang ist deshalb bemerkenswert, weil in jenen Jahren nicht nur die weltkriegsbedingte Inflation ihr folgenschweres Unwesen trieb, sondern auch die noch bestehende, aus dem Versailler Vertrag herrührende Einfuhrsperre wirksam war. Der Schlepper musste also unter besonders widrigen Umständen ins Land gebracht worden sein.

Als Hauptverantwortliche für diesen „kriminellen Akt“ sind zu benennen der Besitzer einer kleinen Fabrik für Karosserieteile in Küps bei Kronach/Ofr. – sein Name ist mir nicht mehr geläufig – und mein Großvater Julius Baudler (1876 – 1938), der 1905 als 29-Jähriger das 115 ha umfassende Rittergut Schmölz bei Kronach/Ofr. mit dem Vorwerk Lerchenhof übernommen hatte. Er war einer jener gut ausgebildeten, am technischen Fortschritt orientierten Pächter Anfang des 20. Jahrhunderts. Als siebtes von neun Kindern war er im Alter von 16 Jahren durch den Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha wegen seiner guten Schul- und Lehrzeugnisse in den Genuss eines Stipendiums für die „Landwirtschaftliche Lehranstalt zu Oranienburg bei Berlin“ gekommen (Bild 1). Auf Gütern bei Breslau, Posen, Frankfurt/O. und in Schloßvippach (Thüringen) hat er seine Erfahrungen erweitert. Das von seinem Vater „ererbte“ Engagement für fortschrittliche landtechnische Lösungen ließ ihn später u.a. zum Berater der Fa. Sack in Leipzig bei der Entwicklung von Pflügen werden.

So gelang es ihm, das anfangs eher einem Schafhutbetrieb gleichende Gut zu einem Muster- und geschätzten Lehrbetrieb zu entwickeln, der weit über die Region hinaus nicht nur für modernen Landbau bekannt wurde. Insbesondere erregte z.B. auch die von ihm aufgebaute sog. Abmelkewirtschaft Aufsehen, die er wegen der damals besseren Milchleistung mit frischmelkenden schwarzbunten, damals in Bayern noch äußerst unüblichen Rindern betrieb und jährlich aus dem Raum Cuxhaven ergänzte. Die Milch wurde auf dem

Gut zu Vorzugsmilch, Quark und Yoghurt verarbeitet und in die Kreisstadt Kronach geliefert. 1924 wurde Julius Baudler zum „Ökonomierat“ ernannt.

Die Jahre 1922/23 für den Import des Fordsons lassen sich anhand des Fotos gut belegen. Außer Julius Baudler (2.v.l., mit Spazierstock) und seinem Sohn Rudy (3.v.l.) sind seine beiden älteren Söhne Kurt (4.v.l., Jhrg. 1912) und Ralph (5.v.r., Jhrg. 1911, Vater des Verfassers) zu erkennen. Sie tragen die Schülmütze einer Internatobserschule in Coburg, die sie seit 1922 besuchten (Bild 2).

Der frühe Import des Fordsons stützte sich wesentlich auch darauf, dass Baudler 1904 einen Besuch bei seinen beiden 1848 bzw. 1853 nach Minnesota/USA ausgewanderten Onkeln dazu genutzt hatte, Einblicke in die dort deutlich weiter fortgeschrittene Landtechnik zu gewinnen. Über den Kontakt zu seiner amerikanischen Verwandtschaft hatte er auch von dem neuen, für England entwickelten neuen Traktorentyp erfahren. Diese „handlichere“ Zugmaschine überzeugte ihn sofort, stellte sie doch eine völlig andere, vielseitiger einsetzbare Lösung dar als sein ebenfalls abgebildeter, von der Firma



Bild 1: Abgangszeugnis der Landwirtschaftlichen Lehranstalt Oranienburg für Julius Baudler von 1895



Bild 2:  
Der erste Fordson Bayerns  
auf Rittergut Schmölz bei  
Kronach

Skoda gebauter Motortragpflug. Auf ihm war der Motor fest montiert und deshalb nur zu diesem Zweck für wenige Wochen im Jahr nutzbar. Das neue Konstruktionsprinzip des Fordson – große Antriebsräder hinten, kleine zu lenkende Räder vorne – war also sehr überzeugend, zumal die Zugarbeiten auf dem Gut in jenen Jahren noch mit 8 Pferdegespannen geleistet werden mussten (Bild 3).

Um an diesen Traktor zu kommen, galt es also einen Weg dafür zu finden, wie das hinderliche Embargo zu umgehen wäre. Die gefundene Lösung kann mit dem Begriff „Glück im Unglück“ beschrieben werden. Die Werkskantine der Karosseriefabrik im benachbarten, mit einer Bahnstation an der Strecke München-Berlin ausgestatteten Marktflücken Küps war nämlich vom Gut mit Kartoffeln beliefert worden begleitet mit der Sorge, ob man sie wegen der galoppierenden Geldentwertung würde angemessen bezahlt bekommen können. Es kam, wie es kommen musste, der Fabrikbesitzer beklagte eines Tages, die Kartoffeln wegen der herrschenden Inflation und der von ihm nach England zu leistenden Reparaturen nicht bezahlen zu

können. Baudler war davon nicht überrascht, denn seine Felder reichten bis an den Ortsrand von Küps und von wo er wiederholt die Verladung der Reparationsteile für England hatte beobachten können.

So kam zwischen den beiden Akteuren die Idee auf, in England einen Fordson-Schlepper zerlegen zu lassen und die Teile in den Kisten, die als Leergut in die Karosseriefabrik zurückkamen, einzuschmuggeln. Der Coup gelang, der Fordson wurde dort wieder zusammengebaut und auf kurzem Wege über die vorbeilaufenden Gleise auf das angrenzende Vorwerk Lerchenhof gefahren.

Wieviel der Fabrikbesitzer in England für den Schlepper, seine Zerlegung und die Verladung nach Deutschland bezahlen musste, ist ebenso wenig festgehalten worden wie ein Hinweis darauf, ob die Helfer auf englischer Seite wegen dieses Gesetzesverstößes zur Rechenschaft gezogen wurden. Für die deutsche Seite bestand unter den damals herrschenden katastrophalen Verhältnissen ohnehin kein Interesse, die beiden Pioniere zu belangen, die ja

sozusagen dem Vaterland gedient hatten – und bald wurde auch das Embargo aufgehoben.

In einem Aufschrieb ist notiert, als Ausgleich für den Traktor seien vom Gut an die Werkskantine wieder 300 Ztr. Kartoffeln geliefert worden. Welche Seite aus diesem, damals des öfteren angewandten Naturaltauschs, den größeren Vorteil gezogen hatte, kann heute nicht mehr beurteilt werden. Das ganze Projekt war sicher mit mehreren Risiken behaftet. Der Fabrik- und der Gutsbesitzer haben jedoch dem Embargo gemeinsam ein Schnippchen geschlagen, wie es auch heute noch weltweit recht regelmäßig gelingt, mit Fantasie solche Hürden irgendwie zu umgehen!

Die Maschine lief bis 1941, also fast 20 Jahre lang. Sie musste im 2. Weltkrieg abgegeben werden, vor allem weil für den benzinbetriebenen Motor kein Treibstoff mehr zugeteilt wurde.

Bild 3:  
Skoda-Motorpflug im  
Einsatz auf Rittergut  
Schmölz

