



Normag: Aus dem Harz nach Hattingen

1

25 Jahre lang wurden Schlepper unter dem Markennamen Normag vertrieben, dabei war die Marke, die auch eine Produktion in Hattingen an der Ruhr betrieb, sehr erfolgreich.

Im Jahr 1885 gründen die Kaufleute Schmidt und Kranz die Nordhäuser Maschinenfabrik Schmidt, Kranz & Co. Dem Unternehmen gelingt es schnell, als Zulieferer von Bergbaumaschinen und Aufzugsanlagen für den mitteldeutschen Kalibergbau im Harz Fuß zu fassen. Es entstehen Produktions- und das Verwaltungsgebäude in der Ullrichstraße in Nordhausen.

1922 übernimmt Prof. Dr. Karl Glinz die Maschinenfabrik. Mit unternehmerischem Gespür erweitert er die Produktpalette um Aufbereitungsanlagen für den Bergbau und Wasserbaueinrichtungen wie etwa Schleusentore.

Ab ca. 1930 beginnt das Unternehmen mit dem Bau von landwirtschaftlichen Zugmaschinen, die in ihrer Ausführung zunächst an die Motorpflüge der 20er-Jahre erinnern. Eine eigene Gesellschaft, die Normag GmbH, ist ab 1932 für den Vertrieb der Zugmaschinen zuständig. Dabei steht Normag als Kurzform für Nordhäuser

Maschinenbau AG. Schließlich wird 1936 der erste Kleinschlepper mit der Bezeichnung Normag NG 22 in das Fertigungsprogramm aufgenommen.

Das Konzept des NG 22 kommt an

Für die Entwicklung des NG 22 zeichnet Ing. Erwin Peuckert verantwortlich. Konstruktiv ist der NG 22 in Blockbauweise mit Pendelschwingachse vorne und einem Rohrrahmen zwischen Hinterachse und Motor-Getriebeblock ausgeführt. Für den Antrieb sorgt ein MWM KD 15 Z mit 22 PS Leistung. Das Getriebe stammt aus eigener Fertigung und stellt vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang zur Verfügung. Standard sind hintere und vordere Kotflügel, eine gefederte Vorderachse und auf Wunsch eine Kabine.

Unüblich sind dagegen die bewegliche, gefederte Anhängervorrichtung mit Sicherheits-



maul, die Pflugschiene und der breite gepolsterte Doppelsitz für den Fahrer. Die neuartige Konzeption, wie auch die Ausstattungsdetails elektrische Beleuchtung, Riemenscheib und Zapfwelle, überzeugte in der Praxis. Bereits 1933 sind über 1000 Stück des um 4500 Reichsmark teuren Traktors verkauft.

Nach dem Tod von Prof. Dr. Karl Glinz im Jahr 1937 führt sein Sohn, Dr. Hans Karl Glinz, das Unternehmen weiter und zeugt erstmals der NG 10 vorgestellt. Er leistet wie der NG 22 22 PS, ist allerdings mit Deutz Motor und ZF-Getriebe bestückt. Was die Bereifung angeht, können die Kunden zwischen Eisen- oder Luftgummibereifung wählen. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs wächst das Unternehmen stetig, insbesondere weil sich der NG 22 sehr gut verkauft.

Ab 1942 zunächst nur Holzgasschlepper

Im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs steht die enorme Typenvielfalt bei allen Kraftfahrzeugkategorien einer schnellen Aufrüstung der Wehrmacht im Wege. Die Reichsregierung beauftragt deshalb den „Generalbevollmächtigte für das Kraftfahrzeugwesen“ Oberst Adolf von Schell im Jahr 1938 damit, die Produktionsverhältnisse neu zu ordnen. Ziel ist es, nur noch wenige Fahrzeuggrundtypen zu fertigen und die Produktionskapazitäten für das Militär zu



Charakteristisch für den NG 22 ist der breite, gepolsterte Doppelsitz. Die Leistungsangaben für den Motor schwanken zwischen 20 und 22 PS. Foto: Wobser

schaffen. Normag gehört ab 1940 aufgrund der hohen Verkaufszahlen des NG 22 zu jenen wenigen Herstellern, die noch 20/22-PS-Traktoren bauen dürfen.

Immerhin wird bis 1942 weiterproduziert, dann fallen die Normag Schlepper NG 22 und NG 10 der mit Nachdruck betriebenen Umstellung der landwirtschaftlichen Zugmaschinen auf den Holzgas-Generatorbetrieb zum Opfer. An ihrer Stelle produziert man in Nordhausen nun ausschließlich den Holzgasschlepper NG 25. Zur Verwendung gelangen bei diesem Fahrzeug der Einheitsgasgenerator in geschlossener Bauweise sowie der Zweizylinder-Einheitsgasmotor von MWM mit der Typenbezeichnung TG 15, der 25 PS bei 1500 min⁻¹ leistet. Aber auch Motoren von Deutz sollen

den Wiederaufbau des Kalibergbaus. Zur Jahresmitte 1945 wird die Provinz Sachsen in die sowjetische Besatzungszone eingegliedert und Schmidt, Kranz & Co. zur Aktiengesellschaft erklärt. Wenig später folgt die Beschlagnahme der Nordhäuser Betriebsanlagen durch die Sowjets (1948/49 wird auf dem Firmengelände der VEB Schlepperwerk Nordhausen errichtet).

Das führt insbesondere im Hinblick auf die künftige Traktorenfertigung zu Problemen, denn der überwiegende Teil der Normag-Fahrzeuge wird vor dem Krieg weitgehend in das westliche Deutschland geliefert. Die Folge: In Zorge im Südharz, das in der Britischen Zone liegt, erfolgt 1946 die Gründung der Normag Zorge GmbH. Die Fertigung von Traktorsersatz-

späteren Betriebsleiter, Dr. August von Scheven. Von Scheven, gebürtig aus Sprockhövel, orientiert sich bei seiner Suche auch wegen der zentralen Lage in seine alte Heimat. So entstehen etwa 30 bis 40 Normag-Schlepper in der zweckentfremdeten Saal einer Gaststätte in Sprockhövel. Um den ersten Trecker herauszufahren, hatte man angeblich die Tür herausbrechen müssen. Für eine weitere Expansion findet sich in Sprockhövel jedoch kein passender Standort. Zum Jahreswechsel 1946 gelingt es der Firmenleitung, im nahe gelegenen Hattingen eine Halle der Ruhrtal-Nietenfabrik im Eintausch zu erwerben. Als Tauschobjekt sollen vier Schlepper des Typs NG 23 gedient haben.

„Eigener“ Motor

Um die Fahrzeuge mit eigenen Motoren ausstatten zu können, produziert Normag Zorge wie sich das Unternehmen in Abgrenzung zu alten Nordhäuser Normag nannte – den MWM Motor KD 215 Z zunächst in Lizenz. Es handelt sich hierbei um einen stehenden, wassergekühlten Vorkammer-Dieselmotor mit zwei Zylindern, eine Weiterentwicklung des ursprünglichen KD-15-Z-Motors. Das Aggregat erhält bei Normag die Bezeichnung BM 24. Der Markt für Traktoren expandiert und die systematische Weiterentwicklung und Fertigung dieser Produkte verlagert sich nach Hattingen an die Ruhr, wo auch die restlichen Fabrikhallen der Ruhrtaler Nietenfabrik übernommen werden können. Zulieferer für das Werk in Hattingen war die Normag Zorge. In den folgenden Jahren entstehen durch Weglassen eines Zylinders und Veränderung der Zylinderbohrung aus dem BM 24 weitere sehr ähnliche Motoren, was bei MWM heftigen Ärger auslöst. Da sich die Motoren aber in etlichen Details von den MWM-Motoren unterscheiden, kann MWM keine rechtlichen Schritte einleiten. Die Motoren werden neben dem Einbau in die eigenen Traktoren auch als Stationär- und Schiffsmotoren verkauft.



Normag: Aus dem Harz nach Hattingen 2

In den 50er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts war Normag mit einer Reihe von Traktoren erfolgreich. Die schlechte Zahlungsmoral einiger Abnehmer brachte jedoch das Ende.



Ein im eigenen Werk gefertigter Vorkammer-Diesel vom Typ BM 15 L mit 1180 cm³ Hubraum ist für den Antrieb des Faktor I zuständig. Auch das Fünf-Gang-Getriebe stammt aus Normag-Produktion.

Die Nordhäuser Maschinenbau AG, kurz Normag, hat ihren Sitz bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs in Nordhausen am Fuße des Harz. Als die Region Teil der sowjetischen Besatzungszone wird, siedelt das Unternehmen in den Südharz nach Zorge über. Hier ist man in der britischen Besatzungszone und kann den westdeutschen Markt beliefern. Ab 1947 wird darüber hinaus eine Produktionsstätte in Hattingen (heute Ennepe-Ruhr-Kreis) betrieben. Um die Normag-Schlepper auch mit einem eigenen Motor ausrüsten zu können, werden aus dem Lizenzmotor MWM KD 215 Z – bei Normag heißt er BM 24 – eigene Motoren abgeleitet.

Breite Modellpalette

Der BM 24 ist Herzstück des ab 1948 gebauten Normag Zorge NG 23 K. In diesem Modell kommt der Motor als 2-Zylinder-4-Taktdiesel zum Einbau, der bei 1500 min⁻¹ 25 PS leistet. Auch das Getriebe stammt aus eigener Fertigung und lässt mit vierfacher Abstufung eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zu. Große Sorgfalt legen der technische Leiter Dr.-Ing. Walter Koenig und Konstrukteur Dr. Hans Zödler auf die Ausgestaltung des technischen Zubehörs des Traktors. So verfügt das Fahrzeug neben einer hinteren auch über eine vordere Zapfwelle. Sie dient etwa für den Antrieb von Mähwerk oder Seilwinde. Theoretisch können

dieses als Entwicklung weg vom Pferdeeinsatz hin zur bäuerlichen Allzweckmaschine. Unterstrichen wird diese Einschätzung durch die erste an einem deutschen Traktor verbaute Druckluft-Kraftheberanlage. Man bringt den dafür benötigten Druckluftbehälter einfach in einem Stahlrohrzwischenstück, das Motor und Getriebe miteinander verbindet, unter. Die Verwendung der Druckluft macht den Normag Traktor gegenüber Wettbewerbern überlegen, so können zum Beispiel Anhänger mit Druckluftbremse oder Druckluftkippvorrichtung betrieben und weitere Kraftheber, etwa am Mähbinder, angeschlossen werden. Entsprechend positiv fällt das Urteil der Fachleute auf den großen landwirtschaftlichen Ausstellungen der Jahre 1949/50 über die Normag-Schlepper aus. Zu Beginn der 50er-Jahre kommt für kurze Zeit das Modell C 10 mit einem 10-PS-Faryman-Dieselmotor hinzu. Mit einer neuen Verkleidung erscheinen 1950/51 die Schlepper der Faktor-Bau-reihe. Der Faktor I mit einem eigenen, wassergekühlten 1-Zylindermotor mit 15 bis 17 PS ist als



Dieses Modell wiederum löst den NG 23 mit Standardgröße von 22 ab. Der bisherige NG 23 erhält nun in der Version Faktor II einen 28-PS-Motor, der nach dem Baukastensystem die gleichen beweglichen Motorteile wie

Faktor I besitzt. Mit dem NG 35, zunächst noch mit einem MWM-Motor präpariert wird, im Serienbau dann aber einen eigenen 2-Zylindermotor erhält, sowie mit dem NG 45 steigt das Unternehmen auch in die einmalige schwerere Schlepperklasse auf.

Zweitakt-Diesel bringt neuen Schwung

1952 wird der Hauptsitz des Unternehmens nach Velbert/Langenberg verlegt, wobei die Fertigung in Hattingen verbleibt. Die Produktionszahlen betragen 6000 Einheiten pro Jahr und das Normag-Traktorenprogramm erstreckt sich über sechs verschiedene Typen mit Leistungstärken zwischen 10 und 45 PS. Für den im Mai 1952 erstmals vorgestellten Großtraktor NG 45 setzt Normag weitgehend auf zugekauften Teilen. Zum Beispiel den Henschel Motor 516 und das ZF-Getriebe A 15 sowie eine F&S-Einschalten-Trockenkupplung. Im Herbst 1953 geht eine neue Fabrikanlage in Betrieb, in der die Getriebefabrikation, die Presserei, das Magazin und das Montageband untergebracht sind. Die Motorenfertigung, Bremsstände, der Werkzeugbau und die Härterei verbleiben in den alten Werkhallen.

1953 ist auch das Jahr, in dem das Motorenbauprogramm um liegende Verdampfermotoren erweitert wird. Die Zylinderabmessung stammen bei den meisten Typen von den stehenden Motoren ab.

Im Gegensatz zu den stehenden Motoren werden die liegenden aber auf das Wirbelkammverfahren umgestellt. Um den Kühlwasserverbrauch zu senken, gibt es die Motoren später auch mit aufgebautem Kühler. Vielleicht um dem Streit mit MWM aus dem Wege zu gehen, bringt Normag 1954 von Dr. Koenig entwickelte Motoren mit einem völlig anderen Konzept auf den Markt. Es handelt sich um luftgekühlte Zweitakt-Diesels, die zur Spülluftförderung eine Kolbenpumpe angebaut haben. So wird die Luft nicht durch das Kurbelgehäuse angesaugt und der Motor kann wie ein Viertaktmotor mit einer Druckumlaufschmierung ausgestattet werden.



In den 50er-Jahren ist der Wettbewerb zwischen den Schlepperherstellern hart. Werbung für die



Diese Motoren bringen zusätzliches Leben in die Normag-Produktpalette. Kornett I und Kornett II lauten die Bezeichnungen der 12 und 16 PS starken neuen Schleppertypen. Diese leicht gebauten Standardtraktoren sind technisch reizvoll. So haben die Zweitaktmotoren aufgrund ihres Ölsumpfes einen verhältnismäßig geringen Frischölverbrauch. Auch werden die Schlepper wahlweise mit Schwingrahmen oder Dreipunktkupplung zum Anbau der Geräte ausgerüstet. Weiter ersetzt Normag den Druckluftkraftheber durch einen mechanischen, später durch einen ölhydraulischen Kraftheber mit größerer Hubkraft. Mit dem eigenen Motorenbau und der Aggregatherstellung gelingt es Normag, sich gegenüber der starken Konkurrenz zu behaupten.

Am Ende fehlt das Geld

Allerdings nicht allzu lange, denn ein eingepannter Motoren-Großauftrag für Australien,

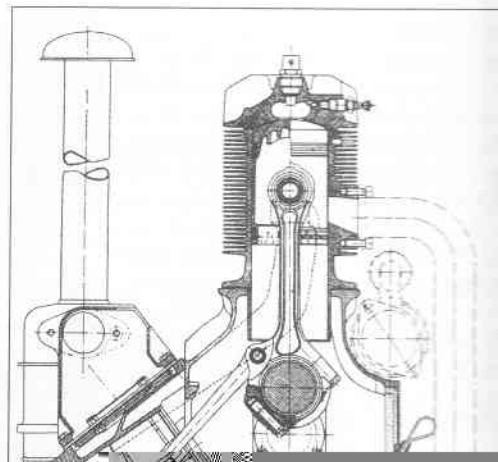
Mit seinem 10-PS-Farymann-Motor ist der C 10 der leistungsschwächste Schlepper im Normag-Sortiment. Sein Leergewicht beträgt 840 kg.

der nicht zustande kommt, und ein Auftrag für das französische Militär, der nicht bezahlt wird, reichen aus, ein großes Finanzloch zu reißen. Begünstigt wird die Finanzkrise des Unternehmens durch die Belastungen aus den Erweiterungsbauten und eine Verkaufspolitik, die jedem Käufer eines Traktors einen Ratenkauf über 24 Monate anbietet.

1955 kommt es nach langen Verhandlungen zu einem Vergleich. Die Orenstein & Koppel AG steigt in das Hattinger Werk ein. Von nun an heißt das Unternehmen schlicht Normag GmbH, wobei das Logo NZ auf den Traktoren bleibt. Mit der Übernahme der Schlepper- und Motorenfabrik Normag, Hattingen, durch die Firma Orenstein & Koppel und Lübecker Maschinenbau AG scheint der weitere Weg des Unternehmens gesichert. Normag selbst begegnet Zweifeln an der Fortführung des Unternehmens mit einer Anzeigenkampagne unter dem Motto „Die Normag – stärker denn je“.

Im Jahr 1956 nimmt Normag die Fertigung von Ersatzteilen für den Bergbau wieder auf. Der alte Name Schmidt, Kranz & Co. wird mit dem Zusatz GmbH weitergeführt. Die Produkterweiterung für ein neues Programm für den Kali- und Steinkohlebergbau wie etwa Bohrstangen und Zubehör, Bohrlafetten und Bohrwagen schreitet voran. Doch alle im Jahr 1956 ausgesprochenen Garantien für die Traktorensparte haben keinen Bestand, als die Zulassungszahlen weiter absinken. 1957 reicht es mit 1400 Einheiten gerade noch zum 17. Platz in der Zulassungsstatistik. Neue, wirtschaftlich ertragreichere Aufgaben wie etwa die Rolltreppen-Produktion bieten sich an, weshalb man noch 1957 ein Übereinkommen mit der Porsche Diesel Motorenbau GmbH, Friedrichshafen, trifft.

Dieses sieht vor, dass Normag zum 1. Januar



Schnitt durch den Normag-Zweitakt-Diesel mit Kolbenpumpe zur Spülluftförderung

1958 die Schlepperfertigung einstellt. Der letzte von etwa 36 000 gebauten Normag-Schleppern verlässt seinen Herstellungsort Hattingen im Dezember 1957.

Die Orenstein & Koppel AG produziert im Hattinger Werk fortan ihre Kompressor-Schlepper UK I und UK II sowie Motoren für eigene Maschinen. Die Porsche Diesel übernimmt zu gleichen Zeitpunkt die Ersatzteilversorgung für die verbliebenen Normag-Schlepper. Von 28 000 der technisch ausgereiften Fahrzeugen stehen damals noch im Einsatz und selbst zwölf Jahre später, 1968, sind es immer noch 12 000 Stück. Das Unternehmen Normag GmbH erlischt schließlich 1966. Ralf Krieger

Strohmanagement und Bodenbearbeitung nach Mais / Maiszünsler- und Maiswurzelbohrerproblematik auch im Münsterland aktuell / Fachtagung in Senden (Kreis Coesfeld)

Offenbar hatten die Veranstalter der Tagung „Strohmanagement und Bodenbearbeitung nach Mais im System der Bodenbewirtschaftung“ am Donnerstag der vergangenen Woche den „Nerv“ der Landwirte getroffen – Rund 400 Teilnehmer konnten in Senden im Kreis Coesfeld gezählt werden. Im Münsterland, dem nordrhein-westfälischen Zentrum des Maisanbaus, begünstigen hohe Anbaudichte und der Anbau von Mais in Selbstfolge das Auftreten von Maiswurzelbohrer und Maiszünsler. Darüber hinaus finden auch Fusarium-Pilze auf Maisstoppeln gute Voraussetzungen, um Folgeweizen zur Zeit der

Selbstfolge wirkungsvoll bekämpfen lasse, erläuterte der Pflanzenschutzexperte der Landwirtschaftskammer NRW. Im Gegensatz dazu machte Klingenhausen nachdrücklich deutlich, dass die Bekämpfung des Maiszünslers eine „Gemeinschaftsaufgabe“ sei. Die Larven des Zünslers überwintern in Stoppeln, aus denen dann im Frühjahr die Maiszünsler schlüpfen. Ob es sich dabei um Maisstoppeln auf dem eigenen Schlag oder auf dem des Nachbarn handele, spiele für den Schädling keine Rolle, warnte der Experte.

Die Zünsler im Mais sind ein Problem