

für Rüben und 625 mm für Kartoffeln) zugrunde gelegt wurde, nicht mehr entspricht.

Eine weitere Bereicherung erfahren diese beiden Klassen, insbesondere aber die leichteste Klasse von 12 bis 15 PS, durch den nach 1945 aufkommenden Gedanken des „Geräteträgers“.

Diese Entwicklung zeichnet sich bereits einigermaßen klar ab, wie aus Bild 6 und 7 ersichtlich ist. Durch Konstruktion einer besonderen Schlepperform, die auf den Anhängerzug ohne Anbaugeräte völlig verzichtet, gelingt es, die Anbaureihe zu erweitern und dadurch die Lücke, die bisher durch das Zugtier geschlossen wurde, im Sinne der Vollmechanisierung zu verkleinern. An Hand der Tafel 2 muß festgestellt werden, daß gerade die kleine Leistungsklasse weniger geeignet erscheint, diesen Entwicklungsgedanken zum besten Erfolg zu bringen. Der Vergleich der Leistungsgewichte zeigte, daß in der 15-PS-Klasse die höchsten Werte auftreten. Der niedrigste Wert liegt z. Z. in der 45-PS-Klasse, jedoch liegen die 30-PS-Schlepper sehr nahe daran. Will man die 30-PS-Klasse für Pflegearbeiten heranziehen, dann erscheint es notwendig, über die 9"-Reifenbreite nicht hinauszugehen, möglichst 8" beizubehalten und eine weitere Gewichtserleichterung durchzuführen, um die Tragkraft der Reifen und die zulässigen Bodendrücke nicht zu überschreiten. Heute muß jedoch eine entsprechende Konstruktion in der 22-PS-Klasse bereits als gescheitert betrachtet werden, da die Bodendrücke zu groß blieben. Man kann an Hand dieses Fehlschlages jedoch keineswegs behaupten, daß der Gedanke nicht auch auf die schwereren Schlepperklassen auszudehnen wäre und wird die Entwicklung darin abwarten müssen.

Die gezeigten Beispiele von Geräteträgern basieren einerseits in der Form des älteren RS 08/15 (Maulwurf, Bild 6) auf einholmiger Bauweise, andererseits in Form des Lanz-Alldogs (Bild 7) auf Pendelrahmen. Diese letzte Bauweise erscheint für die Durchführung des Geräteanbaues geeigneter. Sie ermöglicht eine den Anforderungen vollentsprechende Kopierbewegung

der Geräte quer zur Fahrtrichtung durch Verstellen des Radstandes der Vorderachse, vereinfacht darüber hinaus den Anbau und seine Präzision durch das Vorhandensein von zwei Holmen und läßt, wie im Falle des (Grenz-) Pflügens, etwaige durch das Anbausystem notwendige Spuränderungen mit tragbarem Konstruktionsaufwand zu. Die für den Schlepperbau einfachere einholmige Bauweise dagegen verlagert die Schwierigkeiten in den Geräteanbau. Will man ihn nicht nur an der pendelnd aufgehängten Vorderachse durchführen, dann muß dem Anbaugerät die Aufgabe übertragen werden, den Boden zu kopieren. Das bedeutet Sondereinrichtungen, die, abgesehen von größerem Konstruktionsaufwand, neue Fehlerquellen verursachen. Der zentrale Träger behindert die Sicht und verschlechtert die Justierung der Geräte, da sie auf kleinen Querschnitten durchgeführt werden muß. Schwere Geräte bekommen dadurch eine unsichere Lage am Geräteträger. Man kann als typisch für den Entwicklungsgedanken „Geräteträger“ die Schaffung eines möglichst vielseitig zu verwendenden Arbeitsplatzes für das Anbausystem ansehen. Die einholmige Bauweise beschränkt diese Vielseitigkeit zumindest für die Arbeitsbreite der Geräte bis 2,5 m bzw. für die Schlepperklasse 15 PS.

Bei einer solchen Einschränkung gewinnt die Verwendung der Normalausführung von Schleppern der 15-PS-Klasse gemäß Tafel 2 unter Verwendung des Anbauprinzips an Bedeutung, obwohl der Anbau auf die Plätze zwischen den Achsen und hinter dem Schlepper beschränkt wird. Die auf diesem Wege erreichte, bereits sehr vielseitige Anbaureihe bei den geringen Leistungsgewichten der Kleinschlepper um 60 kg/PS rechtfertigt in Anbetracht der nicht abgeschlossenen Entwicklung des Geräteträgers die weite Verbreitung dieser Kombination. Eine derartige Verwendung von Kleinschleppern für Pflegearbeiten besitzt den weiteren Vorteil, daß sie auf das Prinzip des Ziehens von Anhängelasten nicht in dem Maße zu verzichten braucht, wie der Geräteträger.

A 1803

Technischer Dienst

Lehren aus dem diesjährigen Einsatz der Pflegeschlepper RS 08/15 und RS 04/30

Von U. KALWEIT, Technischer Dienst für Traktoren, Schönebeck

DK 621-7:629.114.2

Während noch vor wenigen Jahren das Schergewicht der Arbeit der MTS bei den hohen Zugkräften beanspruchenden Pflugarbeiten lag, hat sich inzwischen entsprechend unserer gesellschaftlichen Entwicklung und dem angestrebten Ziel der Vollmechanisierung der Landwirtschaft in letzter Zeit insofern ein Wandel vollzogen, als mehr und mehr auch die komplizierten Hack- und Pflegearbeiten mit Hilfe der MTS mechanisch durchgeführt werden. Hand in Hand damit wurden von unserer volkseigenen Industrie zweckdienliche Spezialschlepper entwickelt. Es entstanden der Allzweck-Radschlepper RS 04/30 und der Geräteträger RS 08/15, die in Bauweise und Ausrüstung besonders für die Ausführung von Hack- und Pflegearbeiten in Reihenkulturen zugeschnitten sind.

Die Auslieferung dieser Schlepper begann in kleinen Stückzahlen 1953, ohne daß diese Maschinen jedoch in größerem Umfang zum Einsatz gelangten. Erst in diesem Frühjahr standen sie den MTS und VEG in großer Anzahl zur Verfügung und dementsprechend hatte sich bei den MTS auch die Auflage für Pflegearbeiten erhöht und waren Arbeitsverträge mit den LPG und Einzelbauern abgeschlossen.

Um so bedenklicher war die Tatsache, daß mit Beginn der Pflegekampagne im Mai d. J. große Ausfälle bei den Schleppern zu verzeichnen waren und die termingerechte Durchführung der Pflegearbeiten dadurch ernstlich gefährdet wurde.

Zur Abwendung dieser Gefahr wurde von den beteiligten Ministerien und Verwaltungsstellen eine besondere Reparaturaktion ins Leben gerufen, mit dem Ziel der schnellsten Wiederinstandsetzung der ausgefallenen Schlepper und der Gewährleistung ihrer weiteren ständigen Einsatzbereitschaft. Für den gesamten Ablauf dieser am 8. Mai begonnenen und im Einvernehmen mit dem Ministerium für Land- und Forstwirtschaft am 30. Juni 1954 abgeschlossenen Reparaturaktion einschließlich der Steuerung der Ersatzteilverversorgung und des Einsatzes der Monteure der drei Schlepperwerke Nord-

hausen, Schönebeck und Brandenburg, wurde der „Technische Dienst für Traktoren“ (TDT) hauptverantwortlich eingesetzt und mit besonderen Vollmachten ausgestattet. Diese erstreckten sich unter anderem auch auf die Entnahme fehlender Ersatzteile aus der laufenden Serienproduktion der Schlepper- und Zubringerwerke. Es ist notwendig, diese Reparaturaktion einer kritischen Betrachtung zu unterziehen, um die zu ihrer Auslösung führenden und in ihrem Ablauf aufgetretenen Schwierigkeiten in ihren Ursachen zu erkennen und daraus für alle beteiligten Stellen die notwendigen Lehren für die Zukunft zu ziehen.

Über die Aufteilung der Schäden nach solchen am Motor, am Getriebe und an sonstigen Maschinenteilen gibt die nachstehende Tafel 1 – getrennt für die beiden Pflegeschleppertypen – Auskunft.

Diese Aufstellung sowie die Berichte über den Prozentsatz der ausgefallenen Schlepper RS 04/30 bzw. RS 08/15 und den Verlauf der Reparaturaktion lassen erkennen, daß sowohl die Ausfälle in den einzelnen Bezirken als auch ihre Verteilung auf Motor, Getriebe usw. sehr große Unterschiede aufweisen. Die Ursachen dafür sind in den verschiedenen Einsatzbedingungen zu suchen, und zwar:

- im Unterschied der Gelände- und Bodenverhältnisse,
- in dem sehr verschiedenen Stand der Qualifikation und der Ausbildung der Traktoristen und Schichtfahrer bzw. der technischen Kader überhaupt,
- beim RS 08/15 in der Qualität der verwendeten Kraft- und Schmierstoffe und der mehr oder weniger gewissenhaften Herstellung des Kraftstoffgemisches sowohl hinsichtlich des richtigen Mischungsverhältnisses als auch des Mischverfahrens.

Art und Ursache der Ausfälle

Die Beurteilung der aufgetretenen Schäden nach Art und Ursache ergibt in allen Bezirken ein einheitliches Bild, das gleichzeitig erkennen

Tafel 1

Bezirk	RS 04/30			RS 08/15		
	Motor %	Getriebe %	Sonstiges %	Motor %	Getriebe %	Sonstiges %
Rostock	39	16	45	45	48	7
Schwerin	19	6	75	34	58	8
Neubrandenburg	58	16	26	50	38	12
Potsdam	39	17	44	39	40	21
Frankfurt (Oder)	30	30	40	38	45	17
Cottbus	26	16	58	48	40	12
Magdeburg	39	20	41	54	37	9
Halle	39	20	41	54	37	9
Erfurt	52	17	31	40	30	30
Gera	27	—	73	25	75	—
Suhl	11	—	89	25	75	—
Dresden	28	28	44	50	29	21
Leipzig	25	5	70	42	35	23
K.-M.-Stadt	10	10	80	26	52	22
Durchschnitt	36	16	48	46	41	13

läßt, welche Schäden auf Konstruktions- und Fertigungsfehler zurückzuführen und von den Herstellerwerken zu verantworten sind, bzw. in welchem Umfange Bedienungs- und Wartungsfehler seitens der MTS und VEG vorliegen.

Dabei ergibt sich, daß beim Allzweckschlepper RS 04/30 ein großer Teil der Ausfälle auf Konstruktions- und Fertigungsfehler, ein kleinerer Teil auf Bedienung und Behandlung entfallen. Die Konstruktions- und Fertigungsfehler sind sowohl auf Fehler im Materialeinsatz, falsche Materialquerschnitte, ungünstige Wärmeableitung und schlechte Qualität einzelner Zubehörteile als auch auf Fertigungsungenauigkeiten und Mangel bei der Montage zurückzuführen.

Unter den Bedienungs- und Behandlungsfehlern sind vor allem die falsche Betätigung der Hydraulik infolge Unkenntnis ihrer Funktion sowie die falsche Handhabung der Lamellenkupplung für die Zapfwelle hervorzuheben, die aber zu einem großen Teil darauf zurückzuführen sind, daß die vom Werk herausgegebene Betriebsanleitung für diese Aggregate lückenhaft und unkonkret ist.

Beim Geräteträger RS 08/15 überwiegen die Bedienungs- und Wartungsfehler die Konstruktions- und Fertigungsfehler.

Von Seiten der Hersteller zu verantwortende Schäden sind hervorzuheben: Kurbelwellen- und Pleuellagerdefekte als Folge unzureichender Ausführung der Rollenlagerung an den Pleuel und mangelhafter Funktion der Luftfilter sowie ungünstiger Schmierungsverhältnisse im Zweitaktmotor bei längerer Beanspruchung in den unteren Teillastbereichen; ferner Kollektor-, Bürsten- und Wicklungschäden an der Dyna-Startanlage.

Der Schwerpunkt der Getriebschäden lag beim Wendegetriebe, das in seiner Konstruktion zu empfindlich ist, außerdem auch infolge ungenauer Einstellung des Schalteintriebs und unzureichender Schmierung ausfiel. Viele Ausfälle entstanden durch Defekte an den Drehzahlreglern, Brüche der biegsamen Reglerantriebswelle und Schäden an den Hardy-Scheiben und Mitnehmerteilen der Kupplung zwischen Motor und Getriebe.

Die schlechte Qualität der Ventilatorkeilriemen begrenzte deren Haltbarkeit auf durchschnittlich 150 Betriebsstunden, so daß ein hoher Ersatzbedarf erforderlich war, der vom Herstellerwerk nicht oder nur mit großer Verzögerung gedeckt werden konnte.

Als Folgen falscher Bedienung und schlechter Wartung bei den MTS sind zu nennen: Kurbellagerschäden und Kolbenfresser am Motor infolge vorschriftswidrigen Einfahrens, Verwendung ungeeigneter Kraft- und Schmierstoffe, falschen Mischungsverhältnisses und ungeeigneter Zündkerzen mit zu niedrigem Wärmewert. Durch das unsachgemäße Anschleppen der Maschinen bei Ausfall der Startanlage oder zum Zwecke des Lösen festgefressener Kolben entstand eine Anzahl Pleuelbrüche. Die z. T. schon in der Konstruktion begründeten Wendegetriebschäden sowie weitere Schäden an den Schalträdern des Wechselgetriebes wurden durch gewaltsames Schalten, vor allem bei zu hohen Drehzahlen, verursacht. Ein Teil der Getriebedefekte entstand auch dadurch, daß der Ölstand im Gehäuse nicht genügend kontrolliert wurde und zu gering war. Durch Schleifenlassen der Kupplung beim Schalten und beim Anschleppen wurden die Ausfälle der Fahrkupplungen sehr begünstigt. Die sehr häufigen Schäden an den Drehzahlreglern und die träge Funktion des Reglergestänges verführten die Traktoristen dazu, entweder ganz ohne Regler zu fahren oder den Regler durch Festbinden des Reglergestänges unwirksam zu machen. Dadurch entstanden vermehrte Motor- und Getriebschäden. Die mangelhafte Luftfilterpflege sowie allgemein schlechte Wartung der Maschinen und die ungenügende Qualifikation und Ausbildung der Traktoristen, vor allem der Schichtfahrer, wirkten sich sehr nachteilig auf die Einsatzbereitschaft der Schlepper aus. Dazu ist erwähnenswert, daß im allgemeinen die Maschinenpflege bei den VEG besser war als bei den MTS.

Daß das unzureichende technische Niveau und die fehlende Spezialausbildung für die Besonderheiten der Pflegeschlepper zu einem

erheblichen Teil an hohen Ausfällen Schuld tragen, erhellt eindeutig daraus, daß es in allen Bezirken eine Anzahl technisch gut geleiteter MTS gibt, die trotz intensiven Einsatzes ihrer Pflegeschlepper keine oder nur geringfügige Ausfälle hatten und ohne die Hilfe von Werkmonteuren ausgekommen sind. So hatten im Bezirk Schwerin sechs MTS und im Bezirk Rostock 13 MTS keine nennenswerten Ausfälle, darunter die MTS Hof Wahrsow mit fünf RS 08/15 und die MTS Testorf und Dorf Mecklenburg mit je drei RS 08/15. Dagegen hatte die MTS Angermünde im Bezirk Frankfurt (Oder) bei einem Bestand von drei RS 08/15 sechs Ausfälle und die MTS Lieberose mit einer Maschine drei Ausfälle. Die Reihe dieser guten und schlechten Beispiele läßt sich aus allen Bezirken beliebig erweitern; es ergibt sich daraus die Forderung nach intensiverer Schulung des technischen Personals der MTS und erheblicher Verbesserung der Maschinenpflege.

Ersatzteilversorgung

Große Schwierigkeiten ergaben sich bei der Ersatzteilversorgung vor allem dadurch, daß die Bezirksersatzteilkontore nicht liefern konnten. Die Ursachen hierfür liegen aber nicht allein bei diesen Verteilerorganen, sie sind auch in der Ersatzteilplanung zu suchen, die in diesem speziellen Falle federführend von den Herstellerwerken, jedoch ohne eingehende Kenntnis der Verschleißanfälligkeit durchgeführt wurde und zu knapp gehalten war. Die Aufschlüsselung der geplanten Ersatzteilmengen auf die Bezirke und die Auftragserteilung an die Herstellerwerke - hierfür zeichnet das Ministerium für Land- und Forstwirtschaft verantwortlich - erfolgte mit starker Verzögerung; das wirkte sich auf den Beginn der Produktion hemmend aus. Die Werke selbst konnten die Ersatzteillisten für die beiden Schleppertypen erst im Juli und August herausgeben; die Arbeit der Bezirkskontore wurde dadurch auch nicht gerade erleichtert. So kam es, daß zu Beginn der Aktion kaum Ersatzteile für die Schleppertypen RS 08/15 und RS 04/30 zur Verfügung standen. Wo geringe Bestände vorhanden waren, fehlte der notwendige Überblick und infolge Raummangels eine übersichtliche Einlagerung.

Bei dieser Situation stützte sich die gesamte Ersatzteilversorgung fast ausschließlich darauf, daß seitens der Schlepperwerke Schönebeck und Nordhausen die für die Durchführung der Instandsetzung erforderlichen Ersatzteile in großzügigem Umfang und ohne bürokratische Hemmnisse aus den Fertigungsvorräten zur Verfügung gestellt wurden. Es muß hier erwähnt werden, daß sich dadurch bei der Aufrechterhaltung der Produktion in den Schlepperwerken große Schwierigkeiten ergaben. Eine Bevorratung der einzelnen Bezirke mit Ersatzteilen, wie sie für eine schnelle Instandsetzung notwendig gewesen wäre, war unter diesen Umständen kaum möglich, so daß in überwiegender Maße die für jede Reparatur erforderlichen Teile einzeln angefordert werden mußten. Die Folge war eine Verzögerung der Reparatur.

Um trotzdem die Abwicklung der Ersatzteilversorgung zu beschleunigen und auch außerhalb der regulären Arbeitszeit zu ermöglichen, wurde beim Schlepperwerk Schönebeck ein zweischichtiger Betrieb eingerichtet. Im großen und ganzen wurde die Ersatzteillieferung der Schlepperwerke, insbesondere des Werkes Nordhausen, im Rahmen der Aktion von den Bezirken als gut beurteilt. Dagegen haben einige Zubringerbetriebe, darunter das Lenkgetriebewerk Triptis, durch Inanspruchnahme langer Lieferzeiten die Fertigstellung der ausgefallenen Maschinen z. T. stark verzögert.

Zur schnellen Behebung aller sich bei der Ersatzteilversorgung ergebenden Mängel hat sich der TDT auf Grund seiner Vollmachten sofort mit den betreffenden Herstellerwerken in Verbindung gesetzt und - z. T. unter Einschaltung ministerieller Stellen - soweit wie irgend möglich eine Verbesserung und Beschleunigung der Lieferungen erwirkt. Dadurch gelang insbesondere die Beschaffung der beim Geräteträger RS 08/15 den größten Engpaß bildenden Kegelräder, Schaltmuffen und Drucklager zum Wendegetriebe.

In bezug auf diese Wendegetriebe hatte der VEB Getriebewerk Liebertwolkwitz als verantwortlicher Untertierant die Verpflichtung übernommen, über den vertraglich festgelegten Fertigungsbedarf des Schlepperwerks Schönebeck und die planmäßige Versorgung der Bezirksersatzteilkontore hinaus eine gewisse Anzahl kompletter Sätze Wendegetriebe dem Technischen Dienst für die Reparaturaktion zur Verfügung zu stellen. Diese Verpflichtung wurde leider nicht voll erfüllt. Unter diesen Umständen mußte der Bedarf für die Reparaturaktion teilweise aus den Anlieferungen für die Fertigung des Werkes Schönebeck entnommen werden.

Es ist hier nicht der Platz, um auf weitere Ersatzteilschwierigkeiten ausführlich einzugehen. Die aus der Aktion gewonnenen Erfahrungen können dahingehend zusammengefaßt werden, daß die Schwächen, die der Ersatzteilversorgung schon seit Jahren anhaften, immer noch nicht überwunden sind und sich bei unvorhergesehenen Einbrüchen besonders schwerwiegend bemerkbar machen. Künftig muß deshalb schon durch exakte Vorplanung, rechtzeitige Auftragserteilung an die Herstellerwerke und ausreichende Materialbereitstellung die Grundlage für eine bessere Ersatzteilversorgung geschaffen werden.

Außerdem muß die Ersatzteilerfertigung von den Schlepperwerken mindestens gleichrangig mit der laufenden Serienproduktion behandelt werden. Der Ersatzteilmangel, insbesondere an Hauptverschleißteilen, wäre um ein vielfaches geringer gewesen, wenn die Schlepperwerke den für jede Maschine vorgesehenen Ersatzteilstock mit den Schleppern zusammen ausgeliefert hätten. Das geschah jedoch erst mit monatelanger Verzögerung – nachdem die Haupteinsatzperiode vorüber war – und ist auch heute noch nicht abgeschlossen.

Monteureinsatz

Die von den Schlepperwerken für die Reparaturaktion zur Verfügung gestellten Stammmonteur und Fachkräfte aus der Produktion reichten nicht aus, um den gesteigerten Anforderungen in allen Fällen gerecht zu werden. Außerdem entstanden Schwierigkeiten dadurch, daß wiederholt Monteure in den einzelnen Bezirken verschiedener Ursachen wegen ausgetauscht werden mußten und daß die Monteure infolge ihrer einseitigen Ausrichtung auf die in ihren Stammwerken gefertigten Maschinen z. T. nur bedingt eingesetzt werden konnten. Eine Entlastung der Kundendienst-Organisationen und des Monteurstabs der Schlepperwerke durch Schaffung von Vertragswerkstätten bei den MTS-Spezialwerkstätten, wie sie vom TDT im Einvernehmen mit der HV-MTS beim Ministerium für Land- und Forstwirtschaft schon seit einiger Zeit gefordert wird, ist daher eine dringende Notwendigkeit. Die Betreuung der Schlepper würde sich dadurch nicht nur verbessern, sondern auch wesentlich billiger gestalten.

Aus dem fast einstimmigen Urteil der MTS und VEG aller Bezirke geht hervor, daß die Monteure der Schlepperwerke in richtiger Erkenntnis der Wichtigkeit der Reparaturaktion ihr Bestes zu ihrem Gelingen beigetragen haben. Mit unermüdlichem Fleiß wurde von ihnen trotz vieler Ersatzteilschwierigkeiten alles darangesetzt, die ausgefallenen Schlepper in kürzester Frist wieder einsatzbereit zu machen.

Besondere Anerkennung verdient der Einsatz des Motorenwerks Karl-Marx-Stadt. Durch eine Monteurkolonne unter Anleitung eines Ingenieurs wurde die Instandsetzung der ausgefallenen Motoren F 8/II des Geräteträgers sehr beschleunigt. Der Einsatz wurde dazu ausgenutzt, um die Spezialwerkstätten durch fachmännische Anleitung zu befähigen, die Reparatur der Motoren in Zukunft selbstständig durchzuführen. Die Auswirkungen dieser Maßnahme hätten noch günstiger sein können, wenn der Nachschub an Austauschkurbelwellen und Kolben immer ausreichend gewesen wäre. Hier entstanden leider erhebliche Verzögerungen, die längere Ausfallzeiten der Schlepper zur Folge hatten.

Traktoristenausbildung

Die Maßnahmen der MTS zur Ausbildung der für die Pflegeschlepper vorgesehenen Traktoristen in Sonderlehrgängen haben sich als unzureichend erwiesen. Zur Schließung dieser Lücke wurden durch den TDT in fast allen Bezirken während der Reparaturaktion Schulungen für Traktoristen, Brigademechaniker und Technische Leiter durchgeführt. Sie fanden ihre Ergänzung in einer laufenden Unterweisung der Traktoristen und des Werkstattpersonals der MTS durch die von den Schlepperwerken eingesetzten Monteure. Trotzdem wurden immer wieder Traktoristen und insbesondere Schichtfahrer angetroffen, die keine Sonderausbildung für die Pflegeschlepper hatten, teilweise nicht einmal im Besitz einer Fahrerlaubnis waren.

Kraft- und Schmierstoffe

Es wurde bereits erwähnt, daß die Verwendung ungeeigneter Kraft- und Schmierstoffe wesentlich zu den Störungen und Ausfällen am Geräteträger RS 08/15 beigetragen hat. Auf Grund der vom Motorenwerk Karl-Marx-Stadt und dem TDT durchgeführten Untersuchungen wurde vom Ministerium für Land- und Forstwirtschaft für alle Geräteträger die ausschließliche Verwendung einheitlicher Betriebsmittel angeordnet, und zwar Hydrierbenzin von Leuna und Böhlen und Lützkendorfer Motorenöl 01 Mot 12. Wegen Mangel an ausreichendem Tankraum zur getrennten Einlagerung und teilweise auch infolge schleppender Anlieferung und Verteilung dieser Betriebsmittel, die ab etwa 15. Juni 1954 angeliefert wurden, war diese Maßnahme bei Abschluß der Reparaturaktion noch nicht zur Auswirkung gekommen und ihr Erfolg daher noch nicht zu beurteilen.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Als zweckmäßig und vorteilhaft hat es sich erwiesen, daß die gesamte Verantwortung und Steuerung der Reparaturaktion durch Übertragung auf den TDT in einer Hand lag, so daß sowohl in den einzelnen Bezirken als auch insgesamt ständig ein guter Überblick vorhanden war, der eine der Dringlichkeit entsprechende Verteilung der Ersatzteile und den schwerpunktmäßigen Einsatz der Monteure ermöglichte. Der Erfolg der Aktion kommt dadurch zum Ausdruck, daß im allgemeinen eine ansteigende Tendenz der Einsatzfähigkeit der Schlepper festzustellen ist. Die durchschnittliche Einsatzbereitschaft betrug etwa 90 %, in einigen Betrieben wie Erfurt, Magdeburg und Karl-Marx-Stadt sogar 95 bis 100 %. Es ist mit ein Erfolg der Reparaturaktion, daß die MTS in der Lage war, ihre Halbjahresaufgabe mit 102 % zu erfüllen. Das wäre angesichts der in diesem Jahre stark in

den Vordergrund getretenen Hack- und Pflegearbeiten ohne die gute Einsatzbereitschaft der Pflegeschlepper kaum zu erreichen gewesen.

Das diesjährige Frühjahr war die Bewährungsprobe für den Allzweckschlepper RS 04/30 und den Geräteträger RS 08/15. Ihrer erstmaliger Grobeinsatz berechtigt zu dem Urteil, daß sie sich in ihrer Konstruktion bewährt haben und den an sie gestellten Forderungen als spezielle Pflegeschlepper vollauf genügen. Es kommt nun darauf an, die Mängel und Fehler durch Überarbeitung und Vervollkommnung der Konstruktion und Übernahme der neugewonnenen Erkenntnisse in die Fertigung auszuwerten, um der Landwirtschaft Maschinen in die Hand zu geben, die in Funktion und Betriebssicherheit allen Ansprüchen gerecht werden. In dieser Hinsicht sowie für die zukünftige Entwicklung überhaupt ergeben sich für die dafür verantwortlichen Stellen folgende Aufgaben:

An die Schlepperindustrie muß die Forderung gestellt werden, die Versuchsfahrzeuge und Null-Serien ihrer Erzeugnisse unter schwersten Einsatzbedingungen in verschiedenen Boden- und Geländebedingungen sowie unter einheitlicher Kontrolle und Überwachung gründlich auszuprobieren, bevor die Großserienfertigung aufgenommen wird. Die sehr wechselnden Betriebsbedingungen der landwirtschaftlichen Schlepper und die Notwendigkeit, die Erprobung über mehrere Kampagnen auszudehnen, werden vielfach längere Erprobungszeiträume erforderlich machen, als sie in der übrigen Industrie üblich sind.

Zur Ausschaltung von Fertigungsfehlern und Schaffung von absoluten Qualitätserzeugnissen, die auch allen Exportansprüchen genügen, darf sich die Gütekontrolle zukünftig nicht nur auf die zeichnungsgerechte Maßhaltigkeit erstrecken, sondern muß auch die funktionsgerechte und funktionssichere Ausführung der einzelnen Bauteile einschließen. Zur Vermeidung von Einbrüchen größeren Umfangs ist es wünschenswert, daß die Schlepperwerke rascher auf die aus den Erfahrungen der unmittelbaren Praxis geschöpften Anregungen des TDT eingehen.

Der Ersatzteilerfertigung ist entsprechend ihrer Bedeutung größere und zum mindesten der laufenden Neuproduktion gleichrangige Bedeutung zuzumessen. Die zur Ausrüstung jeder Maschine gehörigen Ersatzteilstöcke müssen zusammen mit den Schleppern ausgeliefert werden, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollen. Es ist in Zukunft unter allen Umständen Sorge zu tragen, daß mit Beginn der Serienproduktion die Betriebsanleitungen und Ersatzteillisten zur Verfügung stehen und jeder Maschine mitgegeben werden.

Die MTS muß noch weit größeres Schwergewicht auf die Schulung ihrer technischen Kader legen. Insbesondere die Traktoristen – Stammschichtfahrer und Schichtfahrer – sind fachlich und bewußtseinsmäßig zu schulen, damit die Maschinenpflege und der zweckentsprechende Einsatz der laufend verfeinerten und den Arbeitsbedingungen unserer neuen Gesellschaftsordnung angepaßten Maschinen grundlegend verbessert wird. Durch eine bedarfsgerechte Ersatzteilplanung muß die MTS selbst die Voraussetzung für eine rechtzeitige und ausreichende Ersatzteilversorgung schaffen.

Der richtigen Auswahl, sorgfältigen Lagerung und Filterung der Kraft- und Schmierstoffe sowie – hinsichtlich der Zweitaktmotoren – insbesondere der Herstellung des vorschriftsmäßigen Kraftstoffgemisches muß noch mehr Sorgfalt gewidmet werden.

Beim Abschluß von Wettbewerben muß die Bewertung des Zustandes und der Pflege der Maschinen als Hauptfaktor zur unumstößlichen Forderung erhoben werden, um die rücksichtslose Ausnutzung der Schlepper zur Erzielung einmaliger Spitzenleistungen unter Vernachlässigung aller Pflegemaßnahmen zu unterbinden.

Die HV Automobil- und Traktorenbau beim Ministerium für Maschinenbau muß die Fertigung eines geeigneten Dieselmotors für den Geräteträger RS 08/15 als Ersatz für den bisher verwendeten Motor F 8/II mit allen Mitteln beschleunigen, da der Vergasermotor auf Grund seiner Motorencharakteristik und wegen der sehr wechselnden Belastung im Geräteträger weniger geeignet ist.

Zur besseren Kontrolle und Betreuung der Neuschlepper und zur Entlastung des Monteurdienstes der Schlepperwerke ist die Einrichtung von Vertragswerkstätten bei den MTS zu forcieren.

Die Bezirksersatzteilkontore müssen ihre Arbeit auf eine bessere und termingerechte Befriedigung des Bedarfs konzentrieren. Durch rechtzeitige Auftragserteilung und verstärkte Kontrolle der saisonbedingten Liefertermine müssen sie von der schematischen Verteilung zur verantwortungsbewußten Versorgung übergehen. Eine enge Zusammenarbeit mit den Verbrauchern und der Industrie wird dazu beitragen, daß die Kontore rechtzeitig über das volle Ersatzteilsortiment verfügen können.

Der TDT muß seine Bemühungen um eine bessere Schulung, laufende Unterrichtung und Qualifizierung der technischen Kader der MTS und VEG noch wesentlich verstärken und intensivieren. Der Außendienst muß entsprechend ausgebaut und für seine besonderen Aufgaben ausgerüstet werden. Ein fahrbares technisches Kabinett – ein langegehegter Wunsch, der im nächsten Jahr Wirklichkeit werden soll – wird ihm die Erfüllung seiner Aufgaben wesentlich erleichtern. A 1788