

Aus der Praxis der MTS

An der Schwelle eines neuen Jahres, des letzten Jahres des ersten Fünfjahrplanes, möchte ich das Augenmerk der Leser der „Deutschen Agrartechnik“ auf diejenige Kraft auf dem Lande richten, die von unserem Arbeiter- und Bauernstaat geschaffen wurde, um die modernste Technik allen werktätigen Bauern zur Verfügung zu stellen. Die MTS, die in diesen Tagen auf ihr sechsjähriges Bestehen zurückblicken, sind während dieser Zeit zu einer entscheidenden Position der Arbeiterklasse auf dem Lande geworden und konnten sich durch ihre Arbeit das Vertrauen der werktätigen Bauernschaft erwerben. – Ihre technische Ausrüstung wächst von Jahr zu Jahr, und immer mehr neue Maschinenarten werden in Betrieb genommen. Sie versetzen die MTS in die Lage, den Grad der Mechanisierung in den einzelnen Arbeitsarten schnell zu erhöhen.

Alle größeren Feldarbeiten bis 1960 zu mechanisieren, ist eine der wichtigsten Aufgaben, die auf dem IV. Parteitag der SED den MTS gestellt wurden.

Die Lösung der umfassenden Aufgabenstellung erfordert von allen Mitarbeitern der MTS die Erhöhung ihrer Qualifikation. Das gilt sowohl auf gesellschaftlichem als auch auf fachlichem Gebiet. Die Beschlüsse des 21. Plenums des ZK der SED geben dazu ausführliche Hinweise:

Neben den rein technischen Kenntnissen des Aufbaues, der Funktion, der Bedienung und Wartung des Maschinenparks gilt es insbesondere, sich umfassende Kenntnisse der Betriebsorganisation anzueignen, da die komplexe Mechanisierung nach dem sowjetischen Vorbild der Fließarbeit eine feste Betriebsorganisation erfordert.

Die Ausnutzung des Maschinent- und Schlepperparks ist noch ungenügend. Zahlreiche Beispiele von Kombifahrern und Traktoren zeigen die Kapazitätsreserven, die es gilt, schnellstens auszunutzen. Zahlreiche stärkere Entfaltung des sozialistischen Wettbewerbs wird ein ständiger Erfahrungsaustausch wesentlich dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

Wir begrüßen deshalb besonders die Einrichtung der Rubrik „Aus der Praxis der MTS“ in dieser Zeitschrift und rufen alle Kombifahrer, Traktoren, Maschinisten, Werkstattarbeiter und Funktionäre der MTS auf, ihre wertvollen Erfahrungen auf technischem und betriebsorganisatorischem Gebiet hier zu veröffentlichen, damit sie allen Kollegen der MTS zugänglich gemacht werden. Wenn diese Erfahrungen auf breiter Basis hier veröffentlicht werden, dann wird auch die „Deutsche Agrartechnik“ mehr als bisher dazu beitragen können, die Arbeit in den MTS zu verbessern.

W. Becker

Kommiss. Leiter der Hauptverwaltung MTS im
Ministerium für Land- und Forstwirtschaft

Über planmäßige Pflege und Auslastung der Schlepper

Von Ing. H. BÖLDICKE, Kleimachnow

DK 621-7

Bereits in mehreren Artikeln¹⁾ in dieser Zeitschrift habe ich über die Bedeutung der planmäßigen technischen Pflege des Maschinenparks und über Methoden zur Verbesserung der Organisation der Pflege geschrieben. Es ist bedauerlich, daß bisher nur in einem Falle²⁾ zu diesem für die MTS und VEG so wichtigen Gebiet Stellung genommen wurde. Weder die Vertreter der Wissenschaft und der Konstruktion noch diejenigen, die sich täglich mit diesem Problem abmühen müssen, hielten es für erforderlich, dazu ihre Meinung zu sagen bzw. weitere Vorschläge zur Verbesserung der Methode und der Qualität der technischen Pflege zu bringen. Gibt das nicht zu denken?

Den ersteren wäre zu sagen, daß ihre ganze Arbeit und ihre schöpferischen Gedanken, die sie in eine neue Konstruktion gelegt haben, nur einen Teilerfolg werden, wenn sie sich nicht gleichzeitig mit den Fragen des Einsatzes und der Pflege und Wartung befassen. Die Kollegen aus der Praxis aber sollten überlegen: Was nützt es, täglich und stündlich auf der Jagd nach Ersatzteilen zu sein? Solange nicht die Ursachen des anomalen Ersatzteilbedarfs beseitigt sind, solange wird es auch Ersatzteilbesorgen geben.

Deshalb muß der Kampf um die größtmögliche Betriebssicherheit unserer Schlepper in zwei Richtungen geführt werden:

1. Verbesserung der Qualität der Schlepper und Ersatzteile durch die Schlepperwerke,
2. Verbesserung der Qualifikation des Bedienungspersonals und konsequente Einführung der planmäßigen technischen Pflege auf der Grundlage des Kraftstoffverbrauchs.

Es soll hier nicht untersucht werden, welchen Anteil beide Punkte an der Betriebssicherheit haben. Eins steht jedoch fest, daß die Verbesserung des technischen Niveaus und der Maschinenpflege wohl am schnellsten unserer Volkswirtschaft beträchtliche Summen einsparen helfen könnte. Das eben bewirkene neue Jahr muß zum Jahr der größten Erfolge des ersten Fünfjahrplans werden. Um das Ziel auch bei den MTS zu erreichen, müssen auf technisch-organisatorischem Gebiet des Maschineneinsatzes und auf dem Gebiet der Qualifizierung große Fortschritte gemacht werden.

Was wird durch das System der technischen Pflege nach dem Kraftstoffverbrauch erreicht?

In dem Beitrag „Neue Wege bei der planmäßigen technischen Pflege der Schlepper“²⁾ wurde bereits nachgewiesen, daß durch die

Festlegung der Fristen zwischen den Pflegegruppen nach dem Kraftstoffverbrauch

1. den technischen Erfordernissen besser Rechnung getragen wird und
2. hierdurch eine einwandfreie Planung und Kontrolle möglich ist.

Bei gewissenhafter Einhaltung wird es möglich sein, die Ausnutzung des Schlepperparks um mindestens 30 % zu verbessern. Analysiert man einmal die Betriebskosten in einigen MTS, dann sieht es so aus:

Tafel 1

Typ	Fahrgestell Nr.	Leistung in ha mittl. Pflg.	Reparaturkosten pro ha mittl. Pflg.	Betriebsstunden
RS 08/15	872	150	4,66	569
RS 08/15	993	163	2,20	1200
RS 08/15	994	40	15,65	263
RS 08/15	1252	151	1,24	492
RS 08/15	1437	78	8,73	477
RS 08/15	1498	43	21,30	393
KS 07/62	5778	192	26,10	724
KS 07/62	5862	100	16,35	—
KS 07/62	5876	336	1,56	813
KS 07/62	6126	162	16,10	880
KS 07/62	6138	356	10,23	1620
KS 07/62	6184	446	1,—	2950

Das zeigt uns, daß schlechte Pflege und ungenügende Ausnutzung Zwillingbrüder sind. Eins bedingt meistens das andere. Man kann, ohne zu irren, annehmen, daß dort, wo ständig eine gute Ausnutzung vorhanden ist, auch eine vorschriftsmäßige Maschinenpflege durchgeführt wird. Der Hebel zur Leistungssteigerung liegt in der strengen Disziplin bei der Einhaltung der Pflegemaßnahmen. Nicht besondere Kniffe sind notwendig, sondern nur die Einhaltung der vorgeschriebenen Maßnahmen. Das Vorhergesagte sind Binsenwahrheiten, aber die Nichtbeachtung dieser Binsenwahrheiten kosten der Volkswirtschaft Millionenwerte. Sehr oft trifft man bei den Direktoren und Agronomen der MTS die Meinung an, daß während der Hauptkampagnen keine Zeit wäre, die Pflegearbeiten durchzuführen, weil die Feldarbeiten dies nicht zulassen. Mit dieser bequemeren Ausrede wird in fast allen Fällen das Prinzip der Planmäßigkeit durchbrochen und der Zeitpunkt der Pflege dem Zufall überlassen. Durch konsequente Einführung der Zweischichtenarbeit und bessere Arbeitsvorbereitung

¹⁾ Siehe Deutsche Agrartechnik (1953) H. 8 S. 251, H. 9 S. 282; (1954) H. 4 S. 126.

²⁾ Siehe Deutsche Agrartechnik (1953) H. 11 S. 348.

könnte man von der ewigen Terminnot wegkommen und brauchte nicht die Pflege der Maschinen zu vernachlässigen.

Es wird wohl kaum einem Agronomen einfallen, seinen Pferden gerade dann keine Pflege mehr angedeihen zu lassen, wenn die meiste Arbeit zu vollbringen ist. Er wird vielmehr gerade während dieser Zeit seine Pferde besonders betreuen, damit sie nicht krank und arbeitsunfähig werden.

Bei einem Schlepper glaubt man aber oft, anders verfahren zu können. Die Folgen sind allen bekannt. Deshalb konsequente Einhaltung der Pflegegruppen.

Welche Erfolge allein durch die einfache Einhaltung der Betriebs- und Wartungsvorschriften erreicht werden können, soll nachstehendes Beispiel beweisen.

In der MTS Baumersroda fährt der Kollege *Kurt Scholz* als Traktorist einen Schlepper „Pionier“. Am 23. September 1952 wurde der Schlepper vom Schlepperwerk Nordhausen geliefert. Als ehemaliger Landarbeiter kannte Kollege Scholz wohl alle landwirtschaftlichen Arbeiten, ihm fehlten nur noch einige technische Kenntnisse, die er sich auf einem Lehrgang aneignete. Bis zum 29. März 1954, d. h. nach 1½ Jahren, waren 4739 Betriebsstunden und 1070 ha mittleres Pflügen erreicht, bei einem Verbrauch von 14,41 DK und 0,62 DM Reparaturkosten je ha mittleres Pflügen. Erwähnenswert ist dabei, daß die Maschine noch mit der ersten Einspritzpumpe lief.

Welche besonderen Rezepte hat nun Kollege *Scholz*:

1. Er wartet morgens mit dem Anfahren, bis die Maschine die richtige Betriebstemperatur erreicht hat;
2. er fährt morgens nicht gleich mit dem fünften Gang ab, wie es seine Kollegen tun, sondern benutzt erst längere Zeit den vierten Gang;
3. es stört ihn nicht, wenn einige seiner Kollegen bei Transporten an ihm vorbeifahren. Er fährt immer so, daß niemals eine Rauchfahne aus dem Auspuff sichtbar ist.

Das ist das ganze Geheimnis der Fahrweise, zu dem noch die strikte Einhaltung der Wartungsvorschriften hinzukommt.

Seine Kollegen nennen es zwar „Schwein gehabt“, aber es wäre wünschenswert, wenn sie durch gleiche Arbeitsmethoden auch so ein „Schwein“ hätten. Leider hat es die Leitung der MTS nicht verstanden, durch die Einrichtung der persönlichen Konten dem Kollegen *Scholz* den ihm gesetzlich zustehenden Anteil der Einsparungen auszu zahlen. Die Aufmessung des Motors im MIW Halle im Juli 1954 nach einer Schlepperleistung von 5000 Betriebsstunden ergab, daß dieser weitere 1000 Stunden hätte arbeiten können, ohne daß eine Generalreparatur erforderlich gewesen wäre. Dieses Beispiel zeigt ebenfalls die Zusammenhänge zwischen Ausnutzung, Kraftstoffverbrauch und guter Pflege.

Seit Einführung des neuen Pflegesystems gibt es bereits einige sehr gute Ergebnisse, z. B. in den MTS Krakow und Waschow. Bei ihnen

Tafel 2
Quartal III. Quartalsplan der MTS zur Durchführung der technischen Pflege und Instandsetzungsarbeiten

Type des Schleppers	RS 01/40	KS 07/62
1 Inventar-Nummer	63	86
2 Brigade	4	4
3 Treibstoffverbrauch seit der letzten GR) bis Ende des vergangenen Quartals [1]		845
4 Leistung im Quartal [ha mittleren Pflügens]	780	845
5 Treibstoffverbrauch steigend [1]	100	180
6 Oktober [ha mittleren Pflügens]	2580	4085
7 Treibstoffverbrauch steigend [1]	30	80
8 Pflegegruppe 2	1320	2285
9 Pflegegruppe 3	*	*
10 Pflegegruppe 4	*	*
11 Pflegegruppe 5	*	*
12 Pflegegruppe 6	*	*
13 Motorwechsel	*	*
14 Generalreparatur	*	*
15 November [ha mittleren Pflügens]	35	70
16 Treibstoffverbrauch steigend [1]	1950	3545
17 Pflegegruppe 2	*	*
18 Pflegegruppe 3	*	*
19 Pflegegruppe 4	*	*
20 Pflegegruppe 5	*	*
21 Pflegegruppe 6	*	*
22 Motorwechsel	*	*
23 Generalreparatur	*	*
24 Dezember [ha mittleren Pflügens]	35	30
25 Treibstoffverbrauch steigend [1]	2580	4085
26 Pflegegruppe 2	*	*
27 Pflegegruppe 3	*	*
28 Pflegegruppe 4	*	*
29 Pflegegruppe 5	*	*
30 Pflegegruppe 6	*	*
31 Motorwechsel	*	*
32 Generalreparatur	*	*

* = Hinweis darauf, daß die betreffenden Pflegegruppen durchgeführt werden müssen.
1) Generalreparatur.

Tafel 3

RS 01/40 (Pionier)		Normzeit in min	Anzahl der Pflegegruppen im Pflegekomplex
Pflegegruppe 3:			
Durchzuführen nach 650 l Kraftstoffverbrauch			
1 Wartungsarbeiten nach Pflegegruppe 1 und 2 durchführen		180	8
2 Motor: Ölwechsel durchführen (bei warmer Maschine), mit Spülöl spülen			
3 Ölpumpensieb reinigen			
4 Haube abnehmen, Ventilspiel prüfen, wenn erforderlich, nachstellen			
5 Zylinderkopfschrauben nachziehen			
6 Ventilator- und Lichtmaschinenriemen prüfen, evtl. nachspannen			
7 Luftfilter gründlich reinigen			
8 Prüfung des Kupplungsspiels (20—25 mm)			
9 Motor und Schlepper in kurzer Probefahrt prüfen			
10 Getriebe beim Schalten und Kreisfahren abhören			
11 Zusatz für Rogge: Reinigung der Lade-, Anlaß- und Steuerventile			
Ersatzteile zur Pflegegruppe 3:			
Bezeichnung	Ersatzteilnummer	Stück	
Ölsieb M B A 17 A	105. 1—10	1	8
Dichtung für Ölsieb M B A 17 B	105. 1—8	1	
Dichtung für Verschlußdeckel	423. 101—505	1	
Schmiernippel		1	
Sicherung 6/15		1	
Dichtung für Kraftstoffleitung 14 × 18	DIN 7603	1	
Dichtring 14 × 20	DIN 7603 Cu	1	
Dichtringe A 8 × 12	DIN 7603 weich	2	
Dichtung	322. 115—502	1	

macht sich die konsequente Einhaltung im Absinken des Reparaturanfalls bemerkbar. Leider ist aber bei einer großen Anzahl von MTS von einer Anwendung noch nichts zu spüren.

Was hemmt die allseitige Anwendung und welche Fehler wurden bisher gemacht?

Objektive Schwierigkeiten bezüglich der Anwendung gibt es in dieser Hinsicht nicht. Bereits zu Beginn des vorigen Jahres sollte dieses Verfahren allgemein eingeführt werden; es ist aber bis heute nur sehr mangelhaft geschehen. Die Hauptursache dafür liegt m. E. nur in einer ungenügenden Aufklärung und Propagierung. Dort, wo die Traktoristen persönlich angesprochen wurden, wie z. B. in der MTS Waschow, sind sie auch davon überzeugt, daß diese Methode die einzig richtige ist. Man muß dabei aber gleichzeitig die Frage der persönlichen Konten behandeln. Diese können nur geführt werden, wenn Materialverbrauchsnormen und Kraftstoffverbrauchsnormen vorhanden sind. Deshalb müssen noch vor Beginn der Frühjahrsbestellung mit allen Technischen Leitern und Direktoren der MTS Seminare über die Bedeutung und die Methoden der planmäßigen technischen Pflege durchgeführt werden. In den MTS selbst muß eine Schulung der Traktoristen, der Brigadiers, der Brigadeschlosser und der Werkstattarbeiter erfolgen.

Erst wenn eine allgemeine Diskussion dieses Problems durchgeführt ist, kann man auch mit einem Erfolg rechnen.

In einigen MTS gibt der Technische Leiter persönlich die Kraftstoffmarken an jeden Traktoristen aus und kontrolliert auch die durchgeführte Pflege persönlich. Während der Einführungszeit kann man dieses Verfahren zur Schulung des Personals akzeptieren. Später muß diese Aufgabe aber dem Brigadier übertragen werden, andernfalls würde der Technische Leiter in den Verantwortungsbereich der Brigade eingreifen. In anderen MTS hat der Brigadeschlosser die Kraftstoffmarken nicht an die Traktoristen ausgegeben, sondern hat sie selbst in Verwahrung. Beim Tanken, das er selbst durchführt, legt er nun die Marken jeweils von der einen Kiste in die andere — ein ausgesprochener Schildbürgerstreich! So gibt es eine ganze Reihe von Fällen, die erkennen lassen, daß noch nicht überall der Sinn und die Möglichkeiten der Pflege und Wartungsmaßnahmen nach dem Kraftstoffverbrauch unter Verwendung von innerbetrieblichen Kraftstoffmarken erkannt sind.

Wie wendet man die Pflegegruppen in der MTS an

Es wird vorausgesetzt, daß entsprechend der Brigadeordnung alle Schlepper und Maschinen den Brigaden fest zugeteilt sind und darüber hinaus für jeden Schlepper ein Stammtaktorist vorhanden ist. Es ist wichtig, nochmals auf das Prinzip der festen Zuteilung eines bestimmten Maschinenparks für die Brigade hinzuweisen.

Bei dieser Betrachtung wird weiter vorausgesetzt, daß jeder Schlepper seine Jahresauflage erhalten hat und auf Grund der Arbeitsablaufübersichten ungefähr die Leistung in den einzelnen Monaten und Dekaden festliegt. Auf dieser Grundlage, die von den Agronomen

und Brigadiere zu Beginn des neuen Jahres oder sofort nach Lieferung aus der Neuproduktion erarbeitet wird, fertigt der Technische Leiter zusammen mit den Brigadeschlossern den Jahresplan der technischen Pflege für jede Brigade und jedes Quartal an. (Siehe Tafel 2). Aus diesem Plan ist ersichtlich, welche Pflegegruppen in den einzelnen Monaten durchzuführen sind. Für die Kontrolle der Pflege durch den Brigadeschlosser wird für jeden Schlepper eine Pflegekarte ausfertigt, die Angaben werden aus dem Pflegeplan der Brigade übernommen.

Für alle Schleppertypen gibt es sechs verschiedene Pflegegruppen, die sich im Umfang der durchzuführenden Pflegearbeiten unterscheiden. Die höhere Gruppe schließt meistens die niedrigeren Gruppen mit ein. Außerdem werden Normzeiten für die Durchführung der Arbeiten vorgegeben; gleichfalls Materialverbrauchsnormen für die Durchführung der Wartungsarbeiten der betreffenden Gruppe.

Umstehend als Beispiel Pflegegruppe Nr. 3 des Schleppers RS 01/40 (Pionier) (Tafel 3).

Diese Pflegegruppen stellen Mindestmaßnahmen dar. Der technische Leiter ist berechtigt, bei besonderen Erkenntnissen den Umfang etwas zu erweitern. Die angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte stellen Höchstwerte dar und dürfen nicht überschritten werden.

Für Schlepper, die aus der Neuproduktion oder der Generalreparatur kommen, gelten für die erste Betriebszeit besondere Einlaufvorschriften.

Bei allen Schleppertypen ist der Pflegezyklus gleich, wie die abschließende Aufstellung zeigt. Nur die Angaben des Kraftstoffverbrauchs sind unterschiedlich.

Die Pflegegruppe Nr. 1 ist täglich bzw. vor jeder Schicht durchzuführen.

Der Traktorist erhält nun jeweils so viele innerbetriebliche Kraftstoffmarken vom Brigadeschlosser oder vom Brigaderechner, wie er zum Erreichen der nächsten Pflegegruppe Nr. 2 bis 6 benötigt. Damit ist gewährleistet, daß die Pflege- und Wartungsmaßnahmen planmäßig durchgeführt werden, da der Traktorist erst wieder neue Marken erhält, wenn der Nachweis über die ordnungsgemäß durchgeführte Pflege beigebracht wird. Darüber hinaus ist es durch die Einführung der innerbetrieblichen Kraftstoff- und Ölmarken möglich, einwandfrei den Kraftstoffverbrauch abzurechnen und dem Traktoristen die Einsparungen mit Hilfe des persönlichen Kontos zu vergüten. Das

Pflegegruppe Nr.:	Kraftstoffverbrauch in Liter	
	RS 01/40	KS 07/62
2	325	500
3	650	1000
2	975	1500
3	1300	2000
4	1625	2500
2	1950	3000
3	2275	3500
2	2600	4000
3	2925	4500
5	3250	5000
2	3575	5500
3	3900	6000
2	4225	6500
3	4550	7000
4	4875	7500
2	5200	8000
3	5525	8500
2	5850	9000
3	6175	9500
6	6500	10000

gleiche gilt für den Ersatzteil- und Materialverbrauch bei den einzelnen Pflegegruppen.

Werden die Materialverbrauchsnormen ständig verbessert, so ergeben sich dadurch einwandfreie Grundlagen für die Ersatzteilplanung.

Die Arbeiten der Pflegegruppen 1 bis 3 werden grundsätzlich im Brigadestützpunkt durchgeführt.

Auch die Arbeiten der Pflegegruppe 4 können bei einem geeigneten festen Brigadestützpunkt dort vorgenommen werden. Sonst werden sie wie die der Pflegegruppen 5 und 6 in der Werkstatt der MTS erledigt.

Der interessierte Leser wird beim Studium dieses Beitrages schon erkannt haben, daß jetzt eine Form der planmäßigen technischen Pflege der Schlepper gefunden wurde, die sowohl den technischen als auch den betrieblichen Erfordernissen der MTS Rechnung trägt. Es kommt nun darauf an, mit allen Kräften um die allgemeine Einführung und die konsequente Einhaltung zu ringen. Mögen alle Traktoristen, Schlosser und Funktionäre der MTS dem Beispiel der MTS Krakow folgen und an dieser Stelle über ihre gesammelten Erfahrungen berichten. A 1842

Unsere Erfolge bei der technischen Pflege und Wartung der Schlepper

Von H. GLASENAPP, Technischer Leiter der MTS Krakow

DK 621-7

Die Kollegen der MTS Krakow legten in einer Arbeitsbesprechung am 5. März 1954 die planmäßige Durchführung der technischen Pflege und Wartung auf der Grundlage der Pflegegruppen und in Beachtung der Brigadeordnung fest und richteten einen Aufruf an alle MTS, diesem Beispiel zu folgen. Die Voraussetzung für den reibungslosen Ablauf der planmäßigen Pflege war die Aufstellung eines Jahresplans und vor allem eine positive Einstellung der Traktoristen zu dieser Aufgabe. Deshalb mußte vor Beginn der Aktion eine Schulung erfolgen, die den Kollegen die Wichtigkeit der planmäßigen technischen Pflege darzulegen und ihnen die Überzeugung zu vermitteln vermochte, daß durch diese Maßnahmen Schlepper und Geräte zu höchster Leistungsfähigkeit gebracht, die Hektarleistungen gesteigert und dadurch die Vertragstermine mit LPG und Einzelbauern sicher eingehalten werden können. Gleichzeitig erkannten sie aber auch, daß sich bei einem solchen Arbeitsablauf ihr Einkommen erhöht und durch die Senkung der Reparaturkosten ein allgemeiner volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht wird.

Für den Jahresplan ist wichtig, daß die einzelnen Wartungsgruppen festgelegt werden, so daß man sie kontrollieren kann. Außerdem wird dadurch die Vorausbestellung der Normteile für die einzelnen Pflegegruppen bei den Bezirksersatzteilkontoren möglich. Die Grundlage, von der man bei Ausarbeitung des Jahresplans ausgehen muß, ist die ha-Leistung seit dem letzten Motorwechsel, unzurechnen in Liter Treibstoffverbrauch. Weiter hat der Agronom die Leistung der einzelnen Schleppertypen in ha/mittl. Pflügen auf die verschiedenen Monate aufgeschlüsselt bekanntzugeben. Nun wird die monatliche Schlepperleistung mit der Treibstoffverbrauchsnorm multipliziert. Der so errechnete annähernde Treibstoffbedarf wird jeweils in die betreffenden Monatsspalten eingesetzt, ebenso wird auf Grund der Arbeitsaufgabe des Schleppers auch der Treibstoffverbrauch für die einzelnen Monate festgelegt und eingetragen. Zuletzt erfolgt dann der Vermerk der Pflegegruppen 2 bis 6 in den einzelnen Spalten. Die Endspalten jedes Monats werden durch den Techniker von der Pflegekarte auf den Jahresplan übertragen, dabei kann er feststellen, welche Pflegegruppen durchgeführt wurden und wie hoch der Treibstoffverbrauch war. Technischer Leiter und Dispatcher haben so eine ständige Übersicht über den Zustand des Schlepperparks und können real disponieren.

Die Pflegekarten dienen dem Brigademechaniker als Richtschnur dafür, wann die Pflegegruppen durchzuführen und wann Ersatzteile und Material zu beschaffen sind.

Die Verbrauchsmenge von 6500 l Treibstoff für einen Pionier-Schlepper ist ein Pflegegruppenkomplex, in dem 20 Pflegegruppen enthalten sind. Für je 325 l DK-Verbrauch muß also automatisch eine Pflegegruppe durchgeführt werden. Natürlich wird man nun nicht nur nach 325 l DK-Verbrauch die Arbeit einstellen und die Pflege durchführen, sondern erst den Schlag fertig bearbeiten, auch wenn man dabei 30 bis 50 l DK mehr verbraucht. Weitere Verschiebungen innerhalb des Plans können auch durch Schlechtwetterperioden und andere unvorhergesehene Ausfallzeiten eintreten.

Die Pflegekarten werden allmonatlich vom Techniker eingesammelt und der Treibstoffverbrauch auf den Jahresplan eingetragen. Dabei lassen sich dann auch die Pflegegruppen für den kommenden Monat auf Grund des Treibstoffverbrauchs verschieben. Außerdem erhält die Station eine reale Treibstoffabrechnung für das Monatsende. Nach der Reparaturordnung werden die Pflegegruppen 1 bis 4 in den Brigadestützpunkten vom Brigademechaniker durchgeführt, die Pflegegruppen 5 und 6 in der Stationswerkstatt. In der MTS Krakow hat jede Brigade ihren Stützpunkt, in dem Schlepper und Tankgerät verschleißsicher abgestellt sind. Der jeder Brigade zugeteilte Brigademechaniker untersteht dem Brigadier. Seine Anleitung erhält er jedoch vom Technischen Leiter, dem er auch für die termin- und sachgemäße Durchführung der Pflegegruppen verantwortlich ist. An vorher festgesetzten Tagen holt der Mechaniker Ersatzteile nach der festgelegten Materialverbrauchsnorm für die innerhalb einer Woche durchzuführenden Pflegegruppen. Seine Verantwortung erstreckt sich auch auf die Ausgabe und Abrechnung der Treib- und Schmierstoffe. Von den Treibstoffmarken sind wir abgekommen, weil sie den Traktoristen immer wieder verloren gingen. Deshalb führten wir Blechmarken ein, die der Brigademechaniker nach Schleppernummern und Pflegegruppenkomplexen (325 l DK für „Pionier“) geordnet auf einem Brett angehängt hat. Um das ordnungsgemäße Auftanken der Schlepper zu gewährleisten, sind auf allen Brigadestützpunkten Tankzeiten festgelegt, zu denen der Brigadier oder der Mechaniker den Treibstoff ausgeben. Ist dies erfolgt, dann hängt der Brigadier oder der Mechaniker die getankte Literzahl in Marken auf dem Brett auf den dafür vorgesehenen Nagel um. (Koll. Bödicke hat im vorhergehenden Aufsatz dieses Verfahren abgelehnt. Was sagen die anderen Kollegen dazu? Die Red.) Der Traktorist muß außerdem auf der Verbrauchskarte die Entnahme des Treibstoffs quittieren. Das ist insofern vorteilhaft, als der Mechaniker dabei dem Traktoristen schon einige Tage im voraus sagen kann, wann die nächste Pflegegruppe durch-