

## Das Weltwettpflügen 1956 in England

*In der Reihe unserer Veröffentlichungen über Pflugwettbewerbe (H. 2 und 11/1956, H. 1/1957) bringen wir nachstehend einen Bericht über das Weltwettpflügen 1956 in Shillingford, England. Die interessante Schilderung der Veranstaltung läßt deutlich erkennen, wie abweichend von den kontinentalen Auffassungen über gute Pflugarbeit die englische Tradition sich dort konserviert hat. Wir werden deshalb nur in technischen Fragen von dieser Veranstaltung profitieren können. Die insularen Pflugbräuche alten Stils („high cut“, „broken work“ usw.) dagegen sind für uns eben nur interessant, ansonsten aber ohne praktischen Wert.* Die Redaktion

Das Weltwettpflügen 1956 wurde in England auf einer Farm (Shillingford) in der Nähe von Oxford durchgeführt. Es war zeitlich mit der englischen Landesmeisterschaft zusammengelegt worden, bei der man die Teilnehmer bereits für die nächstjährige Ausscheidung in den USA ermittelte. Gekoppelt war der Wettbewerb mit einer umfangreichen Landmaschinenschau von etwa 110 Ausstellern. Die größeren Firmen veranstalteten gleichzeitig Arbeitsvorführungen mit ihren verschiedenen Modellen auf besonderen Flächen, wobei auch den Besuchern Gelegenheit gegeben wurde, z. B. Schlepper selbst vergleichsweise zu fahren.

Da unser Einreisevisum erst im letzten Augenblick eintraf, war eine Orientierung über das Programm vor Beginn der Veranstaltung leider nicht mehr möglich. So begann bereits der englische Landesentscheid mit über 150 Teilnehmern, als wir am 10. Oktober 1956 morgens in Shillingford eintrafen. Die zu pflügenden Ackerflächen des in fünf Gruppen ausgetragenen Wettbewerbs lagen bis zu 1500 m auseinander. Um wenigstens eine Wettbewerbsgruppe von Anfang bis zum Ende verfolgen zu können, wurde von uns nur eine Klasse (high cut) besonders beobachtet. Dieser nur bei der englischen Landesmeisterschaft besonders ausgeprägte Pflugstil verdankt seine Entstehung der alten Breitsaatmethode von Sommergetreide. Er wird deshalb auch „oat seed furrow“ (Hafersaatfurche) genannt. Typisch dafür ist eine verhältnismäßig schmale (10" breit) und 5 bis 6" tiefe, möglichst wenig gebrochene Pflugfurche mit hohem Kamm. Eine Hauptforderung ist guter Furchenanschluß und restlose Unterbringung des Bewuchses beim Umbruch von Grünlandflächen zur sicheren Vermeidung einer Verunkrautung. Dabei soll der Kamm des schräg gestellten Furchenbalkens möglichst über Winter erhalten bleiben. Zu diesem Zweck werden an den Pflug verschiedene Zusatzeinrichtungen angebracht, die zur Versteifung der Kämme dienen sollen (Bild 2).

Die Technik des Zusammenschlages ist bei Schlepperpflügen die gleiche wie bei den Gespannen, die im Landesentscheid ebenfalls in zwei Klassen vertreten waren (Bild 1, 3 u. 4). Vielfach waren auf den Rücken- und Brustgurten der festlich geschmückten Pferde die in früheren Wettbewerben erzielten Medaillen befestigt. Um mit ihren großen Hufen nicht die Furchenwand zu beschädigen, gingen die schweren Kaltblutpferde außerhalb der Furche. Dem dadurch entstehenden schrägen Zug mußte der Pflüger durch seine Körperkraft entgegenwirken (Bild 1<sup>1)</sup>).

Die für diesen Pflugstil notwendige, stark gewundene und besonders lange Körperform hat sich seit Jahrhunderten in ihrer Grundform nicht geändert, wie ein Pflug mit hölzernem

Streichblech auf der Ausstellung alter Bodenbearbeitungsgeräte veranschaulichte (Bild 15).

Das Ziehen der „Spaltfurche“ und des Zusammenschlages sind aus Bild 3 und 4 erkennbar, ebenso die einzelnen Zusatzeinrichtungen zur Erzielung des gewünschten high-cut-Pflugstils. Da hierzu in Verbindung mit dem langen Streichblech (Bodenreibung!) eine ziemliche Zugkraft erforderlich war (Bild 6 und 7), hatten die Schlepper infolge des Landrad-schlupfes auf der z. T. noch taunassen Grasnarbe Schwierigkeiten, die einzelne Teilnehmer durch „lebende“ Zusatzgewichte (Beifahrer auf dem linken Kotflügel) bzw. durch Luftdruckabsenkung im Reifen bis zur Bildung von Seitenwandfalten in den Reifen zu überwinden trachteten.

Ein anderer Pflugstil (broken work = gebrochene Arbeit) ist aus Bild 5 ersichtlich. Hier wird durch eine besonders gefoimte Streichschiene der Furchenkamm zusätzlich um eine halbe Furchenbreite seitlich verschoben. Danach wirkt das Feld wie mit einer schweren Egge überzogen.

Der Weltentscheid wurde wieder, wie 1955 in Schweden[1], an zwei Tagen auf je einem Stoppelfeld und Grasland nach gleicher Bewertung ausgetragen. Zu den zwölf bisher beteiligten Ländern mit je zwei Pflügern war diesmal noch zusätzlich Neuseeland mit einem Teilnehmer gekommen.

Bauart und Grundausrüstung der Schlepper waren auch diesmal von untergeordneter Bedeutung, da infolge des wunderbaren Herbstwetters günstige Arbeitsbedingungen gegeben waren. Trotzdem zu 23 der 25 verwendeten Schlepper serienmäßig eine Dreipunktausrüstung gehört, verwendeten 16 Teilnehmer Anhängepflüge.

Damit sich die Fahrer ungehinderter um die Bedienung des Pfluges kümmern konnten, hatte PORSCHE (zweimal Westdeutschland und einmal Finnland) seine Schlepper mit einer feststellbaren Lenkung ausgerüstet (Bild 11) und mit dem neuen „Farmer“-Profil von Conti bereift. Der 42-PS-MAN-Schlepper eines französischen Teilnehmers war mit einem 13" breiten Reifen bestückt, der gerade noch in der nur 10" breiten Furche Platz hatte (Bild 10). Den sechs Teilnehmern auf „FERGUSON“ hatte das Werk ihren erst seit einigen Tagen vom Band gelaufenen neuen stärkeren Typ mit wesentlichen Verbesserungen der Hydraulik zur Verfügung gestellt. Mit diesem Schlepper (Bild 18) und einem norwegischen Anbaupflug (Kverneland) (Bild 12) zeigte der junge Norweger BRAUT am ersten Tage eine überdurchschnittliche Leistung. Er erreichte damit in der Gesamtwertung den zweiten Platz, während beim vorjährigen Weltentscheid erst an siebenter Stelle hinter sechs Anhängepflügen ein Anbaupflug rangierte.

Erfolgentscheidend war wieder die leichte Einstellbarkeit des Pfluges sowohl in der Schnittbreite als auch Arbeitstiefe,

\* Institut für landwirtschaftliches Versuchs- und Untersuchungswesen Jena (Direktor: Prof. KERTSCHER).

<sup>1)</sup> Bild 1 bis 7 siehe 2. Umschlagseite; Bild 8 bis 15 siehe 3. Umschlagseite.

wobei nicht grundsätzlich Neues erkennbar war. Bei den Anhängerpflügen war die Einstellung der Furchenbreite durch verstellbare Zugpendel oder veränderliche Zugschere möglich. Vereinzelt waren auch beide Einrichtungen gleichzeitig vorhanden (Bild 14).

Der relativ lockere und etwas frische Boden des Stoppelackers am ersten Tage neigte auf den noch nicht genügend „ackerblanken“ Streichblechen (Bild 8) zum Kleben, was neben dem Zeitverlust durch das laufende Reinigen der Streichbleche auch das äußere Pflugbild nachteilig beeinflusste. Darunter hatten besonders auch die westdeutschen Teilnehmer zu leiden. FÜRSTE rutschte dadurch am ersten Tag auf den 20. Platz, während er sich am zweiten Tag auf dem festeren vierjährigen Grasland, auf dem diese Schwierigkeit nicht auftrat, einen ausgezeichneten dritten Platz erkämpfte (Bild 16). In der Gesamtwertung wurde er dadurch noch Zwölfter.

### Technische Auswertung der Ergebnisse

Das Verhältnis Anhänger- : Anbaupflüge (2:1) hatte sich gegenüber dem letzten Jahre noch nicht geändert. Noch scheint der freilaufende angehängte Pflug in einem solchen Wettbewerb, wo das äußere Pflugbild besonders bewertet wird, den in der Praxis immer stärker benutzten Anbaupflügen überlegen zu sein. Doch ist zu hoffen, daß die Weiterentwicklung der Anlenk- und Hydrauliksysteme die z. Z. noch teilweise den Pfluglauf beeinflussenden „Nickbewegungen“ des Schleppers ausschalten werden. Ein wesentlicher Unterschied im Furchenbild der beiden verwendeten Körperformen (Semi Digger und General Purpose) (Bild 8 und 9) war bei diesem mittleren Lehmboden nicht besonders erkennbar. Die Körper wurden auf Stoppel und Grasland nicht gewechselt, wie es im letzten Jahre mehrfach beobachtet werden konnte.

### Ausstellung

In der umfangreichen Ausstellung konnte man einzelne Stände als eine kleine Ausstellung für sich bezeichnen, wie z. B. die alten Pflüge und Bodenbearbeitungsgeräte aus früheren Jahrhunderten



Bild 16 (oben). Durch seine guten Leistungen auf dem Grasland kam FÜRSTE (Westdeutschland) am zweiten Tag bei der Bewertung auf den 3. Platz

Bild 17 (mitte). Der Altmeister H. BARR beim Zusammenschlag auf Grasland. Er stieg zum dritten Male hintereinander

Bild 18 (unten). Der junge Norweger BRAUT mit an dem neuen „FERGUSON“- Schlepper angebauten norwegischen Pflug (rollende Anlage von FERGUSON!) bewies schon am ersten Tage sein überdurchschnittliches Können

(Bild 15 und 20) oder der Stand des landtechnischen Instituts Silsoe, das u. a. eine neuartige elektrische Meßeinrichtung zur Bestimmung der auf einen Pflugkörper wirkenden Druck- und Zugkräfte ausgestellt hatte.

### Besichtigungen

Einer Einladung von FERGUSON folgend, hatten wir mit den Wettkampfteilnehmern die Möglichkeit, das Werk mit seinen Fertigungseinrichtungen zu besichtigen. Wenn die Umstellung auf das neue Modell restlos erfolgt sein wird, können täglich 300 bis 350 Schlepper produziert werden. Auf dem dazugehörigen Versuchsbetrieb, wo Kunden und Vertreter in verschiedenen Lehrgängen eine gründliche Ausbildung erfahren, konnten wir den Schlepper mit seinen bestehenden Fahreigenschaften und Leistungen mit verschiedenen Anbaugeräten selbst erproben (Bild 13). Besonders beeindruckte die neue Hydraulik, die selbst beim Überfahren von hohen Bodenwellen das angebaute Gerät in Arbeitsstellung im Boden hielt, während es mit dem alten Schlepper bei derselben Bodenwelle vollständig ausgehoben wurde.

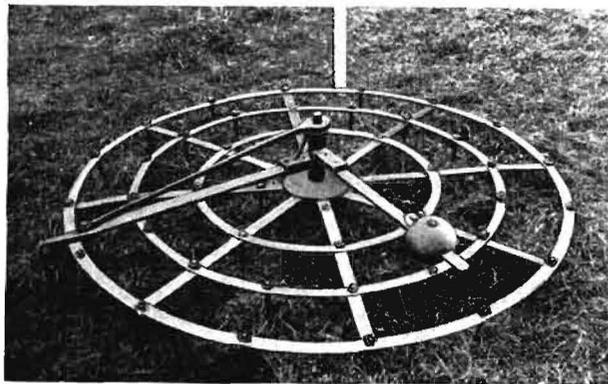
Im Anschluß daran besuchten wir SILSOE, das „englische Bornim“. Hier wurde uns bereitwilligst ein Einblick in die umfangreichen, dort



**Bild 19.** Die durch eine tiefe Ausstreichfurche hinter einem Zusammen-schlag verursachten hohen Mähdrescherstoppln konnte selbst die geschickteste Pflugeinstellung nicht restlos unterbringen

durchgeführten Arbeiten gegeben. Besonders interessiert haben uns Fragen der Kohäsion, Adhäsion und des Scherwiderstandes des Bodens, die Meßeinrichtung für die auf den Pflugkörper wirkenden Kräfte, die Beeinflussung der Bodendurchlüftung (Gasaustausch) durch den Radschlupf, ein Spezialgerät zur Testung von Schlepperreifen u. a.

Die Firma COUNTY in Fleet ermöglichte mir, ihren allrad-angetriebenen Schlepper selbst im Gelände fahren zu dürfen (Bild 21). Motor und Getriebe stammen von FORDSON. Die Vorderräder werden durch gekapselte und deshalb verschleiß-



**Bild 20.** Eine alte Kreiselegge. Die Drehgeschwindigkeit läßt sich durch das seitlich verschiebbare Laufgewicht regulieren

festen Ketten von der Hinterachse aus angetrieben. Die Lenkung erfolgt wie bei der Raupe durch Abbremsung des linken bzw. rechten Radpaares. Die kurze Erprobung bestätigte meine bisherige Anschauung, die ich mit einem von Ing. E. SCHEUCH, Erfurt, erbauten kleineren Modell derselben Bauart bisher gewonnen habe. Sie erscheint durchaus geeignet und wert, auch unter unseren Einsatzbedingungen einer Vergleichsprüfung unterzogen zu werden. Sie dürfte m. E. in der Lage sein, mit geringeren Reparaturkosten weitgehend

dort eingesetzt werden zu können, wo man heute noch auf die verschleißanfällige Kettenraupe angewiesen ist.

Ein kurzer Rundgang durch die gerade eröffnete Londoner Motorenschau, auf der die DDR nicht vertreten war, zeigte zur weiteren Fahrerleichterung ein Vordringen der automatischen Getriebe bzw. wenigstens eines ohne Kupplung zu schaltenden elektrischen Schnellgangs, der in der Ebene durch Drehzahlverminderung den Brennstoffverbrauch herabsetzt. „Für hohe Leistung bei kleinem Verbrauch“ wurden Dieselmotoren von mehreren Firmen zum nachträglichen Einbau angeboten. Besonders interessant war der von TURNER gefertigte aufgeladene Zweitakt-Dieselmotor nach der Konstruktion Prof. LISZT, Graz, der bei 3000 U/min, 2,11 Hubvolumen 60 bis 70 PS bei einem nur wenig über 3 kg/PS liegenden Leistungsgewicht herausholt [2].

#### Auswertung für unsere weitere Arbeit

In England sind solche Pflugwettbewerbe eine Art landwirtschaftlicher Berufssport, an dem sich mit Begeisterung selbst noch Grauhaarige beteiligen. Über 100 örtliche Pflugvereine, in ihrer Bedeutung den Schießsport- (Schützen-) Verbänden gleichzusetzen, sind in einem Dachverband zusammengeschlossen, der jährlich eine Landesmeisterschaft durchführt. Dabei ist jeder bestrebt, unter den kritischen Augen



**Bild 21.** „COUNTY“ liefert seine Schlepper wahlweise mit Raupen oder Allradantrieb. Mögliche Reifengrößen: 13—24, bis 15—30! Steuerung durch Lenkgetriebe und einstelliges Bremsen

der Richter und Zuschauer möglichst gut abzuschneiden, was nur durch einwandfreie Beherrschung des Gerätes unter den jeweiligen Bodenverhältnissen zu erreichen ist.

#### Nach der Qualifizierung der Traktoristen . . .

Inzwischen wurde diese „physiologische“ Schulungsmöglichkeit mit ihren Vorteilen auch bei uns in verschiedenen Veranstaltungen erprobt und bestätigt. Nicht nur die Traktoristen sehen hier am eigenen oder an dem Beispiel der anderen Teilnehmer, was gut und richtig bzw. was im Interesse einer guten Bodenbearbeitung noch besser gemacht werden muß, sondern auch die Agronomen, Genossenschafts- und werktätigen Einzelbauern haben bei solchen Leistungsvergleichen feststellen können, daß es sehr wohl möglich ist, besser zu pflügen, ohne dabei weniger zu leisten. Mehrfach hat schon der Traktorist mit der besten Qualitätsnote auch gleichzeitig die höchste Normerfüllung erreicht [3], [4].

Die Institute Jena, Gundorf, Bornim und Müncheberg haben auf Grund der bisher gesammelten Erfahrungen eine Anleitung zur Durchführung solcher Wettbewerbe und ein Bewertungsschema ausgearbeitet, in dem neben der Arbeitsqualität und der Normerfüllung auch der technische Zustand

**Tabelle 1.**

„RS 30“	„Ferguson“ TEF 27 PS
1. Zugkraft je Furchenquerschnitt 50 cm breit × 20 cm tief × 50 kg/dm <sup>2</sup> = 500 kg Notwendige PS-Leistung bei 7 km/h = 13 PS	
2. Einsatzgewicht	
Schlepper . . . . . 2670 kg	1450 kg
Pflug „DZ 20“ . . . . . 550 kg	Anbaupflug . . . . . 150 kg
	3720 kg (200%)      1600 kg (100%)
3. Fahrwiderstand	
Schlepper . . . . . 2670 kg · 0,1 = 270 kg	Schlepper +
Pflug . . . . . 550 kg · 0,18 = 100 kg	Anbaupflug . . . 1600 kg · 0,1 = 160 kg
	370 kg
Leistungsbedarf bei 7 km/h . . . . . = 9,6 PS (234%)	= 4,1 PS (100%)
4. Fahrwiderstand: Nutzleistung	
Fahrwiderstand 9,6 PS	4,1 PS
Nutzleistung 13,0 PS = 0,74	13,0 PS = 0,32
5. Notwendige PSh/ha	
Zeitaufwand bei 7 km/h . . . . . rd. 3 h	
20 cm tief × 50 kg/dm <sup>2</sup> . . . . . 37 PSh/ha	37 PSh/h
Fahrwiderstand 3 h · 9,6 PS . . . . . = 28,8 PSh/ha	3 h · 4,1 PS = 12,3 PSh/ha
Gesamtbedarf . . . . . = 65,5 PSh/ha (100%)	= 49,3 PSh/ha (75%)

von Schlepper und Gerät mit beurteilt werden. Diese Anleitung dürfte bis zum Frühjahr als Broschüre vorliegen.

Großes Interesse bringen auch die benachbarten Volksdemokratien diesem Gedanken entgegen. So waren fünf Besucher aus Warschau kürzlich im Bezirk Rostock, um sich dort eine Pflugveranstaltung anzusehen, wobei in einer gemeinsamen Aussprache bereits Pläne und Wünsche für eine zukünftige Zusammenarbeit erörtert wurden.

#### ... Weiterentwicklung von Pflug und Schlepper

Daneben bedürfen aber auch Schlepper und Pflug einer Weiterentwicklung zur Erreichung des internationalen Standes. Die bis jetzt ausgelieferte einzige Streichblechform für unsere Pflüge konnte nicht auf allen Böden befriedigen. Bei der BBG sind deshalb bereits Vorarbeiten im Gange, um vielleicht schon in diesem Jahre für die verschiedenen Bodenarten wieder geeignetere Streichblechformen zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus muß auch für unsere Schlepper ein günstigeres, niedrigeres Leistungsgewicht angestrebt werden. Ein leichter Schlepper kann in Verbindung mit einem Anbaupflug die aufwendige Pflugarbeit in zweifacher Richtung ökonomischer gestalten. Neben dem geringeren Fahrwiderstand eines leichteren Arbeitsgerätes hat ein Boden, der dadurch auch nur eine schwächere Druckbelastung erfährt, beim Pflügen nachweislich einen kleineren Bearbeitungswiderstand. Später

erfordert ein solcher Acker zum Saatfertigmachen weniger Nacharbeit. Auf diese Zusammenhänge hat schon vor vierzig Jahren MARTINY [5] hingewiesen. Wenn es uns gelingt, alle Maßnahmen bei der Mechanisierung so durchzuführen, daß dabei der Boden möglichst wenig zusätzlich verdichtet wird, dann tragen wir damit ebenfalls indirekt zur Verbesserung der Bodenbearbeitung bei.

Die mögliche Erhöhung des „Wirkungsgrades“ sei an zwei bekannten Schleppertypen rechnerisch dargestellt (Tabelle 1). Es ist angenommen, daß beide denselben Furchenquerschnitt mit derselben Geschwindigkeit pflügen. Allein durch die günstigeren Fahrwiderstandsbedingungen benötigt in diesem Beispiel das leichtere Gerät 16 PSh weniger je Hektar. Die von der Vollmechanisierung erwarteten Vorteile werden um so eher in höheren und sicheren Erträgen in Erscheinung treten, je schneller es uns gelingt, aus diesen gesetzmäßigen Zusammenhängen die richtigen Folgerungen zu ziehen.

#### Literatur

- [1] DOMSCH, M.: Schleppervergleichspflügen in Uppsala — landtechnisch gesehen. Deutsche Agrartechnik (1956), Heft 2.
- [2] KARBAUM, H.: Ventillose Zweitakt-Dieselmotoren, Konstruktion LIST. Kraftfahrzeugtechnik (1956), Heft 10.
- [3] CURDT, G.: Der Leistungsvergleich beim Pflügen — ein Weg zur verbesserten Qualität der Bodenbearbeitung. Die Deutsche Landwirtschaft (1956), Heft 10.
- [4] LINDNER, H.: Pflugwettbewerbe als praktische Anleitung zu qualitativ guter Bodenbearbeitung und als Mittel zur weiteren Qualifizierung unserer Traktorenisten. Deutsche Agrartechnik (1956), Heft 11.
- [5] MARTINY: Die Motorpflüge. Verlag M. KRAYN, Berlin 1917.

A 2647

## Materieller Anreiz bei der systematischen Winterschulung der MTS

Wir sollten das sozialistische Prinzip „Jeder nach seinen Fähigkeiten, jedem nach seinen Leistungen“ auch auf die Winterschulung der MTS anwenden, damit die Schulungen in unseren Stationen auch den angestrebten Nutzen bringen. Wir könnten uns dabei auch Möglichkeiten einer genaueren Kontrolle schaffen und einen bestimmten Erfolg sicherstellen. Nach den bisherigen Erfahrungen ist nicht verbürgt, daß das vermittelte Wissen wenigstens zu 90% praktisch verwertet werden kann. Oft werden die vermittelten Erkenntnisse schon nicht richtig aufgenommen, weitere Verluste treten auf dem Heimweg und im Laufe der Zeit ein, so daß bei der praktischen Anwendung oft eine gewisse Unsicherheit auftritt und die neuesten Erkenntnisse selten voll zur Geltung kommen.

Da in Zukunft mittlere technische Kader in den MTS tätig sein werden, die eine bestimmte wissenschaftliche Vorbildung mitbringen, wird es bald möglich sein, diese Kollegen für die Verbreitung und Vermittlung ihres Wissens auf möglichst breiter Basis zu gewinnen. Das Niveau der Winterschulung muß sich also erhöhen und zwar nicht nur, indem über Funktion, Wartung, Unfallsicherheit usw. geschult wird, sondern daß auch die Grundkonzeptionen der jeweiligen Konstruktion und Geräte im wesentlichen besprochen und erläutert werden.

Als Beispiel hierfür soll das Thema „Mähdrescher“ angezogen werden. Es genügt nicht, Zweck und Anwendung von Haspel, Schneidwerk, Förderschnecken, Tuchelevator, Dreschvorrichtung, Schüttler, Siebwerk, Spreuschnecke, Spreufördereinrichtung usw. zu vermitteln, um eine gute Arbeit in der Getreideernte zu garantieren. Vielmehr können Lektionen über die Antriebsleistung des Strohschüttlers die Leistungsfähigkeit der Dreschtrommel und die Zusammenhänge der einzelnen Drehzahlen dazu beitragen, die noch immer hohen Körnerverluste — hervorgerufen durch subjektive Fehler — zu senken. Genaue Kenntnisse über Zug-, Fahr- und Reibungswiderstände geben die Möglichkeit, große Einsparungen zu erreichen. Diese kurze Erläuterung soll hier genügen.

Was wird nun durch diese Schulung erreicht? Wir fördern das Interesse unserer Menschen, die in der Landwirtschaft und Landtechnik tätig sind, heben die Arbeitsfreude und somit die Arbeitsproduktivität. Die Menschen werden zum selbständigen systematischen Denken gebracht. Viele werden sich nun Gedanken machen, welchen Nutzeffekt ihre tägliche Arbeit hat und dabei schneller Wege zur Verbesserung ihrer Arbeit finden. Eine Steigerung der Arbeitsproduktivität ist kaum möglich, solange nicht der arbeitende Mensch selbst daran interessiert ist und dieses Interesse aus eigenen Erkenntnissen heraus entsteht.

Ich sagte schon, daß die in der nächsten Zeit vorhandenen mittleren technischen Kader mit viel geringerem Aufwand, als es bisher möglich war, eine gute Ausbildung der Kollegen durchführen

können. Damit eine gewisse Garantie gegeben ist, daß das vermittelte Wissen in höchstem Maße aufgenommen und angewendet wird, muß ein materieller Anreiz schon bei der Werbung für das Studium ausgelöst werden. Denken wir noch einmal an das sozialistische Prinzip; in der Leistung wird es angewendet, aber bei der Entwicklung von Fähigkeiten, die ja erst die Leistungen nach sich ziehen, hapert es noch. Die Qualifizierung ist die Vorstufe zur Leistung.

Der zeitliche und arbeitsmäßige Aufwand bei den geplanten Kursen wird natürlich größer sein als bisher. Aber er wird sich lohnen. Das Prinzip ist, auf freiwilliger Basis Spezialisten für die einzelnen Maschinerie und Geräte heranzubilden, die durch das erlangte Wissen ihre Arbeit, ihre Leistung und damit auch ihren Lohn verbessern und nicht zuletzt mehr Verantwortungsgefühl für die ihnen anvertrauten Maschinen übernehmen werden.

Voraussetzung: Der Spezialist muß eine bestimmte Mindestzeit in der jeweiligen MTS tätig sein, die Ausbildung muß auf allen Stationen den gleichen Charakter und das gleiche Niveau haben. Eine gute Verbindung mit der Schönebecker Methode ist durchführbar, indem der höhere Lohn erst nach der Ernte gezahlt wird, denn genau ist alle Theorie, wenn sie nicht ihre Auswirkung in der Praxis findet. Der Fluktuation wird damit begegnet und auch den Kollegen aus der Industrie ist hier die Gelegenheit geboten, sich das Fehlende anzueignen. Als Abschluß erfolgt eine Prüfung, die gleichzeitig eine Wiederholung darstellt und nach Bestehen wird eine Urkunde „Spezialist für ...“ (genaue Bezeichnung der jeweiligen Gruppe) ausgehändigt.

Am besten würde sich eine einheitliche Prüfungsordnung im DDR-Maßstab bewähren, durch die kein Kollege bevorzugt oder benachteiligt wird. Grundbedingung ist Exaktheit bei Ausbildung und Prüfung, ansonsten wären Sinn und Zweck verfehlt. Folgende Gruppierung wäre vorzuschlagen: Spezialist für Mähdrescher, Mähbinder und Dreschmaschine; Spezialist für Raupenfahrzeuge; Spezialist für Dieselschlepper; Spezialist für Hackfruchtenernte; Spezialist für Pflegearbeiten usw. Die größere Belastung der Funktionäre lohnt sich und ist zweckentsprechend. Sollte die Meinung vertreten werden, die Kurzlehrgänge auf den Spezialschulen genügen, so ist hierzu folgendes zu sagen: Wir befinden uns in steter Aufwärtsentwicklung auf allen Gebieten der Landtechnik, diesen Fortschritt kann man nur durch Vermittlung des neuesten Standes voll ausnutzen.

Ich bitte die Kollegen aus der Praxis, zu meinen Vorschlägen Stellung zu nehmen, sie zu ergänzen oder zu verbessern! Wenn wir alle gemeinsam nach Wegen suchen, unser Wissen zu erhöhen und unsere Fertigkeiten zu steigern, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben!

A 2644

Ing. H. BLIETZ, MTS Döbernitz