

Mit einer Leistung von 1,6 Mill. ha bearbeiteter landwirtschaftlicher Nutzfläche im Jahr 1970 steht der Agrarflug der DDR, bezogen auf den Leistungsumfang, unter den ersten 15 Ländern im Weltmaßstab. Hinter dieser Zahl verbirgt sich die Leistung von 38 500 Flugstunden mit einer Kapazität von annähernd 100 Flugzeugen.

Diese Ergebnisse entsprechen den Beschlüssen des 14. Plenums des ZK der Partei der Arbeiterklasse, die Bündnispolitik mit der Klasse der Genossenschaftsbauern ständig zu vervollkommen und durch eine komplexe Intensivierung zur Steigerung der Produktion über die Erhöhung und Stabilität der Hektarerträge beizutragen. Dabei zeichnen sich immer mehr die von HEYMANN bereits getroffenen Feststellungen ab, daß der Anteil der Arbeiten mit niedrigen Aufwandmengen je ha zunimmt. So beträgt z. B. der Anteil von Pflanzenschutzarbeiten bereits 65 Prozent, wobei allein die Phytophthorabehandlung einen Umfang von 815 000 ha erreichte. Auch eine solche Arbeitsart wie die N-Spätdüngung bei Getreide, die Mehrererträge von über 3 dt/ha ermöglicht, rückt in den Mittelpunkt der Agrarflugleistungen. In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, daß der jährlich steigende Anteil der Aussaat von Wintergetreide mit Flugzeugen (1970 = 18 000 ha) zur Einhaltung agrobiologischer Termine beitragen wird. Damit kommt es zur Herausbildung eines den Erfordernissen der Landwirtschaft angeglichene neuen spezifischen Arbeitsartenspektrums des Agrarfluges.

Entsprechend den Empfehlungen von Partei und Regierung mit den geringsten Kosten bei ständig steigender Arbeitsproduktivität den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzeffekt zu erreichen, kommt es im Perspektivplanzeitraum zu immer enger werdenden neuen Systembeziehungen des Agrarfluges mit der Landwirtschaft und Nahrungsgüterwirtschaft.

So wurde bereits in einer gemeinsamen Konzeption von RLN und Ministerium für Verkehrswesen — als übergeordnetem Organ der Interflug — die weitere Entwicklung des Agrarfluges für den Zeitraum bis 1975 ausgearbeitet.

Der Arbeitsumfang in diesem Zeitraum soll nahezu verdoppelt werden. Ausgangspunkt solcher Zielstellung sind die bereits o. a. Darlegungen. Gemeinsame Investitionen werden es gestatten, die dabei vorgesehene erweiterte Reproduktion zielstrebig mit dem höchsten Nutzen durchzuführen. Mit der Ausbildung von Agrar-Ingenieurpiloten an einer Fachschule für Landwirtschaft wird ein neuer Berufszweig geschaffen. Dabei ist vorgesehen, einen Teil der ausgebildeten Kader unmittelbar in den Betrieben der sozialistischen Landwirtschaft zu belassen, um sie in der Hauptsaison dem Agrarflug als lizenzierte Piloten zur rationellen Auslastung des Grundmittels Flugzeug zur Verfügung zu stellen. Für Stationsmechaniker sind ähnliche Regelungen beabsichtigt.

Sich der strukturellen Entwicklung der Volkswirtschaft anpassend, wird der Agrarflugeinsatz nach dem Territorialprinzip aufgegliedert. Das bedeutet, daß in den Bezirken Einsatzleitungen des Agrarfluges mit den erforderlichen Flugstaffeln gebildet werden. Die ersten Erfahrungen dazu werden durch die seit dem 1. Jan. 1971 berufene Bezirkseinsatzleitung Frankfurt (Oder) mit dem Bezirk Cottbus und Bezirkseinsatzleitung Leipzig mit den Bezirken Dresden, Karl-Marx-Stadt, Erfurt und Gera gesammelt. Für die Bezirke Halle, Magdeburg, Potsdam, Schwerin, Neubrandenburg und

Rostock bestehen bereits Flugstaffeln. Damit verbunden ist die Bildung von Arbeitsgruppen „Agrarflug“ bei den Bezirkskomitees für Landtechnik im I. Quartal 1971. Dieses gesellschaftliche Gremium setzt sich zusammen aus Vertretern der sozialistischen Landwirtschaftsbetriebe, ZBE, StFB, VdgB, BKL, des Pflanzenschutzes und dem Bezirkseinsatzleiter bzw. einem anderen Vertreter des Agrarfluges und hat die Aufgabe, die Belange des Agrarflugeinsatzes im Territorium wahrzunehmen. Dazu gehören:

- Bedarfs- und Perspektivplanung
- Festlegung ständiger Einsatzgebiete und Vertragspartner
- Förderung der Entwicklung der Kooperationsbeziehungen für den Flugzeugeinsatz
- Vorbereitung der Entscheidung des Flugzeugeinsatzes bei Katastrophen und Kalamitäten
- Förderung der Neuerer und Rationalisatoren auf dem Gebiet des Flugzeugeinsatzes
- Einflußnahme auf die termin-, qualitäts- und mengen-gerechte Bereitstellung von Agrarchemikalien,

womit nur einige Aufgaben genannt sein sollen. Analog dazu arbeitet bereits eine Arbeitsgruppe beim SKL des RLN, deren Aufgabe die Wahrung der zentralen Belange in den neuen Systembeziehungen beider Volkswirtschaftszweige beinhaltet.

Für den Vertragsabschluß zur Durchführung aviochemischer Arbeiten besteht die Orientierung — um die objektive Stellung des Flugzeuges im Chemisierungsprozeß der Landwirtschaft bewußt zu fördern —, langjährige Verträge mit ZBE (ACZ) auf der Basis der Verrechnung nach Flugstunden (Charterverträge) abzuschließen. In solchen Einrichtungen auf der Basis freiwilliger Kooperationsbeziehungen wird es möglich sein, den wissenschaftlich-technischen Höchststand in bezug auf Lagerung und Ausbringung der Agrarchemikalien schneller in der Praxis wirksam werden zu lassen. Langfristige Verträge, z. B. für den Zeitraum eines Perspektivplanes, wiederum bieten beiden Partnern die Voraussetzungen, einerseits eine konkrete Abstimmung zwischen Boden-geräten und Luftfahrzeugen vorzunehmen, andererseits eine zielgerichtete Planung von Ersatz- und Neuinvestitionen im Hinblick auf die Grundmittel durchzuführen.

Die Vercharterung der Flugzeuge auf der Basis von Flugstunden wirkt besonders für die Vertragspartner des Agrarfluges stimulierend, da sie als Nutznießer der Produktionsmittel daran interessiert sein werden, die vorgegebenen Hektarleistungen je Flugstunde zu überbieten, um den höchsten Nutzeffekt zu erzielen.

Außerdem gibt es noch solche ökonomische Regelungen, die vorsehen, den Flugstundenpreis in Abhängigkeit zur Anzahl der im Jahr zu leistenden Flugstunden zu bringen; d. h. daß von der Höhe der im Vertrag vereinbarten Flugstunden der Preis bestimmt wird.

Die Schaffung von entsprechenden Voraussetzungen für den Flugzeugeinsatz durch die Landwirtschaft — geeignete Feldlängen, Anlage von Arbeitsflugplätzen, freifließende Chemikalien, Beladetechnologien, u. a. — bestimmen also nach wie vor dessen Ökonomie und fordern letztlich die Herausbildung neuer, sich enger gestaltenden Systembeziehungen der Landwirtschaft mit dem Agrarflug, wie sie versucht wurden in diesem Beitrag darzulegen.

A 8267