



## BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Nationalpreisträger *W. Albert*, Minist. Land u. Forst, Dipl.-Ing. *G. Albinus*, Direktor d. IfL, Forstmeister *W. Baak*, DAL, *G. Bergner*, VdgB, Ing. *H. Bültner*, K.d.T., Fachverband Agrartechnik, Obering. *E. Dageoth*, LBH Fortschritt, Dr.-Ing. *E. Follin*, VVB LBH, Prof. Dr.-Ing. *H. Heyde*, DAL, Werkdirektor Ing. *Kuhnert*, LBH BBG, Betriebsleiter *P. Kuhnke*, *M. Langenberg*, Gew. Land und Forst, *M. Marx*, Instit. f. Gartentechn., *H. Mehlig*, Minist. Land u. Forst, Ing. *Rolle*, Minist. f. Maschinenbau, Fahrzeugbau, Dipl.-Ing. *F. Ruhnke*, Instit. f. Landmasch.

3. Jahrgang

BERLIN, FEBRUAR 1953

Heft 2

## Über die große Verantwortung der Landtechniker

Von Nationalpreisträger **WALTER ALBERT**

Einer der entscheidenden Unterschiede zwischen der Landwirtschaft Westdeutschlands und der Landwirtschaft in der Deutschen Demokratischen Republik (ebenso wie in allen anderen sozialistischen und volksdemokratischen Ländern) liegt darin, daß die Hauptinvestitionen in Maschinen und Geräten für die Landwirtschaft vom Staat vorgenommen und in den Maschinen-Traktorenstationen konzentriert sind. Das ist eine außerordentliche Entlastung der Landwirtschaft bei uns, die nicht nur die finanzielle Lage des einzelnen Betriebes verbessert, sondern gleichzeitig eine hohe und schnelle Intensivierung der sozialistischen Landwirtschaft ermöglicht. Die sowjetischen Freunde *M. Gumerow* und *J. Lowkow* beweisen an einigen überzeugenden Beispielen im Heft 9/51 der „Sozialistischen Landwirtschaft“ die gewaltige Auswirkung der Mechanisierung der Feldarbeiten auf die Hektarerträge. (In der Sowjetunion ist im Jahre 1950 reichlich 50% mehr Getreide geerntet worden als im Jahre 1913.) Das Akademiemitglied *I. D. Laplew* weist darauf hin, daß die Steigerung der Bruttogetreideernte zu 83,9% auf Erhöhung der Hektarerträge und nur zu 16,1% auf die Erweiterung der Anbaufläche zurückzuführen ist. Immer größer wird die Zahl der praktischen Beweise dafür, daß die sozialistische Landwirtschaft kaum Grenzen in den Ertrags Höhen kennt. Wir haben Verständnis dafür, daß unsere Berufskollegen in kapitalistischen Ländern diese Feststellung mit Skepsis zur Kenntnis nehmen, weil dort alle Voraussetzungen für die Sprengung der Ertragshöhen fehlen. Die Intensivierung der Landwirtschaft (darauf weisen *Gumerow* und *Lowkow* besonders hin) erfährt im sozialistischen Staat die gesamte Wirtschaft, sie kombiniert die einzelnen Produktionszweige im technisch gut ausgerüsteten Betrieb miteinander. Die Verbindung der gut organisierten Maschinenarbeit mit dem Trawopolnajasystem, also die Kombination der Technik mit der Anwendung wissenschaftlicher Erkenntnisse, führt zur Beseitigung des elementaren Charakters der Erträge und zu einer ständigen Erhöhung. (Elementarer Charakter der Erträge = Beseitigung der Abhängigkeit der Ertragshöhe von den Witterungsverhältnissen und sonstigen Umständen.)

Wir wissen, daß sich zur Zeit auch bei uns noch nicht jeder Praktiker mit dieser Tatsache vertraut gemacht hat. Mit der weiteren Entwicklung der landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften werden jedoch diesbezügliche Zweifel sehr bald schwinden.

Die große Rolle der Technik in der Landwirtschaft wird gerade bei der Betrachtung der Aufgaben deutlich, die das Trawopolnajasystem stellt:

1. Einführung von Feld- und Futtersaatfolgen.
2. Anlage von Schutzwaldstreifen und Bewaldung und Befestigung minderwertiger Flächen.
3. Richtige Bodenbearbeitung und Saatfolge.
4. Anwendung hochwertigen Saatgutes mit örtlich geeigneten Sorten.
5. Systematische Abdüngung der Flächen.
6. Geregelte Wasserwirtschaft auf einer weit höheren Stufe als bisher. (Die grandiosen Bauwerke der Sowjetunion – Wasserkraftwerke und Kanäle – verwandeln Wüsten und Halbwüsten in fruchtbare Ländereien, ändern das Klima und machen die Landwirtschaft in zunehmendem Maße von Witterungsfaktoren unabhängig, die heute noch eine allzu große Rolle spielen.)

Es bewahrheitet sich jetzt das Wort *Lenins*:

„Der Fortschritt von Wissenschaft und Technik bietet der relativ (und mitunter sogar absolut) zurückgehenden landwirtschaftlichen Bevölkerung die Möglichkeit, eine wachsende Menge landwirtschaftlicher Produkte entsprechend den Bedürfnissen einer wachsenden Bevölkerung zu erzeugen.“

*Gumerow* und *Lowkow* sagen uns dazu, daß der Anteil der Landbevölkerung in der Sowjetunion von 1926 bis 1939 von 82,1% auf 67,2% gesunken ist. Dagegen ist die Menge der landwirtschaftlichen Erzeugnisse von 1932 bis 1940 auf 177% gestiegen und hat im ersten Nachkriegsfünfjahrplan weiter zugenommen.

Für unsere MTS sind die in diesem Zusammenhang vorliegenden sowjetischen Untersuchungen über die Wirkung der Mechanisierung der Feldarbeiten von höchstem Interesse. Der Vergleich von drei Gruppen verschiedener Kolchosen, die in verschiedenem Umfange von der MTS betreut worden sind, ergibt einen Ertragsunterschied von mehr als 126% zwischen der ersten (geringer mechanisierten) Kolchosengruppe und der dritten (hochmechanisierten) Gruppe.

Diese Erfahrungen unserer sowjetischen Freunde müssen wir jetzt bei der Organisation unserer MTS im Zusammenhang mit den Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) praktisch verwerten. Der Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik hat sich in seiner Sitzung vom 19. Dezember 1952 mit den Beschlüssen und Vorschlägen befaßt, die seitens der Vorsitzenden der LPG behandelt wurden<sup>1)</sup>. Ein wichtiger Abschnitt dieser Beschlüsse stellt der

<sup>1)</sup> Dezembertagung der Vorsitzenden der LPG in Berlin, Friedrichstadt-Palast.

Landmaschinenindustrie wesentlich erweiterte Aufgaben hinsichtlich der Lieferung von Maschinen und Geräten für die MTS. Danach ist der Bestand an Traktoren, landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten der Stationen im Verhältnis zu 1952 wie folgt zu vergrößern:

Traktoren (umgerechnet auf 30 PS) . . . . .	145,0%
Traktorenpflüge . . . . .	135,2%
Traktorenkultivatoren . . . . .	212,2%
Traktorendrillmaschinen . . . . .	178,1%
Traktorenmähbinder . . . . .	147,5%
Mähdrescher . . . . .	884,3%
Traktorenkartoffelroder . . . . .	275,4%
Traktorenrübenroder . . . . .	228,6%
Lastkraftwagen (umgerechnet auf 3 t) . . . . .	189,8%
Kraftfahrzeughänger . . . . .	174,9%

Zur Erweiterung der Anzahl der MTS und ihrer Ausrüstung wird der Umfang der Investitionsarbeiten auf 198% gegenüber 1952 erhöht.

Ein außerordentlich wesentlicher Teil des Beschlusses ist der Auftrag an das Ministerium für Land- und Forstwirtschaft und an die ihm unterstellten Organe, mit dem Ministerium für Maschinenbau und den Produktionsbetrieben für die Bereitstellung der Traktoren, Maschinen, Geräte und Ersatzteile genaue terminliche Liefervereinbarungen zu treffen. Wir halten diesen Teil des Beschlusses deshalb für sehr wichtig, weil das Ministerium für Maschinenbau im vergangenen Jahre die Lieferverpflichtungen gegenüber unseren MTS nicht eingehalten hat. Die Tatsache, daß bis zum 30. Sept. 1952 erst 54,5% der für das Jahr 1952 vorgesehenen Traktoren an die MTS ausgeliefert waren, sowie die um mehr als 50% verzögerte Auslieferung der Anhängegeräte, hat unseren MTS große Schwierigkeiten bereitet, die teilweise eine Ursache der unzureichenden Herbstbestellung sind. Es ist ja nicht so, daß allein der frühe Einbruch des Winters eine rechtzeitige Bestellung verhinderte, sondern die unzureichende Ausrüstung der MTS, die nicht in der Lage gewesen ist, dem Winter vorzuzukommen, hat ebenfalls dazu beigetragen. Auch der Rückstand der Auslieferung von Raupenschleppern muß schnellstens aufgeholt werden, weil im Frühjahr der Radtraktor auf den Äckern in höchstem Maße unerwünscht ist.

Die werktätigen Bauern erwarten, daß die organisatorischen Veränderungen, die mit der Errichtung des Ministeriums für Transportmittel- und Landmaschinenbau in der gesamten Landmaschinenindustrie eintreten, nicht zu einer Verzögerung, sondern zu einer sehr fühlbaren Beschleunigung der Arbeiten dieses Wirtschaftszweiges führen. Die zentrale Abteilung für Mechanisierung der Land- und Forstwirtschaft im Ministerium für Land- und Forstwirtschaft wird ihre Hauptaufgabe darin sehen müssen, die Landmaschinenindustrie auf Einhaltung der Lieferpläne zu kontrollieren. Die werktätigen Bauern sind mit Recht der Auffassung, daß die Landmaschinenindustrie bzw. die für diesen Industriezweig verantwortlichen Stellen mit der gleichen Zuverlässigkeit arbeiten sollten, die unsere sowjetischen Freunde in der Erfüllung ihrer freiwillig übernommenen Landmaschinenlieferungen auszeichnet. Wir können unseren Dank an die Sowjetunion für die erneute Bereitschaft, auch weiterhin große Mengen hochwertiger Landmaschinen zur Verfügung zu stellen, am besten dadurch zum Ausdruck bringen, daß auch wir pünktlich und zuverlässig unsere Aufgaben erfüllen, weil wir damit ohne viel Worte dem Lager des Friedens den besten Dienst erweisen.

Trotz der künftig zahlenmäßig hohen Belieferung der MTS mit Maschinen und Geräten werden wir noch lange Zeit benötigen, um den gesamten technischen Bedarf der Landwirtschaft decken zu können. Die täglich wachsende Anzahl der landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften und die daneben nicht wesentlich kleiner werdenden Ansprüche der noch individuell wirtschaftenden Klein- und Mittelbauern an die MTS stellt diese dauernd vor neue größere Aufgaben. Aber auch wenn sich diese dauernde Weiterentwicklung vorübergehend verlangsamt, müssen die MTS danach trachten, den Ministerratsbeschuß vom 19. 12. 1952 restlos zu verwirklichen. Dieser Beschluß bestimmt, daß die Leiter der MTS für

die volle Ausnutzung der Traktoren, Maschinen und Geräte verantwortlich sind. Sie wurden verpflichtet, die Selbstkosten für Traktorenarbeiten zu senken sowie die Aktivisten- und Wettbewerbsbewegung zur Steigerung der Arbeitsproduktivität und zur Senkung der Selbstkosten zu unterstützen.

Bei der Verwirklichung dieser Beschlüsse des Ministerrates können sich unsere MTS auf reiche Erfahrungen aus der eigenen Praxis stützen, die in jeder einzelnen MTS durch eine sorgfältige Analyse der verschiedenen Arbeitsgänge im Plan erarbeitet werden müssen. Ohne derartige Pläne ist das Ziel nicht zu erreichen. Wie auf allen anderen Arbeitsgebieten stellen uns die sowjetischen Freunde auch für diese wichtige Arbeit ihre reichen Erfahrungen und Erkenntnisse zur Verfügung. So veröffentlichte *I. Altaiski* seine Erfahrungen „Über die Planung der Traktorenarbeit“<sup>1)</sup>, die für unsere MTS wertvolle Anregungen enthält. *Altaiski* verweist auf den Umstand, daß die wichtigsten Feldarbeiten saisongebunden sind. Es kommt darauf an, die durchzuführenden Arbeiten in einer oft sehr kurzen Zeitspanne zu erfüllen. Aus dieser Tatsache resultieren Erkenntnisse, die eine (für unsere Verhältnisse) neuartige Beurteilung der Traktorenleistung erfordern. Nicht die Jahresleistung je Traktor ist das Kriterium, sondern die Leistung der Traktoren in den entscheidenden Perioden der Feldarbeiten. Der Traktoreinsatz ist ja nicht Selbstzweck der MTS, sondern dient dazu, den werktätigen Bauern vollständige, rechtzeitige und verlustlose Bestellung, Ernte und Saatzpflege zu ermöglichen. Um dieser Aufgabe gerecht werden zu können, müssen die MTS richtige, d. h. auf die besonderen örtlichen Verhältnisse abgestimmte Schichtnormen aufstellen und auf deren Erfüllung und Übererfüllung achten. Außerdem ist durch rechtzeitige und ausreichende Ausbildung werktätiger Bauern als Traktoristen der 24-Stunden-Einsatz der Traktoren unbedingt sicherzustellen. Nur durch diese Maßnahmen werden unsere MTS in die Lage versetzt, den großen Anforderungen zu genügen, die seitens der LPG an sie gestellt werden. Wir müssen die Zeitspanne für die Feldarbeiten ganz erheblich verkürzen; den Zwang hierfür hat der vergangene Herbst sehr empfindlich bewiesen. Es ist bei der Planung für das Frühjahr 1953 von vornherein davon auszugehen, daß die gleiche Zeitnot wiederum eintreten kann! Sollte die Witterung jedoch günstig sein, so verhilft uns die richtige Schichtnorm für jede Arbeit sowie die 24-Stundenleistung zu einer vermehrten Mechanisierung der Feldarbeiten in den LPG und zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität sowohl in der MTS wie in der LPG. Mit der Verkürzung der agrotechnischen Termine verhelfen wir dem Zwischenfruchtbau zu immer stärkerer Verbreitung, erleichtern wir die Anwendung fortschrittlicher wissenschaftlicher Erkenntnisse und sichern wir die rechtzeitige Aussaat, also höhere Ernten.

Ein überzeugendes Beispiel, wie sich ein gut organisierter 24-Stunden-Einsatz auswirkt, finden wir in der LPG Weißenschirmbach Kreis Querfurt, wo es möglich war, kurz vor dem Frosteinbruch des vergangenen Herbstes die gesamte Winteresaat einzubringen. In 4<sup>1/2</sup> Tagen wurden mit einer einzigen Raupe 423 Morgen Weizen gedrillt, 12 Morgen mehr als geplant. (Als die Betriebe in Weißenschirmbach noch individuell wirtschafteten, benötigten 18 Gespanne etwa sieben Tage für die gleiche Arbeit!) Die Raupe wurde mit einem Düngerstreuer, einer Drillmaschine und der Egge gekoppelt.

Die verantwortlichen Leiter der MTS müssen es als eine ihrer wesentlichen Aufgaben ansehen, auf eine gute Qualität der MTS-Arbeiten zu achten. Dazu ist eine laufende Überwachung der Traktorenbrigaden auf Qualitätsarbeit nötig, um zu vermeiden, daß hohe Traktorenleistungen zur Verletzung der Grundregeln der modernen Landbewirtschaftung führen.

Die MTS-Leiter werden in kollektiver Arbeit mit ihren Traktoristen noch viele Reserven aufdecken, deren Erschließung eine höhere Arbeitsproduktivität und eine Senkung der Selbstkosten bringt. Unser sowjetischer Kollege *Mitjuschkin* berichtet darüber und über andere sehr beachtenswerte Erfahrungen in sowjetischen MTS. Es gilt dort das gleiche wie bei uns: Die hohe Ausnutzung der Traktoren und Maschinen ist an Voraus-

<sup>1)</sup> „Sozialistische Landwirtschaft“, Moskau Heft 2/1951.

setzungen gebunden, deren wichtigste hier aus dem Beitrag *Mitjuschkins* angeführt werden:

### 1. Hohe Qualifikation der Traktoristen:

Wir haben in den MTS, wie es für jeden Betrieb zutrifft, gute und weniger gute Traktoristen. Zu den alten erfahrenen Kadern treten bald eine sehr große Anzahl neu ausgebildeter Traktoristen aus den Reihen der Genossenschaftsbauern. Nur ein organisierter Erfahrungsaustausch, echte kollegiale Hilfe des Erfahrenen gegenüber dem weniger Erfahrenen und hochentwickeltes Verantwortungsbewußtsein aller Beteiligten führt zu guten Leistungen, erhält die Maschinen arbeitsfähig und erhöht den wirtschaftlichen Erfolg. Hierbei werden sich unsere Aktivisten erneut und in ganz besonderem Maße zu bewähren haben! Gerade sie wissen, daß eine hohe Qualifikation ohne gut fundiertes politisches Wissen nicht zu erreichen ist.

### 2. Die Übernahme der Maschinen in persönliche Pflege und die Einrichtung persönlicher Konten:

Jeder MTS-Kollege kennt die Notwendigkeit, durch verantwortungsbewußte, pflegliche Behandlung des ihm anvertrauten Gutes die Zeit und die Kosten für größere Reparaturen zu verringern und vorzeitigen Verschleiß zu verhindern. Im „Neuen Deutschland“ vom 15. 1. 1953 lesen wir, daß es dem Traktorist *Arthur Müller* von der MTS Ichtershausen (Kr. Arnstadt) gelungen ist, seinen Traktor mehr als 6000 Stunden ohne Generalreparatur zu fahren. Diese großartige Leistung veranlaßte irgendwelche Bürokraten in der ehemaligen VVMAS Erfurt, diesem Kollegen mit Einsperren zu drohen, weil er den von der Fabrik festgesetzten üblichen Termin zur Generalüberholung überschritten hatte! Der Traktor ist von der Lieferfirma überprüft und als hervorragend in Ordnung befunden worden. Er läuft noch immer, ohne überholt zu sein. (Ob Kollege *Müller* inzwischen die ihm dafür zustehende Prämie erhalten hat? Und ob es nicht angebracht wäre, dem für dieses Narrenstück verantwortlichen Bürokraten eine Beschäftigung zuzuweisen, die ihn zu größerem Verständnis für unsere tüchtigen Traktoristen erzieht?)

### 3. Maximale Auslastung der Motorenkapazität:

Hier kann der Traktorist in besonderem Maße seine gute Qualifikation beweisen. Zuwenig ist schlecht, zuviel ist gefährlich. Das richtige Maß finden, bedeutet Erschließung einer Reserve, die ohne Zweifel sehr groß ist. Im Zusammenhang damit steht die wohlüberlegte Gerätekopplung. Was können wir auf dem Acker mehr leisten, in welchem großem Umfang lassen sich die Selbstkosten senken, wenn wir die sowjetischen Beispiele richtig auf unsere Verhältnisse übertragen! Auch die Auslastung der Ladefähigkeit bei Transporten ist eine Sache, über die nachzudenken sich lohnt.

### 4. Gute Organisation der Fahrtrouten zur Vermeidung von Leerfahrten:

Durch die Gründung der LPG, die einen erheblichen Teil der Handtuchflächen in großen Schlägen aufgehen läßt, wird das Bemühen, Leerfahrten zu verringern, sehr unterstützt. Um so lohnender ist es, alle Fahrten gut zu organisieren, da wir auch dadurch eine höhere Arbeitsproduktivität erzielen und außerdem durch Treibstoffeinsparung und geringere Abnutzung die Selbstkosten senken können.

### 5. Kontrolle des Treibstoff- und Schmiermittelverbrauchs:

Nach *Mitjuschkin* macht der Brennstoff- und Schmiermittelverbrauch 40 bis 50% der Selbstkosten aller Traktorenarbeiten aus. Bei richtiger Planung und bei Kontrolle des Verbrauchs lassen sich erhebliche Einsparungen erzielen. Voraussetzung ist die richtige Differenzierung der Brennstoffverbrauchsnormen. Diese Differenzierung verhindert Einsparungen an der falschen Stelle und gibt außerdem die Möglichkeit, Mängel an den Maschinen rechtzeitig zu ermitteln. Die Ursachen für höheren Brennstoffverbrauch können auch in mangelnder Qualifikation des Traktoristen liegen, in schlechter Lagerung des Brennstoffs, in übermäßig hohen Leerfahrten oder in unsachgemäßem<sup>1)</sup> Auftanken usw. Der MTS-Leiter muß diesen Ursachen

nachgehen und für Abstellung der Mängel sorgen. Vorbildliche Arbeit leistet auf diesem Gebiet die MTS Ostrau, wo durch planmäßige Treibstoffeinsparung (neben vielen anderen kosten-senkenden Maßnahmen) jedem Traktoristen monatlich zwischen 15,— und 25,— DM gutgeschrieben werden können. Die monatliche Treibstoffeinsparung beträgt dort 100 bis 150 kg!

### 6. Günstigste Einteilung der Feldschläge einer LPG:

In der Sowjetunion ist festgestellt worden, daß die Länge der Schläge sich auf die Leistung des Traktors und auf den Brennstoffverbrauch folgendermaßen auswirkt: wird die Furchenlänge von 250 m auf 200 m verkürzt, erhöht sich der Brennstoffverbrauch um 29,5% und sinkt die Schichtleistung um 29%. Bei einer Furchenlänge von 500 m werden für das Pflügen mit einem Dreischarpflug 60 Minuten für Anfahrt und Wenden benötigt, bei 1000 m 36 Minuten und bei 2000 m nur 18,2 Minuten! Daraus ergibt sich, daß die Agronomen der MTS mit den LPG darüber beraten sollten, welche Möglichkeiten in dieser Hinsicht bestehen.

### 7. Typenbereinigung innerhalb der MTS:

Die Herstellerbetriebe müssen zu einer Normung der Breiten für die Anhängegeräte übergehen, um die Gerätekopplung zu erleichtern. Jetzt sind in den MTS die verschiedensten Maschinen- und Gerätetypen vorhanden. Man sollte z. B. ganz unbürokratisch innerhalb der Bezirke bei Mähbindern die Rechts- und Linksschneider oder verschieden breite Anhängegeräte nach den Bedürfnissen der Praxis austauschen. Das scheint uns eine ganz einfache Sache zu sein, die nur geringe Änderungen der Inventarverzeichnisse zur Folge hat, die Leistungsfähigkeit der MTS jedoch erheblich vergrößern kann. Denken wir in diesem Zusammenhang nur an diejenigen Gebiete, wo bei Getreide die Engsaat sich als vorteilhafter gegenüber der größeren Reihbreite erwiesen hat. Die Engsaat kann nur mit dem Unkrautstriegel bearbeitet werden, während bei größerem Reihenabstand die Hackmaschine eingesetzt wird. Folglich sollten die Unkrautstriegel, solange sie noch nicht ausreichen, bei den MTS stationiert werden, die Engsaat zu pflegen haben. Beispiele ähnlicher Art gibt es noch viele.

### 8. Das Saalbett gut vorbereiten:

Diese Forderung kann im Interesse hoher Erträge nicht oft genug wiederholt werden. Zu der längst bekannten Begründung dieser Notwendigkeit kommt jetzt die Berücksichtigung des Mähdreschereinsatzes hinzu, der möglichst glatten Acker erfordert, um bei der Mahd die Stoppelhöhe verringern zu können.

### 9. Die außerhalb der MTS liegenden Maschinen- und Gerätekapazitäten sofort erfassen und organisieren:

Die Verordnung des Ministerrates sieht vor, daß die außerhalb der MTS vorhandenen Traktoren, Landmaschinen und Geräte bei Bedarf der MTS zur Verfügung zu stellen sind, soweit sie von den jeweiligen Eigentümern oder Besitzern für die eigenen Bestellungsarbeiten nicht mehr gebraucht werden. Die Erfassung dieser Maschinen, die Sorge um deren rechtzeitige und vollständige Einsatzfähigkeit ist den Kreisen und Gemeinden übertragen. Die MTS-Leiter sollten sich auf diese „Zuständigkeit“ nicht verlassen, sondern unverzüglich mit den Gemeinden gemeinsam handeln.

### 10. Örtliche Reserven erfassen:

Das unter Punkt 9 Gesagte gilt auch hinsichtlich der örtlichen Maschinenreparatur-Werkstätten und der Möglichkeiten, einfachere Ersatzteile oder technische Verbesserungen selbst herzustellen. Wir haben viele Beispiele, wo findige Kollegen nicht auf die Hilfe „von oben“ warteten, sondern sich selbst zu helfen wußten. Auch das ist eine örtliche Reserve, deren Umfang und Auswirkung größer ist, als viele Kollegen annehmen.

### 11. Nicht immer auf den Fortschritt warten:

Wir haben noch viel Verbesserungen an unseren Maschinen und Geräten nötig, und mit der sich weiter entwickelnden Agrotechnik brauchen wir dauernd neue, bessere Maschinen. *Wartet nicht auf die Konstrukteure — werdet selbst Konstrukteure!*

<sup>1)</sup> s. auch Titelbild.

# Rationalisieren - aber wie?

Von Ing. W. SCHLAWÉ, Brandenburg (Havel)

Zur Rationalisierung des Kraftfahrzeugbetriebes ist schon viel geforscht und geschrieben worden. Wie aber sieht es in der Praxis damit aus? Namhafte Gelehrte, Wissenschaftler an Instituten und Ingenieure, vor allem der sowjetische Wissenschaftler L. Demjanow in Heft Nr. 6 (1952) der „Kraftfahrzeugtechnik“ haben an Hand langer und eingehender Versuche nachgewiesen, daß bei dem Betrieb von Kraftfahrzeugmotoren noch viele grundsätzliche Fehler seitens der Kraftfahrer gemacht werden, die überhöhten Kraftstoffverbrauch, anormalen Motorenverschleiß und zu geringe Motorenleistung zur Folge haben.

Das Bestreben vieler Kraftfahrer, rationell zu fahren, ist vorhanden und dokumentiert durch die vielen Selbstverpflichtungen zur 100000-km-Leistung der Kraftfahrzeuge sowie zur Tausenderbewegung der Traktoristen.

Die bis jetzt bekanntgewordenen Erfolge sind vereinzelt überraschend günstig und beweisen, daß diese Leistungen von seiten des Maschinenbaues als möglich errechnet sind, aber nur durch Kraftfahrer erzielt werden, die die letzten Kniffe beherrschen.

Außerdem ist zuzugeben, daß der Maschinenbau sich bis zur letzten technischen Verfeinerung, wie sie heute möglich ist, noch weiterentwickeln muß, um die Lebensdauer der Motoren und Fahrzeuge noch zu steigern. Ich erwähne dazu nur das Filterproblem, das Kraftstofffilter, Luftfilter und Motorölfilter umfaßt und noch Verbesserungsmöglichkeiten bietet. Damit Hand in Hand geht die Vereinfachung der Wartung dieser hochwichtigen, aber zum Teil empfindlichen Geräte.

Schließlich benötigt der gesamte Kraftstoff- und Schmiermittelsektor noch Vervollkommnung in Herstellung, Bezeichnung, Transport, Lagerung und Verpackungsgefäßen sowie in Gütevorschriften und Gütesicherung.

Was aber kann schon heute seitens der Bedarfsträger geschehen?

Es mag nun sein, daß die folgenden Ausführungen dem Fachmann wenig Neues bieten, wir haben aber im Lande nicht nur Fachleute, die diese Zeitschrift lesen, sondern Tausende von Menschen auf dem Lande, die erst zur Motorisierung der Landwirtschaft herangezogen werden. Zehntausende von Kraftfahrern, Traktoristen, Fachschülern und Nachwuchskräften studieren die Fachzeitschriften intensiv und holen sich Belehrung daraus, um in Anwendung dieser Hinweise unserer Volkswirtschaft Millionen einsparen zu können.

Die an Hand von Diagrammen durch L. Demjanow gezeigten hohen Verluste bei unterkühltem Betrieb von Brennkraftmotoren bedeuten in dürren Worten ausgedrückt:

1. Bei einem Motor, dessen Kühlwasser um nur 25° kälter gefahren wird als die Vorschrift von z. B. 80° lautet, werden 10 bis 12% Kraftstoff vergeudet!
2. Der Verschleiß solches Motors steigt auf das 1,6fache, das heißt um 60% (bei einem Absinken der Kühlwassertemperatur auf 25° C aber auf 500%).

3. Die Minderleistung desselben unterkühlten Motors beträgt 9%.

Man braucht kein Rechenkünstler zu sein, um sich die hohen Verluste ausrechnen zu können, die jährlich allein durch das unterkühlte Fahren der Motoren auflaufen. Sie erreichen sehr viele Millionen Mark. Jeder kann sich auf der Straße und dem Acker täglich zu jeder Jahreszeit davon überzeugen, daß die meisten Motoren *völlig* unterkühlt gefahren werden. Der Verfasser stellte selbst fest, daß Schleppermotorenkühler vielfach nur auf 20° bis 30° C ohne jede Abdeckung gefahren wurden.

Die geringe Zahl allerneuester Kraftfahrzeuge, die über gut funktionierende Fernthermometer verfügen, kann den schlechten Durchschnitt nicht heben. Die Masse alter Kraftfahrzeuge verfügt über gar keine Kühlerthermometer, und die Kraftfahrer sind völlig auf Erfahrung und Gefühl im wahrsten Sinne des Wortes angewiesen.

Zu jedem Fahrzeugmotor gehört eine Kühlerabdeckung, die bei Neufahrzeugen mitgeliefert wird. Sie ist verstellbar, aber nach einem Hochsommer meist nicht mehr vorhanden. In jeder Bedienungsvorschrift wird der Fahrer darauf hingewiesen, den Dieselmotor bei 80° Kühlwassertemperatur, den Otto-Motor bei 75°, den Petrolmotor bei 95° zu fahren. Jedoch wird diese Anordnung nur in den allerseltensten Fällen beachtet. Der Verfasser hat bei seinen zahlreichen Schulungen manchmal zur Antwort bekommen, daß ein Kühler kühlen soll und deshalb richtig arbeitet, wenn er kühl ist. Wenn es sich auch um Anfänger handelte, so ist der Trugschluß dieser Art vielleicht verbreiteter als der Fachmann allgemein glaubt.

Dazu kommt noch folgende Erfahrung. Die richtige Temperaturhaltung im Kühler ist nicht einfach für die Fahrer, da ein schon geringes Überschreiten der geforderten Temperatur von 80° für Dieselmotoren das Kühlwasser zum Kochen und den Kühler zum Auskochen bringen kann, ohne daß der Fahrer die meist nach unten aus dem Überlaufrohr des Kühlers austretenden Dampfmengen jederzeit beobachten kann. Ist dies aber einmal eingetreten und der Fahrer hat nicht gleich Kühlwasserersatz zur Hand, wie dies bei Fernfahrten und auf dem Acker eintreten kann, so liegt er erst einmal fest. Jetzt wurde vielerorts der zweite und fast noch schwerer wiegende Fehler begangen, den Motor nicht auskühlen zu lassen, sondern schnellstens kaltes Kühlwasser nachzufüllen. Die Folge waren Risse und Brüche in Zylinderköpfen und Zylindergehäusen sowie unter Umständen Verbrühungen an den Händen.

Hat ein Traktorist solchen Schaden einmal erlebt oder davon gehört, wird er bestimmt erst einmal die Folgerung daraus ziehen und „kühler fahren!“ „Dabei geht wenigstens sofort nichts entzwei“, aber dieser Schluß führt eben dazu, daß die Motoren künftig unterkühlt gefahren werden.

Wenn auch die Bedienungsvorschrift des Schleppers Aktivist anordnet, daß das Kühlwasserrohr zum Kühler im Betrieb so heiß sein muß, daß es sich nicht mehr anfassen läßt, so ist diese Vorschrift eben mangels Kühlwasserthermometer nur als Behelf zu verwerten. Wird sie indessen befolgt, wie auf manchen MTS, unter anderem der MTS Götz, so leben die Motoren doppelt bis dreifach solange als unterkühlt gefahrene Motoren.

Die schnellste Einführung geeigneter einfacher Kühlwasserthermometer ist demnach dringend erforderlich. Um eine unerwünschte Dampfentwicklung im Kühler leichter sichtbar zu machen, genügt die Anbringung eines Röhrchens von etwa 3 mm Weite in der Kühlerverschraubung, so daß der Traktorist schnell und deutlich gewarnt ist und die verstellbare Kühlerabdeckung *etwas* mehr öffnen kann.

Außerdem hat das von beiden Seiten zu beobachtende Kühlerthermometer den Vorteil, daß technische Kontrollorgane schnell in der Lage sind, festzustellen, ob der Kühler und damit der Motor richtig warmgestellt gefahren wird, ohne daß der Schlepper angehalten wird.

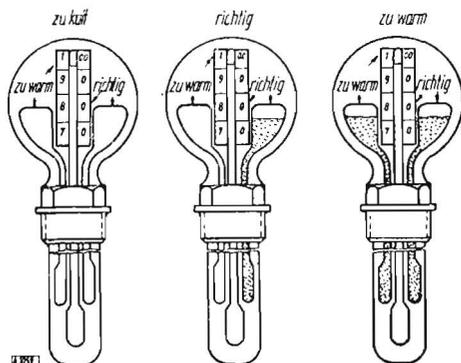


Bild 1. Fernthermometer für Kühler

Es wäre sehr interessant festzustellen, wie hoch die Einsparungen nach Einführung der Kühlerthermometer im Kraftstoffverbrauch und Motorenverschleiß sind.

Aus dem Artikel von L. Demjanow geht noch folgendes hervor:

Außer einem Mehrverbrauch von Kraftstoff tritt eine schnellere Verschlechterung des Motorschmieröles ein infolge Kondensation des Verbrennungs-Wasserdampfes sowie des steigenden Abriebes an allen gleitenden Metallteilen in Zylindern, Kolben mit Kolbenringen und Lagern mit Wellen. Dazu kommt noch eine Mehrabscheidung von Ölkohle infolge unzureichender oder fehlerhafter Verbrennung des Kraftstoffes und schließlich bei dem Petrolmotor überhaupt ein schnelles Unbrauchbarwerden bzw. Verdünnen des Schmieröles infolge von starker Kraftstoffdestillation an unterkühlten Kolben, Zylinderwänden und Ansaugkanälen im Zylinderkopf. Alle diese Schäden und Verluste können größtenteils vermieden werden, wenn der Motor mit der richtigen Temperatur gefahren wird.

Das Problem des richtigen Ölwechsels ist in der Fahrpraxis immer noch völlig offen. Aus Kreisen von Fuhrparkleitern, die meist über Lastkraftwagen und Personenkraftwagen verfügen und weniger mit Traktoren arbeiten, dabei also Diesel-, aber auch viel Otto-Motoren betreuen, hört man auf Befragen meist die Antwort „Wir wechseln nach 1000 km“. Diese Kilometerzahl entspricht etwa bei Lastwagen 30 Betriebsstunden und bei Personenkraftwagen etwa 20 bis 25 Betriebsstunden. „Danach sei das Öl zu dünn und damit unbrauchbar.“ Bei Traktoren und Schleppern, die erfahrungsgemäß höher ausgefahren werden in ihrer Motorleistung, besagen indessen die Bedienungsanweisungen, daß im allgemeinen erst bei 100 Betriebsstunden Öl gewechselt werden soll, und in der Praxis werden diese 100 Stunden zum Teil noch erheblich überschritten. Hier springt ein offenes Mißverhältnis heraus. Selbstverständlich ist die Ölwechselzeit auch abhängig von der Menge des in der Ölwanne vorschriftsmäßig zu führenden Motoröles. Mancher Motortyp mit kleinem Ölvorrat muß diesen öfters wechseln als ein anderer mit großem Ölvorrat (z. B. Aktivist 30 PS/6 l gegen Pionier 40 PS/18 l).

Auch die Ölqualität spricht ausschlaggebend mit. Trotzdem bleibt die Frage offen, wer verschwendet Öl und spart Reparatur, und wer macht es umgekehrt? Auf jeden Fall gilt es, das Mißverhältnis zu beseitigen und dabei sehr große Beträge einzusparen.

Dipl.-Ing. Swatosch bringt in Nr. 6 (1952) Seite 64 der „Kraftfahrzeugtechnik“ wichtige Angaben über Ölwechselzeiten. Er spricht darin von 1500 bis 2000 km Fahrstrecke bis zum Ölwechsel. 2000 km entsprechen bei dem Lastkraftwagen ungefähr 80 Betriebsstunden und bei den Personenkraftwagen 66 Betriebsstunden. Auch diese Zahl scheint nach den Erfahrungen bei Traktoren noch sehr niedrig zu liegen.

Warum wird also das Öl, meist als zu dünn geworden, vorzeitig gewechselt? Nur aus demselben Grunde wie oben, daß es ebenso wie der Motor unterkühlt gefahren wird, Kraftstoffkondensation und vermehrten Abrieb wie auch Ölkohle aufnimmt und bei solch unrationellem Betrieb eben vorzeitig unbrauchbar wird.

Die von dem Koll. Swatosch am Schluß seines Beitrages erwähnten Qualitätspässe, die Kurzbezeichnungen für die einzelnen Schmierstoffe, die auf den Gebinden sichtbar angebracht sein müssen, sind ausschlaggebend wichtig, um vor allem beim Wechsel der Jahreszeiten die Verwendung falscher Schmiermittel (Sommeröl im Winter und umgekehrt) bei den Bedarfsträgern unmöglich zu machen.

Leider trifft es nicht zu, daß der Schwarzheider Dieselkraftstoff nur für Petrolmotoren geliefert wird, denn zahlreiche Dieselmotoren laufen noch heute mit weißem Schwarzheider Diesel, „weil kein anderer geliefert wurde“, haben zu geringe Zugkraft, klopfen stark und zeigen vermehrte Störungen in den Einspritzpumpen. Wie kann ein Fahrer dabei rationell fahren? Die angekündigten Druckvorschriften der DHZ Kraftstoffe und Mineralöle sind dringendst erwünscht.

Der vorzeitige Verschleiß sehr vieler Schleppermotoren, selbst nach vorgenommenen Generalüberholungen, läßt sich

mit Sicherheit auf den Umstand zurückführen, daß dieselben ständig unterkühlt gefahren werden. Anders ist die starke Streuung der unterschiedlichen Lebensdauer der Motoren gar nicht erklärlich. Verfasser hat beobachtet, daß Neuschlepper, die gegen Ende des Sommers geliefert wurden, geringere Betriebsstundenzahlen bis zur Generalüberholung aufwiesen als solche, die zu Beginn des Jahres geliefert wurden. Außer der Unterkühlung im Herbst hängt dies auch noch damit zusammen, daß im Sommer die Schlepper keine Gelegenheit zum schonenden Einfahren bekommen – weil die Ernte drängt –, während dies im Frühjahr leichter möglich ist. Deshalb sei dem Fahrer und Traktoristen gesagt, daß die Nichtbeachtung der Einfahrvorschriften den Schlepper etwa 1000 Betriebsstunden Minderleistung bis zur ersten Generalüberholung kosten kann, also den Erfolg seiner Verpflichtung mit Sicherheit in Frage stellt.

Und nun noch eine Schlußüberlegung. Der zuerst sichtbare Erfolg einer Traktoristenleistung sind seine geleisteten Hektar. Die Rechnung würde stimmen, wenn der Schlepper dabei völlig gesund geblieben wäre. Der Schlepper hat vielleicht auch richtig und sauber gearbeitet. Sind aber dabei die im Schichtwechsel vorgesehenen Fristpflegen nicht viel zu kurz gekommen? Das zeigt sich leider meist immer erst später, und dann geht eben eine Leistung auf Kosten der anderen. Rationell wird erst dann gearbeitet, wenn sowohl Hektarleistung als auch Maschinenpflege Hand in Hand gehen und die Lebensdauer der Schlepper dabei nicht in Frage gestellt wird.

Eine Bemängelung des Materials sowie der Werkmannsarbeit, wie sie bei frühzeitig verschleißenden Kraftfahrzeugen vielfach geäußert wurde, ist durch die bisher bewiesenen zahlreichen Höchstleistungen völlig widerlegt worden, und die Höchstleistungen werden weiterhin steigen, wenn zu dem vorhandenen Bewußtsein des Fahrers noch die Aufklärung und die Hilfsmittel treten, die heutzutage technisch darstellbar sind.

Es werden auch noch einfache Prüfmittel und Meßmethoden gefunden und entwickelt werden und in jedem mittleren und größeren Fuhrpark zur Anwendung kommen, mit deren Hilfe es möglich ist, die Eignung sowie den Verbrauchszustand eines Motorenöles wenigstens so weit zu prüfen, daß man ausreichend genaue Angaben erhält, ob ein gefahrenes Öl noch verwendungsfähig ist oder nicht.

### Zusammenfassung

Die Steigerung der Lebensdauer eines Verbrennungsmotors sowie die Einsparung von Kraftstoffen und Motorölen ist mit einfachen Mitteln zu ermöglichen, wenn die Bedienungsanweisungen beachtet und ihre Beachtung durch die technischen Dienste geprüft werden. Das Fahren mit der vorgeschriebenen Kühlwassertemperatur schon allein ohne alle übrigen Pflege- und Wartungsmaßnahmen, die nicht Gegenstand dieses Aufsatzes waren, indessen aber ebenso wichtig sind, spart der volkseigenen Wirtschaft eine erhebliche Anzahl von Millionen Mark im Jahr.

A 1059

### Die Tierwelt der Gewächshäuser. Von Eichler (Wd.).

Akademische Verlagsgesellschaft Geest & Portig K.-G., Leipzig, 1952, 93 Seiten (15×23 cm), 11 Bilder, Preis kart. 7,— DM.

Der Verfasser hat nach eigenen Untersuchungen und mit Hilfe vieler Spezialisten in diesem auch drucktechnisch ausgezeichneten Bändchen eine reichhaltig erläuterte Zusammenstellung in europäischen Gewächshäusern gefundener Tierarten [von Quallen (*Cnidaria*) bis zu Säugetieren (*Mammalia*)] gegeben.

Nach Tiergruppen geordnete Artenlisten geben Auskunft über Fundort, Erstnachweis, Häufigkeitswerte usw. der betreffenden Tiere, wobei in Kurzzitaten auf die im umfangreichen Literaturverzeichnis (vorbildliche Anordnung, die allen wissenschaftlichen Publikationen zu eigen sein sollte) geführten Arbeiten verwiesen wird. Den Listen folgen wichtige Mitteilungen über Schädlings-, ihre Schädigungswirkung, ferner biologische, ökologische und systematische Artmerkmale, die einen großen Leserkreis aus Gartenbau und Landwirtschaft in praktischer Hinsicht ansprechen und sogleich dem Theoretiker sowie dem Systematiker als Anregung für neues Forschen dienen.

AB 930 L. Britz

## Technische Neuerungen und Verbesserungen, von Praktikern des Gartenbaues entwickelt

DK 631.315

Es ist ein erfreuliches Zeichen für die Bewußtseinsentwicklung bei vielen Kollegen des Gartenbaues, daß sie Neuerungen und technische Verbesserungen nicht, wie es früher der Fall war, als Geheimnis hüten, sondern ihren Berufskollegen vermitteln. Die Schaulleitung der Markkleeberger Ausstellung hatte durch das Institut für Technik im Gartenbau an die volkseigenen und privaten Gartenbaubetriebe die Bitte gerichtet, technische Verbesserungen und Neuerungen, die in diesen Betrieben entwickelt worden waren und sich bewährten, in einer Sonderschau zur Herbstblumen- und Früchteschau in Markkleeberg zu zeigen. Die angesprochenen Institute und Betriebe haben diesem Wunsch sofort entsprochen, so daß das Institut für Technik im Gartenbau eine schöne und interessante Schau in Markkleeberg zeigen konnte. Ehe wir einen Teil der interessantesten Verbesserungen und Neuerungen hier beschreiben, sei noch auf einen Mangel hingewiesen, der sich gerade durch diese Sonderschau in Markkleeberg offenbarte. Jeder Mensch, der, sei es auch nur oberflächlich, in einen Gartenbaubetrieb Einblick hatte, weiß, wie schwer die Arbeit im Gartenbau ist und wie fest die meisten Betriebe am Althergebrachten hängen. Die Technisierung der Betriebe ist sehr gering, die Arbeitsmethoden oft noch sehr rückständig. Die meisten Fachleute meinen, das liege in der Natur der Sache. Wir sind der Meinung, daß man sich damit nicht abfinden darf. Eine Stelle jedoch hat geradezu die *Pflicht*, gegen diese Zustände mit dem Einsatz aller Kräfte anzukämpfen: *Das Institut für Technik im Gartenbau in Quedlinburg*. Es ist zweifellos ein Mangel, wenn erst die Schaulleitung der Ausstellung in Markkleeberg zu einer solchen Schau aufrufen muß, wie sie dann mit so großem Erfolg im Vorraum der „Halle der Gartenbauwissenschaften“ gezeigt wurde. Es ist ein schwerer Mangel, wenn das Institut für Technik im Gartenbau erst nach Aufforderung durch die Schaulleitung die technischen Neuerungen und Verbesserungen aus den einzelnen Instituten und Gartenbaubetrieben zusammenziehen muß, um sie in Markkleeberg allgemein bekanntzumachen. Die Praxis wünscht, daß sie von den Instituten und der Akademie jederzeit Anleitung und Förderung erfährt. Die Betriebe würden außerordentlich großen Nutzen aus einer rechtzeitigen Bekanntgabe technischer Verbesserungen ziehen.

Die Praxis erwartet weiterhin, daß das Institut für Technik im Gartenbau nicht hinter der Entwicklung herläuft, sondern die Entwicklung vorwärtstreibt. Das Institut wird sich am besten dabei der Praxis in weitem Umfange bedienen, einmal um von der Praxis Anregungen zu erhalten, des weiteren um Erfahrungen der Praxis in technischen Fortschritt umzuwandeln.

Es ist erstaunlich, daß trotz einer nur kurzen Vorbereitungszeit eine so große Anzahl Verbesserungen und Neuerungen zur Verfügung stand. Die Suche nach den technischen Neuerungen ist in diesem Falle nicht systematisch erfolgt. Es ist anzunehmen, daß in den Gartenbaubetrieben eine große Anzahl weiterer technischer Verbesserungen und Neuerungen zu finden ist, wenn man diesen Dingen nachgeht. Unsere gärtnerischen Kollegen behalten gewiß noch diese und jene technischen Verbesserungen für sich, teils aus einer falschen Bescheidenheit, teils aus noch nicht voll entwickeltem Gemeinschaftssinn.

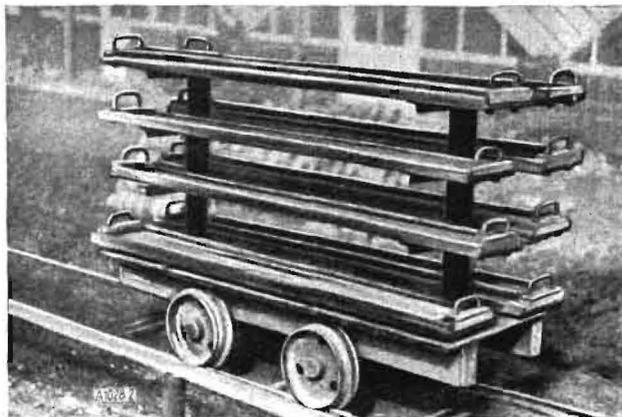


Bild 2. Schienen-Transportwagen



Bild 3. Elektrokarren mit vergrößerter Ladefläche

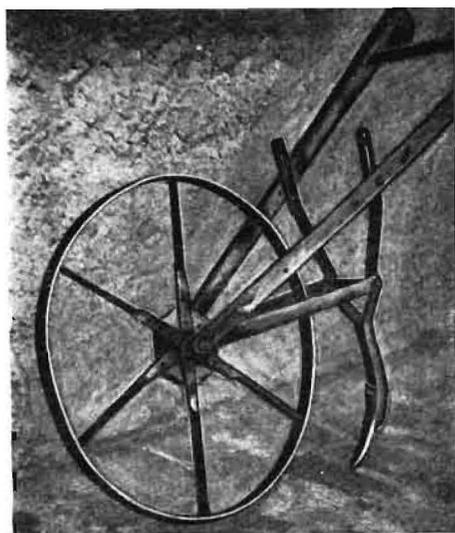


Bild 1. Einrad-Handhacke

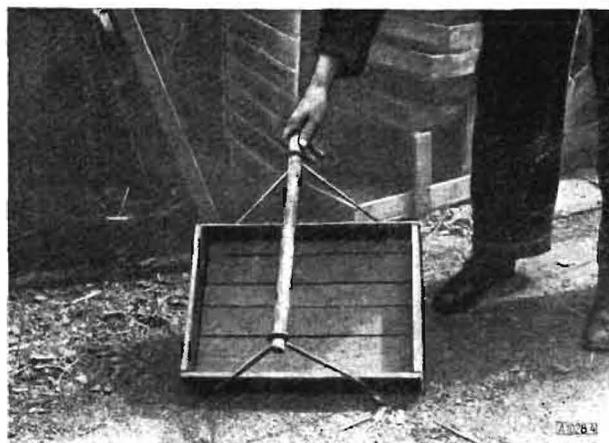


Bild 4. Traggestell für Pikierkästen



Bild 5. Sicherungsvorrichtung für Frühbeetfenster

Der Gartenbaubetrieb J. Künne in Kleingadow bei Cottbus zeigte eine *Einrad-Handhacke*, die es ermöglicht, engste Reihen und kleinste Beete in kurzer Zeit zu lockern und zu säubern (s. Bild 1).

Viel Beachtung fand auch der vieretägige *Schienentransportwagen* mit abnehmbaren Transportbrettern, den der Gar-



Bild 6. Verstellbarer Reihendrücker

tenbaubetrieb Masche aus Manschnow/Oderbruch entwickelt hat (s. Bild 2).

Die Firma Max Ziegenbalg-Dresden fand großen Beifall mit der Vergrößerung der Ladefläche eines normalen Elektrokarrens (s. Bild 3).

Ein Tragegestell für Pikierkästen entwickelte die Gärtnereigenossenschaft Groß-Breesen (s. Bild 4).

Das Institut für Gemüsebau Großbeeren zeigte eine *Sicherungsvorrichtung* für Frühbeetfenster (s. Bild 5)

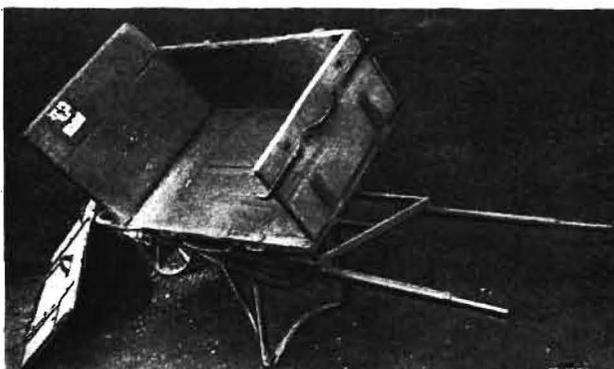


Bild 7. Zweiseitig kippbare Schubkarre

Bild 8.  
Schieneuwagen für  
Gewächshäuser

Vom gleichen Institut wurde ein *verstellbarer Reihendrücker* gezeigt, der insbesondere in Frühbeeten anwendbar ist. Seine Anwendung verhindert größere Wärmeverluste im Frühbeet (s. Bild 6).

Der Gartenmeister Karl Lehmann, Gera-Langenberg, zeigte seine nach zwei Seiten *kippbare Schubkarre*, die ein schnelles Entladen gewährleistet (s. Bild 7).

Auch der Schienenwagen für Gewächshäuser, den das Institut für Pflanzenzüchtung Klein-Wanzleben ausstellt, bedeutet eine wesentliche Arbeitserleichterung und Leistungssteigerung (s. Bild 8).

Der Gartenbaubetrieb P. Kühn, Langensalza, hat einen Transportkarren mit zwei Etagen entwickelt, mit dem sich Pikierkästen und andere Gegenstände ohne großen Kraftaufwand in großer Zahl auf einmal befördern lassen (Bild 9).

Wir sahen auf der beachtlichen Schau noch viele andere Neuerungen und Verbesserungen, die ohne Aufwand von größeren Mitteln oder schwer zu beschaffender Materialien wesentliche Erleichterungen für den Praktiker bedeuten. So hat z. B. der Gartenmeister Gröber vom Institut Gatersleben ein Gerät zum Ausziehen von Tomaten- und Bohnenstangen



Bild 9. Zweietagen-Transportkarren

gezeigt, das sich besonders auf schwerem Boden bewährt hat und das Abbrechen der Stangen an der Erdoberfläche verhindert.

Besonders großes Interesse fand bei allen Besuchern das *Pe-Ce-Geflecht* des Kollegen Bernhard aus Burgstädt. Das Geflecht ist ein Ersatz von Maschendraht zur Einzäunung. Es ist aus Igelitschnur mit einem wetterfesten Zusatz hergestellt. Das Geflecht ist in Pillnitz erprobt und als brauchbar befunden worden.

Hoffentlich gelingt es bald, die gute Idee des Kollegen Bernhard in größerer Produktion zu verwirklichen und damit einem fühlbaren Mangel abzuhelfen.

## Frühjahrsbestellung in den Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) – wichtigste Aufgabe der MTS

*Immer wieder kommen uns, vor allem beim Aufbau des Sozialismus, die reichen Erfahrungen der Sowjetunion zugute. Auch für die Erfüllung der neuen Aufgaben der MTS, die Verfasser im Hinblick auf die stürmische Entwicklung der LPG anschließend behandelt, können wir von unseren sowjetischen Freunden unendlich viel lernen. Die „Deutsche Agrartechnik“ wird deshalb künftig verstärkt zur weiteren Ausbildung der Traktoristen beitragen, indem sie regelmäßig Übersetzungen agrartechnischer Fachaufsätze aus sowjetischen Zeitschriften wiedergibt. Die Wünsche des Verfassers nach weiterer Ausgestaltung unserer Zeitschrift werden wir ernsthaft diskutieren und bitten auch unsere Leser um eine rege Stellungnahme hierzu.*

Die Redaktion

Die entscheidende Rolle für die Entwicklung der Landwirtschaft in der Deutschen Demokratischen Republik spielen die MTS. Seit ihrer Errichtung im Jahre 1949 erweisen sie sich als der Hauptantrieb der Demokratischen Entwicklung im Dorfe. Durch sie kommt die Hilfe des Staates für die werktätigen Bauern am sichtbarsten zum Ausdruck.

Die weittragenden Beschlüsse der II. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Juli 1952 entfachten unter den werktätigen Bauern eine große Bewegung zur Schaffung der LPG. Schon im Herbst 1952 waren daher die Anforderungen an unsere MTS sehr stark. Auf der ersten Konferenz der Vorsitzenden der LPG im vergangenen Dezember kam allgemein die Besorgnis zum Ausdruck, daß die MTS durch das Bestehen von annähernd 2000 LPG im Jahre 1953 ihre Aufgaben, besonders zur Frühjahrsbestellung, nur dann erfüllen können, wenn eine bedeutende Steigerung der Arbeitsproduktivität durch fortschrittliche Arbeitsmethoden, wie 3-Schichten-Arbeit, Gerätekopplung usw. erfolgt und entsprechende Beschlüsse zur verstärkten Mechanisierung der Landwirtschaft durch die Regierung der Deutschen Demokratischen Republik gefaßt werden.

Die Regierung hat den Wünschen der Genossenschaftsbauern entsprochen; am 29. 12. 52 bestätigte der Ministerrat den Beschluß über die verstärkte Mechanisierung der Landwirtschaft und die Verbesserung der Arbeiten der MTS bei den LPG.

### Welches sind nun die Aufgaben der MTS zur Frühjahrsbestellung in den LPG?

Sie lassen sich in folgende Punkte zusammenfassen:

1. eingehende und generelle Überholung und Reparatur der Traktoren, Maschinen und Geräte.
2. weitere Qualifizierung der technischen Leiter, Traktoristen und Werkstattfacharbeiter.
3. bevorzugte Unterstützung der LPG.
4. Einsatz aller Traktoren im Mehrschichtensystem.
5. Anwendung neuer Arbeitsmethoden.

Der Erfolg der Frühjahrsbestellung hängt in entscheidendem Maße von der Durchführung des Winterreparaturprogramms ab. Von der Größe dieses Programms kann man sich dann eine Vorstellung machen, wenn man weiß, daß in rd. 590 Betriebsstätten am Ende des Jahres 1952 19200 Traktoren, 20000 Pflüge und andere Bodenbearbeitungsgeräte vorhanden waren, für die Ersatzteile zu beschaffen sind, damit das Reparaturprogramm erfüllt werden kann. Spätestens zum „Tag der Bereitschaft“ am 21. Februar 1952 müssen alle Reparaturarbeiten für die Traktoren, Maschinen und Geräte abgeschlossen sein. Dann werden die Traktoristenbrigaden mit allen generalreparierten Traktoren, Maschinen und Geräten demonstrativ in die LPG überführt. Dort werden sie dann ohne größere Reparaturen die Arbeiten während der Kampagne durchführen können. Voraussetzung hierfür ist allerdings die rechtzeitige Produktion und Auslieferung der notwendigen Ersatzteile. Hierin liegt die entscheidende Aufgabe, die Industrie und Handelsorgane für die Vorbereitung der Frühjahrsbestellung zu lösen haben.

Unsere Maschinen müssen von Menschen bedient werden, die einmal mit der Arbeitsweise der Maschinen genauestens vertraut sind, die aber auch die Problematik des Maschineneinsatzes auf dem Felde beherrschen und selbständig entschei-

den können, ob dieser und gerade dieser Arbeitsgang, diese und gerade diese Einstellung des Pfluges, dieser und gerade dieser Schleppenstrich in diesem Augenblick richtig sind.

Darum müssen alle Traktoristen, Maschinisten und Brigadiere der MTS in den Stationen eingehend über die Organisation der Arbeit in den Brigaden, den agrotechnischen und den agrobiologischen Fragen zur Frühjahrsbestellung unterrichtet sein. Darüber hinaus müssen Angehörige der LPG zu Traktoristen und Maschinisten herangebildet werden, damit die allgemeine Durchführung der Mehrschichtenarbeit möglich ist.

Diese Schulungen werden mit den Kollegen in den MTS durchgeführt. Durch die Auslieferung von 10 000 neuen Traktoren, 4000 Mähbindern, 200 Rübenkombines sowie Flachs-erntemaschinen, Kartoffellegemaschinen usw. machen sich jedoch weitere Ausbildungslehrgänge notwendig, die etwa 20 000 Menschen erfassen werden.

Daneben ist es notwendig, die Schulung von technischen Leitern auf dem Gebiet der Treibstoffkunde, Treibstofflagerung und der Elektrotechnik zu verstärken. Hierbei können unsere Handelsorgane und die Kammer der Technik wertvolle Mitarbeit leisten. Wie wichtig alle diese Kurse für die Verbesserung der Arbeit in den MTS sind, erhellt daraus, daß durch unsachgemäße Lagerung und Wahl falscher Treibstoffe in den letzten Jahren erheblicher Sachschaden an Traktoren entstanden ist und größere Treibstoffverluste zu verzeichnen waren.

Ganz besondere Bedeutung kommt der Schulung an dem neuen Raupenschlepper Typ KS.07/62 und am Geräteträger RS 15/Maulwurf zu. Der Raupenschlepper wird vor allem auf mineralischen Naßböden (Oderbruch-Wische) zum Einsatz kommen. Dort bedeutet Schnelligkeit in der Bestellung schon die halbe Ernte. Beim RS 15 ist eine Spezialausbildung der Traktoristen unbedingt notwendig, da dieser Geräteträger nicht nur zur Bodenbearbeitung, Pflege und Grasmahd benutzt wird, sondern erstmalig als Spritz- und Stäubegerät im Kartoffelkäferabwehrdienst eingesetzt werden soll. Dies setzt gewisse Kenntnisse in der Schädlingsbekämpfung und ihrer Mittel voraus, die den Traktoristen meist noch fehlen.

Genau so wichtig ist selbstverständlich die Schulung an der sowjetischen Pflanzmaschine, die mit sechs Reihen eine beachtliche Arbeitsbreite besitzt. Mit ihr werden wir anfangen, den manuellen Arbeitsaufwand beim Kartoffellegen auf ein Mindestmaß herabzudrücken.

Wird das Winterschulungsprogramm 1953 erfüllt, dann ist sichergestellt, daß unsere Kollegen in den MTS zur Frühjahrsbestellung die genügenden fachlichen Kenntnisse besitzen, um den erhöhten Anforderungen der LPG zu entsprechen. Es kommt nur darauf an, daß alle Teilnehmer der Schulungen ihr erworbenes Wissen in die Praxis umsetzen.

Wenn Reparaturprogramm und Schulung durchgeführt sind, ist die Voraussetzung für die volle Einsatzfähigkeit der Traktoren, Maschinen und Geräte sowie ein beachtliches fachliches Niveau der Traktoristen und Maschinisten in den MTS gegeben. Die LPG sind die fortschrittlichste Form der Landbewirtschaftung in der Deutschen Demokratischen Republik, schon deshalb müssen die MTS sich auf ihre Ansprüche konzentrieren.

Grundlage der Zusammenarbeit zwischen LPG und MTS sind die Jahresarbeitsverträge. Sie ergeben sich aus den Produktionsplänen und sind auf diese und alle ihre Teilpläne in der Kampagne abzustimmen.

Im Produktionsplan der LPG, der mit Unterstützung der Agronomen und Techniker der MTS und anderen landwirtschaftlichen Spezialisten bis 31. Januar 1953 aufgestellt wird, sind Maßnahmen zur Erreichung höherer Hektarerträge vorgesehen. Eine davon ist der termingemäße Beginn der Frühjahrsbestellung mit dem größtmöglichen Maschineneinsatz unter Beachtung ackerbaulicher Forderungen. Die MTS stellen dazu Brigaden mit vier bis sechs Traktoren zusammen, denen die zweckentsprechenden Maschinen und Geräte beigegeben sind. Jeder Brigade wird zusätzlich ein Mechaniker zugeteilt, der den technischen Zustand der Maschinen überwacht. Es wird weiter Aufgabe der MTS sein, das Reparaturprogramm der LPG zu unterstützen, damit die genossenschaftseigenen Maschinen und Geräte ebenfalls eingesetzt werden können.

Wir sind heute so weit, daß wir nicht nur eine volkseigene sozialistische Industrie haben, sondern in unseren LPG auch Genossenschaften sozialistischen Charakters in der Landwirtschaft. In ihnen ist auf dem Lande eine Kraft entstanden, die für den sozialistischen Aufbau der Landwirtschaft kämpft. Der Bündnispartner der Arbeiterklasse auf dem Lande ist der werktätige Bauer in der LPG. Ihm muß die MTS vordringlich helfen; denn beide arbeiten am Aufbau des Sozialismus in unserer Republik. Darum muß durch die besten Traktoristen und leistungsfähigsten Maschinen mit den fortschrittlichsten Arbeitsmethoden die Frühjahrsbestellung in den LPG durchgeführt und in kürzester Zeit beendet werden. Die Devise für die Frühjahrsbestellung 1953 für die MTS muß sein:

„Steigerung der Arbeitsproduktivität durch Mehrschichteneinsatz.“

Von der Arbeit der MTS im Jahre 1953, für die bei den Feldarbeiten eine Steigerung um 52% gegenüber 1952 vorgesehen ist, müssen bereits in der Frühjahrsbestellung 30% geleistet werden. Große Bestellungenrückstände vom Herbst 1952 sind noch aufzuholen. Alles in allem bedeutet dies, daß trotz der Steigerung des Traktorenbestandes um 40% die Leistung je Traktor auf 112% erhöht werden muß. Da die Auslieferung der Neuproduktion jedoch nicht zu 100% für die Frühjahrsbestellung erfolgen kann, wird die notwendige Arbeitssteigerung je Traktor im Frühjahr noch höher sein.

Sie kann nur durch verbesserte Arbeitsorganisation und die Anwendung des Mehrschichtensystems erreicht werden. So leistete ein Einheitstraktor (30 PS) im Jahre

1950	162 ha	mittleres Pflügen,
1951	185 ha	mittleres Pflügen,
1952	205 ha	mittleres Pflügen,

im Jahre 1953 muß eine Durchschnittsleistung von 235 ha mittleres Pflügen je Traktor erreicht werden.

Das alles stellt an die Funktionäre der MTS große Anforderungen. Sie müssen vor allem die Dreischichtenarbeit organisieren. Besonders im Frühjahr kommt es darauf an, die Vorteile der motorischen Bodenbearbeitung zu nutzen. Deshalb werden die MTS mit Wechselpersonal, vor allem aus den Reihen der LPG-Mitglieder, unter voller Ausnutzung des 24-Stunden-Tages die Frühjahrsbestellung durchführen müssen. Einmal wird es dadurch möglich sein, im Stadium des günstigsten Bodenfeuchtigkeitsgehalts und in kürzester Zeit die Frühjahrsbestellung zu beenden, zum anderen steigt die Produktivität, und die MTS sind imstande, trotz höherer Auflage mit weniger Traktoren die Arbeit durchzuführen.

Bei allen Arbeiten werden wir um so größere Erfolge erzielen, je gründlicher wir die Erfahrungen der Aktivisten und Neuerer, aber auch die Forschungsergebnisse der Landwirtschaftswissenschaftler anwenden.

Die neuen Arbeitsmethoden müssen von allen Traktoristen ernsthaft studiert und unter den besonderen Bedingungen der jeweiligen MTS zur Anwendung gebracht werden. Dadurch erreichen wir wiederum eine bessere Auslastung der Maschinen, Erhöhung der Arbeitsproduktivität und Steigerung der Erträge.

#### a) Die Gerätekopplung

Ihr eigentlicher Anwendungsbereich ist die Frühjahrsbestellung. Ihr Sinn liegt in der Vereinigung verschiedener Arbeits-

gänge zu einem einzigen. Dadurch gelingt es, die Zugkraft des Traktors restlos auszunutzen, den Wasserhaushalt des Bodens günstig zu beeinflussen und eine gute Krümelung der Ackeroberfläche zu erreichen. Jedoch soll man nie eine Gerätekopplung nur um der Kopplung willen durchführen. Nur solche Geräte dürfen vereinigt werden, die der Struktur des Bodens entsprechen.

#### b) Tausenderbewegung

Ihr Ziel ist, trotz Senkung der Reparaturkosten und Steigerung der Leistung die Lebensdauer der Traktoren zu erhöhen. Ausschlaggebend dabei ist die Anzahl der Stunden, die der Traktor ohne Reparatur auf dem Acker arbeitet.

Die Traktoristen haben deshalb ihre Aufmerksamkeit auf die planmäßige Maschinenpflege zu lenken; nur dann erreichen sie, daß die Maschinen trotz Dreischichteneinsatz mit drei verschiedenen Fahrern und trotz erhöhter Anforderungen und größerer Leistungen während der Frühjahrsbestellung voll einsetzbar bleiben.

#### c) Wettbewerbsbewegung

Sie ist der entscheidende Faktor zur Steigerung der Arbeitsproduktivität. Diese Erhöhung der Arbeitsproduktivität bedeutet nicht die Entwicklung größeren Kraftaufwandes. Durch den Wettbewerb werden unsere Traktoristen veranlaßt, den Arbeitsprozeß genau zu analysieren, die Kapazitäten von Energiequellen und Geräten besser auszunutzen und den Arbeitsablauf zu durchdenken, um seine Organisation zu verbessern. Damit wird ermöglicht, daß die Frühjahrsbestellung unter normalem Kräfteaufwand bei geringsten Selbstkosten und niedrigem Materialverbrauch mit höchster Arbeitsintensität durchgeführt werden kann.

#### d) Brigadeinsatz

Durch die Gründung der LPG sind die Voraussetzungen zur sozialistischen Großflächenbewirtschaftung geschaffen. Das bedingt, daß mit der bisherigen Arbeitsorganisation auf den kleinen Flächen der werktätigen Bauern gebrochen und vom Einzeleinsatz zum Brigadeinsatz der Traktoren übergegangen werden muß. Bei der Ausrüstung der Brigade mit Traktoren, Maschinen und Geräten muß die komplexe Mechanisierung der landwirtschaftlichen Arbeit in Rechnung gestellt werden. Das heißt, daß bei der Aufschlüsselung der Maschinen und Geräte der Einsatz bestimmter Typen von Maschinen und Geräten ganz bestimmte andere Maschinentypen als Vorlauf- und Folgemaschine für Pflege und Ernte zur Voraussetzung hat. So ist gesichert, daß unter Berücksichtigung der abgeschlossenen Verträge die Brigade ganzjährig in einem festen Arbeitsbereich ausgelastet ist und dadurch Einfluß auf die Erträge hat. Durch diesen Arbeitsbrigadeinsatz wächst das persönliche Interesse der Traktoristen an der Bestellung und ihrem Erfolg, der sich dann im Ernteertrag auswirkt.

#### Wer kann der MTS bei dieser großen Aufgabe helfen?

Die Errichtung der LPG bedingt Maßnahmen zur beschleunigten Rekonstruktion der gesamten Technik in der Landwirtschaft.

Die großen vor der MTS stehenden Aufgaben können nur gelöst werden, wenn alle mit der Landtechnik verbundenen Institutionen dazu beitragen, daß den Kollegen der MTS das notwendige technische Rüstzeug in die Hand gegeben wird. Deshalb muß das Ministerium für Transportmittel- und Landmaschinenbau die Produktion und rechtzeitige Auslieferung der für das I. und II. Quartal vorgesehenen Traktoren, Maschinen und Geräte sicherstellen, die DHZ für Kraftstoffe und Mineralöle eine reibungslose Belieferung der MTS mit Brenn- und Schmierstoffen gewährleisten.

Unsere landwirtschaftlichen und technischen Zeitschriften haben in diesem Entwicklungsgang unserer Landwirtschaft ebenfalls große Aufgaben zu erfüllen. Mehr als bisher müssen sie sich der Übermittlung praktischer Erfahrungen in den MTS zuwenden und leicht faßliche technische Hinweise für die Ausbildung der Traktoristen bringen. Der „Technische Dienst“ in der „Deutschen Agrartechnik“ war hierzu ein guter Anfang.

18000 Traktoristen, 1000 Mähdrescherführer, 400 Rübenkombineführer sind in den MTS tätig. Alle diese Menschen brauchen eine Fachzeitschrift, die ihnen in ihrer Arbeit hilft und Hinweise gibt. Die „Deutsche Agrartechnik“ muß die Möglichkeit schaffen, daß in ihr unsere erfahrensten Praktiker mehr als bisher zum Wort kommen und ihren Erfahrungsschatz über Gerätekopplung, Reparatur der Traktoren und Maschinen usw. ihren jüngeren und noch am Anfang ihrer Tätigkeit stehenden Kollegen weitergeben können. Ebenso müßten hier die wissenschaftlichen Mitarbeiter der Akademie der Landwirtschaftswissenschaften und der Landtechnischen Institute ihre wertvollen Erfahrungen veröffentlichen. Damit zur Frühjahrsbestellung und zu den weiteren Kampagnen erfahrene Prak-

tiker kurz berichten können, schlage ich vor, daß die „Deutsche Agrartechnik“ eine Sonderspalte „Der Traktorist“ einrichtet, in die der „Technische Dienst“ aufgeht. In ihr sollen allgemeine Fragen des Einsatzes von Traktoren, Maschinen und Geräten behandelt werden.

Es besteht kein Zweifel, daß die MTS ihre Aufgaben zur Frühjahrsbestellung termingerecht mit optimaler Qualität erfüllen wird, wenn alle Traktoristen, Facharbeiter und Funktionäre der MTS, die Angehörigen der technischen Intelligenz, alle Industriebetriebe, die der MTS neue Traktoren, Maschinen und Ersatzteile liefern, sowie die Staatlichen Verwaltungsorgane die erfolgreiche Durchführung der Frühjahrsbestellung als ihre vaterländische Aufgabe ansehen. S. U. A 1088

## Sind wir in der Traktorenproduktion auf dem richtigen Weg?

### (Fünf Schleppertypen oder zwei Motorwagentypen)

Von Ing. P. NAETHBOHM, Schwerin

DK 631.372:629.114.2

*In diesem Artikel ist versucht worden, die Richtigkeit der Schlepperentwicklung, so wie sie von Dr.-Ing. W. Fenske in seinem Artikel*

*„Der Stand der Schlepperentwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik und ihre Perspektiven“ in Heft 10 und 11 (Jg. 1952) angekündigt wurde, zur Diskussion zu stellen. Wir messen der Diskussion dieser Frage in Anbetracht der Bildung der Produktionsgenossenschaften und damit der weiteren Mechanisierung der Landwirtschaft große Bedeutung bei und würden es begrüßen, wenn unsere Leser sich recht zahlreich daran beteiligen würden.*  
Die Redaktion

Mit der Bildung der Produktionsgenossenschaften muß zur Anwendung einer fortschrittlichen Agrartechnik übergegangen werden, denn sie ermöglicht eine Erhöhung der Erträge bei gleichzeitiger Erleichterung der schweren Feld- und Hofarbeiten. Durch die Produktionsgenossenschaften ist eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Maschinen und Geräte der MTS erreicht worden. Darüber hinaus hat der Stellvertretende Ministerpräsident, *Waller Ulbricht*, in seinem Referat über „Die Aufgaben und Perspektiven der landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften“ eine Erhöhung der Produktion landwirtschaftlicher Maschinen von

84,2 Millionen DM für das Jahr 1952  
auf 123 Millionen DM für das Jahr 1953  
angekündigt. Die Produktion 1953 erhöht sich für die wichtigsten landwirtschaftlichen Maschinen gegenüber der diesjährigen Produktion wie folgt:

	1952	1953
Traktoren . . . . .	5415	10150 (davon 2200 Raupenschlepper)
Traktorenpflüge . . . . .	4500	10775
Traktorendrillmaschinen . . . . .	900	2108
Mähbinder . . . . .	2400	4465
Traktorenkultivatoren . . . . .	1800	6225

Aus dieser Gegenüberstellung ist zu ersehen, daß der Schwerpunkt in der Mechanisierung der Landwirtschaft zunächst auf dem Acker mit dem Ziel der Steigerung der Erträge liegt. Sicher wird die Mechanisierung der Innenwirtschaft in keiner Weise vernachlässigt. Es gilt hier besonders, den Bauern die vielfach zeitraubenden Arbeiten im Hof und im Stall zu erleichtern.

Durch die Bereitstellung einer solchen Anzahl neuer Maschinen wird die Produktionskapazität der MTS erheblich erweitert. Nicht nur die Stückzahl, sondern auch die Typenzahl wird erhöht. So sieht das künftige Traktorenbauprogramm bereits fünf verschiedene landwirtschaftliche Traktorentypen vor, und zwar zwei verschiedene Typen Raupenschlepper und drei Radschleppertypen. Sie sind

1. der leichte Geräteträger Typ „Maulwurf“. Seine Leistungsfähigkeit ist mit 15 PS begrenzt. Er eignet sich besonders als Tragschlepper für Pflege- und leichte Erntearbeiten.

Zu erwähnen sind die gute Bodenfreiheit und das geringe Gewicht dieses Traktors,

2. der Vielzwecktraktor RS 30 mit einer Motorleistung von 30 PS und einem Eigengewicht von 2180 kg. Sein Einsatz ist sowohl als Verkehrstrecker als auch als Ackertrecker vorgesehen. Ein hydraulischer Kraftheber ermöglicht eine einfache Betätigung der Anbaugeräte (Anbaupflug),
3. als Weiterentwicklung des bekannten „IFA-Pioniers“ ein 45-PS-Radtraktor mit verstärkter Motorleistung und größerer Bodenfreiheit,
4. eine 45-PS-Raupe nach dem Typ „Boxer“,
5. eine 60/80-PS-Raupe als Nachfolger der „Rübezahl-Raupe“ mit einem Eigengewicht von etwa 4700 kg.

Die MTS werden jedoch nicht nur die Traktoren, sondern auch die nötigen Anhängergeräte und Maschinen zur Verfügung gestellt bekommen. Stellt man jedoch diese Typenzahl der der Sowjetunion gegenüber, so muß man zu der Schlußfolgerung kommen, daß wir zuviel Typen in unserem Schlepperprogramm aufgenommen haben.

Eine Einschränkung der verschiedenen Traktorentypen müßte angestrebt werden, ist jedoch bei den zur Zeit gefertigten Rad- und Raupenschleppersystemen schwer durchführbar.

Die Erfahrungen der letzten Monate zeigten klar, daß der Radschlepper mit einem Einsatzgewicht von 3300 kg, wie es der „IFA-Pionier“ aufweist, auf den feuchten Böden nur beschränkt eingesetzt werden konnte. Der Radschlupf steigt derart an, daß der Einsatz unwirtschaftlich, wenn nicht sogar unmöglich wird. In Zukunft werden die Raupenschlepper als Ausgleich eingesetzt werden, zu bedenken ist allerdings, daß das Einsatzgewicht der Raupe und die Unterhaltungskosten höher, der mechanische Wirkungsgrad aber schlechter sind als dieselben Faktoren beim Radschlepper. Diese Momente dürfen von der Agrartechnik nicht außer acht gelassen werden. Die Agronomen und Agrarwissenschaftler führen seit geraumer Zeit eine Diskussion über den schädlichen Bodendruck und die Pflugsohlenverdichtungen. Diese Diskussion darf nicht abgeschlossen werden, ohne daß die Agrartechnik verstärkt die Beseitigung bzw. Verhinderung solcher Schäden anstrebt, indem sie der Landwirtschaft die entsprechenden Maschinen zur Verfügung stellt. Diese Maschinen sollen einmal den übergroßen Raddruck verhindern und zum anderen durch neue Bodenbearbeitungsmethoden das Entstehen einer Pflugsohle unterbinden.

Weiterhin muß die neueste Entwicklung in unserer Landwirtschaft berücksichtigt werden und die daraus resultierende Forderung an das zukünftige Schlepperbauprogramm. Der Stellvert. Ministerpräsident, *Walter Ulbricht*, führte über das Verhältnis der MTS zu den Produktionsgenossenschaften u. a. aus, daß der Brigadeleiter einer Traktorenbrigade ständiger Angestellter der MTS ist, aber die Traktoristen in ihrer Mehrheit den Produktionsgenossenschaften angehören sollen. Berücksichtigt man nun, daß der Traktor nicht nur eine, sondern auch in der 2. und 3. Schicht auf dem Acker zum Einsatz kommen soll, so wird es einige Schwierigkeiten zu überwinden geben, die entsprechenden Traktoristen für die fünf genannten Schleppertypen bereitzustellen. Es genügt ja nicht, daß die Traktoristen die Regeln der Fahrtechnik beherrschen, sie müssen ebenfalls mit der Pflege, der Wartung und dem wirtschaftlichen Einsatz eines jeden Schleppertyps vertraut sein. Diese Momente sollte man bei einer Schlepperneukonstruktion nicht außer acht lassen. Man hat begonnen, das Einsatzgewicht durch die Entwicklung des Geräteträgers „Maulwurf“ erheblich zu senken. Versuche lassen jedoch vermuten, daß der spezifische Bodendruck bei einer Bereifung mit 20"-Reifen nicht viel geringer ist als bei einem Rad oder gar bei einem Raupenschlepper. Leider ist die Einsatzmöglichkeit dieses Geräteträgers in der Hauptsache auf die leichten Pflege- und Erntearbeiten beschränkt. Der Landwirt begrüßt den Geräteträger sehr, da gerade die Mechanisierung dieser Arbeiten von den bisherigen Schleppertypen schlecht ausgeführt wurde. Würde man jedoch anstatt des „motorisierten Geräteträgers“ einen „leichten Motorwagen“ als Kraftquelle für den aufzusattelnden bzw. anzubauenden Geräteträger der MTS zur Verfügung stellen, dann könnte dieser Motorwagen bei der entsprechenden Gestaltung der benötigten Transport- und Bodenbearbeitungsgeräte die Transporte, Bodenbearbeitung und auch die leichten Feldarbeiten übernehmen. Mit nur zwei Typen eines solchen Motorwagens würde man sowohl leistungs- als auch qualitätsmäßig alle die Arbeiten ausführen können, die für die fünf Traktorentypen des angekündigten Traktoren-Bauprogramms vorgesehen sind. Dabei werden sich die beiden oben genannten Bautypen untereinander lediglich in der Motorleistung, nicht im Aufbau unterscheiden. Der Motorwagen mit der geringen Motorleistung wird in der Hauptsache die leichten Arbeiten auf dem Acker und auf dem Hof übernehmen. Sein Einsatz kann dagegen auch für die schweren Arbeiten in Anspruch genommen werden. Infolge seiner kleinen Antriebskraft wird seine Arbeitsleistung geringer sein als die beim zweiten Typ. Umgekehrt wird es ohne weiteres möglich sein, den leistungsstarken Motorwagen für leichte Arbeiten heranzuziehen, da er sich im Aufbau und Einsatzgewicht wenig von dem kleineren Typ unterscheiden wird. Allerdings ist zu bedenken, daß hierbei nur ein Teil seiner Motorleistung in Anspruch genommen wird, deshalb die Wirtschaftlichkeit geringer ist.

Die Einführung dieser Motorwagentypen in der Landwirtschaft wird einige Änderungen in den Arbeitsgeräten mit sich bringen. So muß für die Bodenbearbeitung der Pflug durch ein direkt vom Motorwagen angetriebenes Arbeitsgerät ersetzt werden. Über die Anforderungen, die an dieses Gerät gestellt werden, ist bereits in dieser Zeitschrift berichtet worden.

Für die Durchführung von Transporten muß der Motorwagen mit Triebachsanhängern ausgerüstet werden. Eine oder beide Achsen dieser Anhänger sind als Triebachsen ausgebildet, deren Räder von dem Motorwagen angetrieben werden. Dadurch wird die Zuladung für den Achsdruck der Triebachse mit ausgenutzt. Bei den heutigen Traktoren ist das nicht der Fall. Die Triebachse des Treckers muß hoch belastet werden, um den Radschlupf in wirtschaftlichen Grenzen zu halten. Die Vorteile des Motorwagens mit Triebachsanhänger gegenüber einem Gespann, bestehend aus einem IFA-Pionier mit einem Anhänger, kann man erkennen, wenn man:

- a) den für die Fortbewegung wirksamen Normaldruck und
  - b) das gesamte Einsatzgewicht beider Gespanne vergleicht.
- Die für die Fortbewegung erforderlichen Kräfte beider Aggregate müssen als Reibungskraft von den Reifen auf die Fahrbahn bzw. auf den Acker übertragen werden. Setzt man gleiche Bedingungen für den Acker, die Bereifung, die Geschwindigkeiten

und die Temperatur voraus, so ändert sich die zu übertragende Kraft  $P$  proportional mit der Achslast der angetriebenen Achsen  $N$ , da der Kraftschlußbeiwert  $\mu$  nach den obenangeführten Bedingungen als gleichbleibend angenommen werden kann ( $P = \mu \cdot N$ ).

Die Achslast der Antriebsachsen beträgt:

I. für den Traktor und Anhänger	II. für den Motorwagen und Triebachsanhänger bei	
	einer angetriebenen Achse	zwei angetriebenen Achsen
$\frac{1}{2}$ vom Einsatzgewicht = 2200 kg ( $\frac{1}{2} \times 3300$ kg)	$\frac{1}{2}$ vom Einsatzgewicht = ( $\frac{1}{2} \times 2000$ kg) = Gewicht des Triebachsanhängers einschl. Zuladung (4000 kg)	1330 kg    1330 kg 2000 kg    4000 kg
Achslast $N_I = 2200$ kg Prozentuale Steigerung 100%	Achslast $N_{II}$	3330 kg    5330 kg 150%    242%

Das Ansteigen der Achslast der Antriebsachsen wird eine Verringerung des Schlupfes hervorrufen oder einen Transport noch unter schlechteren Antriebsbedingungen ermöglichen. Damit ist eine geringere Abhängigkeit der Feldarbeiten von Witterungs- und Bodeneinflüssen erreicht. Dieses Moment ist entscheidend für die Ausführung der saison- und witterungsbedingten Arbeiten in der Landwirtschaft.

Entscheidend für den wirtschaftlichen Einsatz, insbesondere für die Kraftstoffeinsparung, ist auch die Herabsetzung des Einsatzgewichtes von 3300 kg für den IFA-Pionier auf mindestens 2000 kg für den Motorwagen. Damit ist auch eine Verbesserung der Bodendruckschäden erreicht, zumal die Schäden in dem gleichzeitigen Einwirken von Raddruck und -schlupf zu suchen sind.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Ausrüstung der MTS mit Motorwagen eine erhebliche Einsparung an Investmitteln zur Folge hat, da durch die erweiterte Einsatzmöglichkeit eine Erhöhung der jährlichen Einsatzstunden erreicht werden kann und durch die Ausstattung mit wenigen Maschinentypen bei gleicher Produktionskapazität erzielt wird. Neben der Einsparung an Kraftstoff ist eine bessere Ersatzteilversorgung für nur zwei Bautypen nicht zu vergessen. Eine solche Ausrüstung der MTS ist die wichtigste Voraussetzung für die Einführung neuer Arbeitsmethoden in den landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften.

A 1066

## Wer berichtet über den „Stalinez 4“?

In allen Gegenden unserer Deutschen Demokratischen Republik waren im vergangenen Sommer die sowjetischen Mährescher bei der Erntearbeit zu sehen. Überall waren sie als zeit- und arbeitsparende Erntehelfer sehr willkommen. Aber noch immer warten wir auf Berichte unserer Traktoristen und Mährescherführer, die am „Stalinez“ Erfahrungen sammeln konnten. Jetzt sollte eine Diskussion zwischen unseren Freunden von der MTS und unserer technischen Intelligenz einsetzen, die beiden Seiten Vorteile bringt. Wieviel positive Anregungen kann unseren Konstrukteuren, die an der Entwicklung unserer Mährescher arbeiten, ein Erfahrungsaustausch mit den Mährescherführern bringen! Und welche wertvolle Arbeitshinweise technischer Natur könnten sie umgekehrt den Kollegen der MTS vermitteln!

Ich selbst habe auf dem thüringischen Volksgut Ottenhausen den „S 1“ bei der Arbeit beobachtet. 75 ha hatte dieser Gigant des Feldes bereits abgeerntet, ohne nennenswerte Betriebsstörungen, ja ohne, daß die Auswechslung irgendeines Teiles notwendig wurde. Begeistert erzählten die Kollegen der Mährescherbrigade von ihrem Plan, die gesetzte Norm weit zu übertreten und die Maschine ohne Schäden durch die Ernte zu bringen!

Kollegen von der MTS! Berichtet unserer Fachzeitschrift über eure Arbeit mit dem sowjetischen Mährescher!

Die große Leserschaft wäre euch dankbar dafür, die Entwicklung des landtechnischen Fortschritts würde aber besonders vorange-  
trieben!

Kneuse AK 1050

## Aufruf an die technische Intelligenz zur Unterstützung des 2. Wettbewerbs der „Klubs junger Techniker“

Unsere Jugend zu lehren und anzuhalten, zu würdigen Vertretern der neuen Intelligenz, zu Meistern ihres Faches und damit zu Kämpfern für den Sozialismus zu werden, hat die Kammer der Technik sich zur Aufgabe gemacht. Sie begrüßt daher den Aufruf des Zentralrates der Freien Deutschen Jugend und des Staatssekretariats für Berufsausbildung zur Durchführung des 2. Wettbewerbs der „Klubs junger Techniker“ vom 2. Januar bis 30. Juni 1953.

Die Kammer der Technik ruft unsere Neuerer der Produktion, unsere Meister, Techniker, Ingenieure und Wissenschaftler auf, die Arbeit unserer Jungen und Mädchen in diesen wissen-

schaftlich-technischen Interessengemeinschaften der Freien Deutschen Jugend zu unterstützen.

Unsere jungen Freunde werden sich durch das Studium der neuesten Arbeitsmethoden sowjetischer und deutscher Neuerer in die Rationalisatorenbewegung einreihen. Sie werden durch die Entwicklung von Lehr- und Anschauungsmaterialien die Qualität ihrer Ausbildung erhöhen und durch den Bau arbeitsfähiger Modelle von modernen Maschinen und Aggregaten zur Popularisierung einer neuen Technik beitragen.

Diese Initiative unserer Jugend gilt es zu fördern.

Die Kammer der Technik schlägt unserer technischen Intelligenz hierzu vor:

*unserer Jugend bei der Bildung neuer „Klubs junger Techniker“ zu helfen,  
sie in den bereits bestehenden Klubs durch technische Anleitung bei der Aufgabenstellung und Ausarbeitung von Arbeits- und Themenplänen zu unterstützen und ihre Aufmerksamkeit auf produktionsnahe Probleme zu lenken,  
sich als Leiter der Klubs und Zirkel junger Techniker zur Verfügung zu stellen,  
Betriebsbesichtigungen für unsere Lehrlinge und jungen Facharbeiter zu organisieren,  
ihnen Unterlagen zum Bau von Modellen zur Verfügung zu stellen,  
sie bei der Auswahl von Fachliteratur zu beraten und  
sich aktiv an der Auswertung des Wettbewerbs der „Klubs junger Techniker“ in den Bezirken zu beteiligen.*

Die Betriebssektionen der Kammer der Technik werden die Freunde aus den „Klubs junger Techniker“ zu ihren Veranstaltungen heranziehen, Vorträge zur Unterstützung dieses Wettbewerbs organisieren und die Zirkelleiter der Klubs in ihren Arbeitsgruppen mitarbeiten lassen, damit sie die neuesten Erfahrungen und Ergebnisse aus dem Betrieb in ihren Zirkeln anwenden können.

Die Kammer der Technik wird in den Bezirken einen Erfahrungsaustausch der Leiter der Klubs organisieren.

Unsere Jugend will lernen, sie will sich qualifizieren, um erfolgreich an der Erfüllung unseres Fünfjahrplanes mitzuarbeiten.

Wir als Angehörige der technischen Intelligenz haben die Möglichkeit, unseren jungen Freunden hierbei zu helfen, indem wir ihnen die neuesten Erfahrungen der fortgeschrittenen Wissenschaft und Technik vermitteln und dazu beitragen, den 2. Wettbewerb der „Klubs junger Techniker“ erfolgreich durchzuführen.

Gehen wir gemeinsam mit unserer Jugend ans Werk, den Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik tatkräftig zu unterstützen. Wir dienen damit unserer deutschen Nation und der Erhaltung des Friedens.

**Kammer der Technik**  
Zentralleitung

## Aufruf an die Lehrlinge und jungen Facharbeiter zur Durchführung des 2. Wettbewerbs der Klubs junger Techniker

Liebe Freunde!

In der Deutschen Demokratischen Republik eröffnen sich der Jugend mit dem Beschluß der II. Parteikonferenz der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands über den planmäßigen Aufbau des Sozialismus herrliche Perspektiven einer glücklichen Zukunft.

Die Hauptaufgabe der Lehrlinge und jungen Arbeiter zur Erreichung dieses Zieles ist die Aneignung von Kenntnissen der fortgeschrittenen sowjetischen Wissenschaft und Technik, um dadurch erfolgreich an der Verwirklichung unseres Fünfjahrplans mitzuarbeiten!

Tausende Jungen und Mädchen arbeiten in den wissenschaftlich-technischen Interessengemeinschaften der Freien Deutschen Jugend, in den Klubs junger Techniker, um sich die neuesten Erfahrungen der fortgeschrittenen Wissenschaft und Technik anzueignen und für die Anwendung in der Produktion auszuwerten.

Im ersten Wettbewerb haben viele Klubs junger Techniker bewiesen, daß die Erfüllung der großen Aufgaben des Fünfjahrplans immer mehr zur Sache der Jugend wird. Es gilt jetzt in den Betrieben, Ausbildungsstätten und Berufsschulen, die Bewegung der Klubs junger Techniker breit zu entfalten.

Unter der Losung: „Jugend, lerne von der Sowjetunion, meistere die moderne Wissenschaft und Technik für den Aufbau des Sozialismus“, rufen wir alle Lehrlinge und jungen Facharbeiter auf, sich in den Klubs junger Techniker am zweiten Wettbewerb der technischen Interessengemeinschaften der

Freien Deutschen Jugend, vom 2. Januar bis 30. Juni 1953, zu beteiligen.

Entfaltet die Rationalisatorenbewegung unter der Jugend, indem Ihr die neuesten Arbeitsmethoden der sowjetischen und deutschen Neuerer studiert und sie für unsere Produktion auswertet. Entwickelt Verbesserungen, um dazu beizutragen, die Arbeitsproduktivität zu steigern und den großen Plan unseres Aufbaues zu erfüllen.

Erhöht die Qualität Eurer Ausbildung durch die Entwicklung und Anfertigung von Lehr- und Anschauungsmaterialien für den praktischen und theoretischen Unterricht.

Popularisiert die neuesten Errungenschaften der Technik der Sowjetunion, der Volksdemokratien und der Deutschen Demokratischen Republik, indem Ihr arbeitsfähige Modelle von modernen Maschinen und Aggregaten konstruiert und vorführt. Geht bei der Entfaltung Eurer Initiative stets von der Produktion Eures Betriebes aus.

Schafft bei der Durchführung dieser Aufgaben ein enges Bündnis der arbeitenden Jugend mit der werktätigen Intelligenz und gewinnt sie für die Unterstützung Eurer Arbeit in den Zirkeln.

Jungen und Mädchen in den technischen Interessengemeinschaften der Freien Deutschen Jugend! Beteiligt Euch am zweiten Wettbewerb der Klubs junger Techniker. Ihr leistet damit einen entscheidenden Beitrag zum Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik.

**Zentralrat der Freien Deutschen Jugend**  
Staatssekretariat für Berufsausbildung

## Konferenz junger Traktoristen der MTS in der Deutschen Demokratischen Republik

Der Zentralrat der Freien Deutschen Jugend hatte zum 24. und 25. Januar 1953 annähernd tausend der besten jungen Traktoristen unserer Maschinen-Traktoren-Stationen zu einer Arbeitskonferenz nach Halle eingeladen. Der Konferenz waren Versammlungen und Beratungen in den Stationen vorausgegangen. Hier hatten die jungen Kollegen zu ihrer bisherigen Arbeit Stellung genommen und die Besten zur ersten Konferenz der jungen Traktoristen mit dem Auftrag delegiert, daß die Konferenz durch ihre Mitarbeit Beschlüsse faßt, die der Schaffung der Grundlagen des Sozialismus auf dem Dorfe dienen.

Zu Beginn der Konferenz wurden unter großem Beifall der Teilnehmer Begrüßungstelegramme vom Präsidenten unserer Republik, *Wilhelm Pieck*, dem Ministerpräsidenten *Otto Grotewohl* und dem Generalsekretär der SED, stellv. Ministerpräsidenten *Walter Ulbricht*, verlesen. Diese Telegramme hoben die Bedeutung der Konferenz als wichtigen Beitrag für die weitere Qualifizierung des technischen Nachwuchses unserer Landwirtschaft hervor. *Walter Ulbricht* betonte in seinem Telegramm, daß die MTS die wichtigste Basis für die Schaffung der Grundlagen des Sozialismus in der Landwirtschaft sind. Sie haben eine besonders hohe Verantwortung bei der Bildung und Festigung der LPG und bei der Stärkung des Bündnisses der Arbeiterklasse mit den werktätigen Bauern.

„Ihr als junge Erbauer des Sozialismus habt den ehrenvollen Auftrag, die ganze Tatkraft der Jugend einzusetzen, um die MTS zu Zentren der sozialistischen Umgestaltung des Dorfes zu machen.“

Im Mittelpunkt der Konferenz stand das Referat unseres Nationalpreisträgers, Volkskammerabgeordneten *Bruno Kießler*. Er führte unter anderem aus:

„Wenn wir das Bündnis der Arbeiterklasse mit den werktätigen Bauern festigen wollen, dann muß in erster Linie gewährleistet sein, daß die vorhandenen Kapazitäten an Maschinen und Geräten restlos den werktätigen Bauern in den Produktionsgenossenschaften sowie den individuell arbeitenden werktätigen Bauern zur Verfügung gestellt werden.“ Eingehend auf die richtige Arbeitsvorbereitung erläuterte *Bruno Kießler* die Aufschlüsselung des Betriebsplanes auf die Brigade und den einzelnen Traktoristen. Der oft gemachte Fehler, daß diese Aufschlüsselung formal ohne Diskussion mit den Brigadiern durchgeführt wird, wurde vom Referenten in seiner Schädlichkeit aufgezeigt: „Die Brigadepläne müssen durch die Brigaden anerkannt werden und durch den Leiter der MTS und den Brigadier unterschrieben sein. Dann sind sie verbindlich für die Arbeit der Brigade. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß der Brigade nicht nur die Leistungen allgemein im Rahmen des Betriebs gegeben werden, sondern daß auch die Leistungen einzelner Kampagnen, die Leistungen in den einzelnen Quartalen, den Brigaden bekannt sein müssen, daß sie auch davon unterrichtet sein müssen, welche Finanzmittel ihnen zur Durchführung dieser Aufgaben zur Verfügung stehen, ebenso wieviel Kraftstoff.“

Besonderen Raum widmete *Bruno Kießler* der Forderung nach Verbesserung der fachlichen Ausbildung, indem er feststellte, daß durch den Bau neuer landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte die Ansprüche an unsere Traktoristen in fachlicher Hinsicht ständig wachsen. „Hier heißt es für den Verband der Freien Deutschen Jugend, durch Einrichtung der Zirkel junger Landmaschinentechniker sowie der Klubs junger Agronomen, die jungen Menschen auf diese Aufgabe vorzubereiten.“ Auch die Vorbereitung der Frühjahrsbestellung wurde durch den Referenten eingehend behandelt. *Bruno Kießler* schloß sein Referat mit dem Aufruf, aktive Helfer im Kampf gegen alle Feinde unserer Republik sowie gegen Schlendrian, Faulenzerei, Bürokratismus und Verschwendung zu sein.

Der Diskussion war in der zweitägigen Konferenz besonders viel Zeit gewidmet. Eine Vielzahl guter Vorschläge sowie wertvolle Hinweise wurden von den Kollegen gegeben. Erfrischend war die Kritik der jungen Traktoristen an den Mißständen und Mängeln, die ihre Arbeit behindern. Immer wieder war die Hauptabteilung V des Ministeriums für Land- und Forstwirtschaft Anlaß zur Kritik. Kollegin *Dietzel* von der MTS Wangen-

heim kritisierte die unverantwortliche Arbeitsweise einiger Kollegen der Hauptabteilung V in bezug auf Einführung von Neuerungen, die die Arbeit, vor allem die der Kolleginnen, erleichtern. So soll schon seit Monaten ein neuer Sitz für unsere Traktoristinnen in die Produktion gehen, aber die Hauptabteilung V gibt keinen Auftrag. Bedauerlicherweise kam der Vertreter der Kammer der Technik nicht zur Diskussion, da zum Schluß der Konferenz noch über 30 Wortmeldungen vorlagen, die ebenfalls nicht berücksichtigt werden konnten. In diesem Diskussionsbeitrag wäre geklärt worden, was der Kollege *Schlag* als Leiter der Hauptabteilung V zum Teil unrichtig als Entschuldigung für die vielen Kritiken ausführte. So wurde z. B. vom Koll. *Koswig*, Institut für Landtechnik, der als Gast auf der Konferenz weilte, der Erfahrungsaustausch der Mähdrescherführer gefordert. Kollege *Schlag* konnte keine Erklärung darüber geben, warum die Hauptabteilung V, die sich als verantwortlich für die Vorbereitung und Durchführung des Erfahrungsaustausches erklärt hatte, noch nichts unternommen hat. Außerdem blieben folgende Fragen, die dem Kollegen *Schlag* von den jungen Traktoristen gestellt wurden, unbeantwortet: Wo bleibt der Lastenanzeiger für Traktoren? Warum werden die Verbesserungsvorschläge in der HA V völlig ungenügend bearbeitet? Wo bleiben ausgearbeitete Schulungspläne für Traktoristen? Welche Schritte unternimmt die HA V zur beschleunigten Herausgabe der dringendst benötigten Fachbücher und Anschauungsmaterialien? Wir würden es begrüßen, wenn der Kollege *Schlag*, da er auf der Konferenz zu diesen Fragen nicht Stellung genommen hat, dies öffentlich tun würde. Wir sind gern bereit, ihm den nötigen Raum in unserer Zeitschrift zur Verfügung zu stellen.

Ausgezeichnet waren die Diskussionsbeiträge der Kollegen, die über ihre Erfahrungen berichteten und Verpflichtungen während der Konferenz eingingen. So verpflichtete sich *Heinz Hübscher* von der MTS Kirchhain, tausend Hektar mittleres Pflügen 1953 zu erreichen. Die jungen Traktoristen der MTS *Walter Ulbricht* (Altmark) riefen zu einem Wettbewerb zur beschleunigten Durchführung der Frühjahrsbestellung auf. Hunderte von Jungtraktoristen schlossen sich sofort dem Wettbewerb an. Der Held der Arbeit *Emil Kurz* von der MTS Pfaffendorf berichtete, wie er seinen Fünfjahrplan bereits im Herbst 1952 erfüllte. Die Traktoristen seiner MTS verpflichteten sich, bis zum 1. Oktober 1953 ihr Jahressoll zu erfüllen und jeden 50. Tag mit eingespartem Brennstoff zu fahren.

Die Konferenz zeigte deutlich, daß wir uns auf unsere jungen Traktoristen verlassen können. Mut, Zuversicht und Kampfentschlossenheit, das neue Leben, das Leben im Sozialismus, aufzubauen, das war die Atmosphäre dieser Konferenz. Sie zeigte aber auch, wie eine Reihe von Verwaltungsfunktionären das in sie gesetzte Vertrauen mißbraucht und hinter dem Schwung und den Erfordernissen unserer Zeit hinterherhinkt. Im Schlußwort des Kollegen *Kießler* wurde dann auch die Hoffnung ausgesprochen, daß diese erste Konferenz ein wesentlicher Beitrag sein wird in der Überwindung der vorhandenen Schwächen und ein guter Auftakt für die Frühjahrsbestellung 1953.

hr A 1106

### Erster Leserabend der Deutschen Agrartechnik

Erfolg oder Mißerfolg einer Zeitschrift werden entscheidend beeinflußt von der Resonanz, die sie in ihrem Leserkreis findet. Je enger die Verbindung zwischen den Lesern und der Redaktion ist, desto besser wird die Zeitschrift die Leserwünsche erfahren und auswerten können.

Diese Erkenntnis bestätigte sich beim 1. Leserabend der Agrartechnik am 23. Januar 1953 in der Betriebssektion der KdT des VVB-LBH Leipzig, als Leser, Mitglieder des Redaktionsausschusses und die Redaktion in einer gehaltvollen Aussprache Kritik und Selbstkritik an der Agrartechnik übten. Viele neue Anregungen für die weitere Ausgestaltung der Zeitschrift, vor allem im Rahmen der Förderung des technischen Nachwuchses, waren das erfreuliche Ergebnis dieser Diskussion.

Die Redaktion betrachtet den ersten Ausspracheabend als verheißungsvollen Auftakt für weitere Veranstaltungen dieser Art und dankt von dieser Stelle aus nochmals allen Teilnehmern an dem Leipziger Ausspracheabend für ihre Mitarbeit, die ohne Zweifel zur weiteren Entwicklung unserer Zeitschrift beitragen wird. Unser Dank gilt auch der B-S der KdT im VVB-LBH, die diesen Abend als Erfolg für ihre eigene Arbeit veruchen kann.

Die Redaktion A 1105