

auf der Grundlage von Erfahrungswerten für den Ersatzteilverbrauch (Ersatzteilverbrauchsnormen) und unter Berücksichtigung der Abstellprotokolle ermittelt und rechtzeitig im voraus für die gesamte Überholungsperiode beim zuständigen Bezirkskontor bestellen. Vorher noch sollte eine Abstimmung des Überholungsplans mit den Liefermöglichkeiten der Bezirkskontore erfolgen. Den Bezirkskontoren wird empfohlen, die RTS (MTS), die die Ersatzteilbestellungen rechtzeitig vorgenommen und ihren Überholungsplan mit dem Bezirkskontor abgestimmt haben, bevorzugt mit Ersatzteilen zu beliefern.

7. Die Kostenverrechnung sollte so erfolgen, daß die RTS (MTS) dem Auftraggeber (MTS, LPG oder VEG) die entstehenden Überholungskosten (Lohn, Material, Gemeinkosten und Transportkosten) in Rechnung stellen. Es ist zweckmäßig, für Lohnkosten und Gemeinkosten einen bestimmten vereinbarten Preis in Anwendung zu bringen. Die Kosten für Ersatzteile und Material sind für jede Maschine in Höhe des tatsächlichen Bedarfs in Rechnung zu stellen.

8. Zur Sicherung einer einwandfreien Qualität der Überholungsarbeiten, wird empfohlen, aus Mitarbeitern aller am Spezialisierungsprogramm beteiligten RTS (MTS) unter Hinzuziehung von Mitarbeitern aus LPG, VEG eine Gütekontrollkommission zu bilden, die unter Leitung des Rates des Kreises die Abnahme der fertiggestellten Maschinen durchführt.

Bei der Abnahme der Maschinen ist besonders auf die geforderte Kampagnefestigkeit der Maschinen zu achten. Es ist zu erwägen, inwieweit die überholende RTS (MTS) eine Garantie für die Überholung in Höhe von etwa 20 bis 50% der geplanten Kampagneleistung übernehmen sollte.

9. Die Kampagnefestüberholung der Maschinen sollte in folgenden Fällen bis zum Beginn der landwirtschaftlichen Kampagne (30. März jedes Jahres) abgeschlossen werden:

MTS, die ihre Technik im wesentlichen noch nicht übergeben haben; RTS, die zwar die Technik übergeben haben, bei denen aber die Werkstätten der LPG noch nicht so weit ausgebaut sind, daß sie die operative Betreuung der im Einsatz befindlichen Maschinen bereits übernehmen können;

RTS, die ihr Überholungsprogramm nur mit Hilfe von Traktoristen, die sie von LPG und VEG ausgeliehen haben, bewältigen können.

Nur die RTS, die ihre Technik bereits voll übergeben haben und in deren Bereich die LPG-Werkstätten bereits weitgehend ausgebaut sind, können zur ganzjährig-kontinuierlichen Auslastung ihrer Werkstatt mit der serienweisen Überholung von Landmaschinen übergehen.

10. Die kreisweise Spezialisierung der RTS (MTS) bedarf einer gründlichen Vorplanung und einer dauernden Anleitung und Kontrolle während der Durchführung. Durch die Räte der Kreise sollte dafür Sorge getragen werden, daß die kreisweise Spezialisierung der RTS (MTS) laufend überwacht wird und daß die Erfahrungen der fortgeschrittensten RTS (MTS) ausgenutzt und auf die übrigen RTS (MTS) des Kreises übertragen werden.

11. Es ist darauf zu achten, daß die Verantwortung der RTS für den technischen Zustand der Maschinen in den LPG ihres Zuständigkeitsbereiches durch die kreisweise Spezialisierung nicht geschmälert wird. Die kreisweise Spezialisierung stellt nur Kooperationsbeziehungen zwischen den RTS dar. Jede LPG muss in allen Instandhaltungsangelegenheiten nur mit einer für ihr Gebiet zuständigen RTS Beziehungen aufrechterhalten. Die An- und Auslieferung, die Rechnungslegung, die Garantieleistungen u. a. m. für spezialisiert instandgesetzte Maschinen sollen über die jeweils für die LPG zuständige RTS laufen.

A 420

Staatl. gepr. Landw. K. BENDULL \*)

## Über die Anteile der Baugruppen an den jährlichen Reparaturkosten bei Schleppern und Mähreschern

Die Aufgabe des vom Institut für Landtechnik in Potsdam-Bornim bearbeiteten Forschungsauftrages „Reparaturkostenermittlung“ bestand in der Erhebung der Kosten für Reparaturen von Landmaschinen und Schleppern, die sich aus den Einsatzbedingungen sozialistischer Landwirtschaftsbetriebe ergeben. Des weiteren waren die geleisteten Arbeitsmengen (ha bzw. Einsatzstunden) der Untersuchungsobjekte zu erfassen, um beide Größen - Reparaturkosten und Arbeitsmenge - in Relation setzen zu können.

Die Notwendigkeit, derartige Erhebungen anzustellen, ergab sich zunächst aus der Tatsache, daß die vorhandenen Werte aus Untersuchungen vor 15 bis 20 Jahren hervorgegangen sind. Ihre Aussagekraft war daher für die Maschinen und Geräte unserer Zeit, die in starkem Maße mit technischen Neuerungen ausgestattet sind und deren Einsatzzeiten und -bedingungen sich weitgehend verändert haben, nur sehr gering.

Zum anderen sind in den letzten Jahren Maschinen und Geräte entwickelt worden, über die noch gar keine Werte vorlagen. Schließlich war es die verstärkte Mechanisierung der Landwirtschaft, die zur Ermittlung des Reparaturaufwandes in unseren sozialistischen Landwirtschaftsbetrieben Anlaß gab.

In den nachfolgenden Ausführungen soll über Untersuchungen der Reparaturkosten von Schleppern und Mähreschern berichtet werden. Dabei werden vor allem die Baugruppen Gegenstand von Betrachtungen sein. Der Begriff Baugruppe soll dabei für Komplexe, die nach bestimmten Gesichtspunkten aus einzelnen Maschinenteilen zusammengefaßt wurden, Verwendung finden. Die Begründung für eine derartige Aufteilung von Maschinen in einzelne Baugruppen ergibt sich daraus, daß die Reparaturkostensumme einer ganzen Maschine, nach einem Zeitabschnitt betrachtet, eine zu geringe Aussagekraft besitzt, um Mängel zu erkennen, die entweder durch unsachgemäße Pflege hervorgerufen werden oder aber konstruktiver Art sein können. Ziel der Arbeit ist demnach eine Analyse der Reparaturkosten, bei der festgestellt werden soll, in welchen Anteilen die Reparaturkosten an den einzelnen Baugruppen im Laufe eines Jahres auftreten.

\*) Institut für Landtechnik Potsdam-Bornim der Deutschen Akademie der Landwirtschaftswissenschaften zu Berlin (Direktor: Prof. Dr. S. ROSEGER).

In der einjährigen Untersuchung wurden 110 Traktoren sowie 10 Mährescher erfaßt, die unter den Bedingungen einiger MTS der Bezirke Potsdam und Schwerin zum Einsatz gelangten. Die Erhebungen beschränkten sich auf solche Typen, die in größerer Stückzahl in den Landwirtschaftsbetrieben vorzufinden sind. Dazu gehören die Typen RS 01, RS 04 und RS 14, RS 08 und RS 09 sowie KS 07 und KS 30. Von den Typen RS 02 und RS 03, die nur noch in einzelnen Exemplaren zu finden sind und deren Ergebnisse bestenfalls historischen Wert besitzen, wurde von vornherein Abstand genommen. Die Mährescher gehören den Typen E 172 bis 175 an.

Sowohl die Schlepper als auch die Mährescher waren Untersuchungsobjekte aus verschiedenen Baujahren. Dadurch war die Möglichkeit gegeben, innerhalb von kurzer Zeit Werte zu erhalten, die für die Bereiche der Untersuchung durchaus zu verallgemeinern sind.

Als Grundlage für die Untersuchungen dienten die Buchungsbelege der jeweiligen MTS. Dazu rechnen alle Belege, die von Dienstleistungsbetrieben (Motoren-Instandsetzungs-Werken, Spezialwerkstätten, örtl. Handwerkern usw.) eingegangen sind sowie die Reparaturaufträge und Tagesarbeitsnachweise von den Stationen und Brigaden. Die Auswertung dieser genannten Unterlagen erfolgte dann in der Weise, daß der Reparaturvorgang entsprechend den Baugruppen getrennt wurde und die Reparaturkostenanteile jeder Baugruppe auf Karteikarten zur Eintragung kamen. Dabei wurde Wert auf die Trennung der Reparaturlöhne von den benötigten Ersatzteilen gelegt, um diese Positionen wiederum gesondert betrachten und ins Verhältnis setzen zu können.

### Einteilung der Maschinen in Baugruppen

#### a) Schlepper

Die Schlepper wurden in nachstehende Baugruppen aufgeteilt:

1. Motor                    Zylinderkopf, Zylinderblock, Motorelemente, Einspritzpumpe, Kupplung usw.
2. Triebwerk                Schalt- und Ausleggetriebe, Getriebegehäuse und Getriebedeckel, Zapfwelle usw.

- 3. Fahrwerk Elemente der Lenkung, Achsen, Federung, Bereifung bzw. bei Kettenschleppern Laufwerk und Ketten usw.
- 4. Elektrische Anlagen Batterien, Lichtmaschine, Starteinrichtung, Scheinwerfer, Rück- und Stopplicht, Winker, bei Vorhandensein Scheibenwischer usw.
- 5. Fahrerkabine In diese Baugruppe wurden neben der Fahrerkabine selbst, dem Fahrersitz und dem Werkzeugkasten noch die Anhänger- bzw. Anbauvorrichtungen und die Motorhaube einbezogen.
- 6. Hydraulische Anlagen Zylinder, Hydraulikschläuche usw.

b) Mährescher

Bei den Mähreschern würde in gleicher Weise verfahren. Da man beim selbstfahrenden Mährescher Maschinenteile vorfindet, die den in Schleppern vorhandenen entsprechen oder sehr ähnlich sind, wurden die obengenannten Baugruppen 1 bis 6 auch auf diesen Maschinentyp übertragen. Die übrigen Teile des Mähreschers faßten wir in zwei weiteren Baugruppen zusammen:

- 7. Druschwerk Dreschtrammel und -Korb, Schüttler, Reinigung, Fördereinrichtungen usw.
- 8. Schneidwerk Alle Teile des Schneidwerks sowie Einzugschnecke und Schrägförderband.

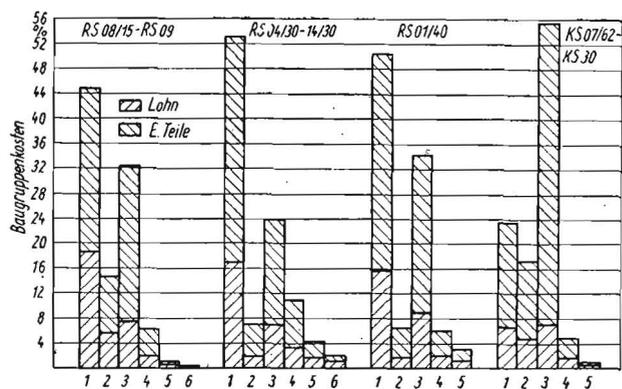


Bild 1. Anteile der Baugruppen an den jährlichen Reparaturkosten bei Schleppern.  
1 Motor, 2 Getriebe, 3 Fahrwerk, 4 E-Anlagen, 5 Fahrerkabine, 6 hydraulische Anlagen

Ergebnisse der Baugruppenuntersuchung

Die Ergebnisse der Baugruppenuntersuchung sind in den Tabellen und graphischen Darstellungen enthalten. Gegenüberstellungen mit Ergebnissen von anderer Seite können in diesem Zusammenhang nicht vorgenommen werden, da in der Fachpresse über entsprechende Untersuchungen noch nicht berichtet wurde.

Tabelle 1 und Bild 1 zeigen zunächst die Untersuchungsergebnisse bei Schleppern. Die Ergebnisse für die einzelnen Baugruppen sind als prozentuale Anteile von der jährlichen Gesamtsumme angegeben.

a) Untersuchungsergebnisse bei Schleppern

Bei der Betrachtung der Ergebnisse bei Radschleppern zeigt sich, daß die Baugruppe „Motor“ bezüglich ihres Reparaturkostenanteils an erster Stelle steht, gefolgt von den Baugruppen „Fahrwerk“, „Getriebe“ und „elektrische Anlagen“. Diese ersten vier Baugruppen sind auch die Hauptkostenträger, während die Baugruppen „Fahrerkabine“ und „hydraulische Anlagen“ nur untergeordnete Plätze einnehmen.

Eine Änderung der Reihenfolge erscheint beim Kettenschlepper. Hier tritt die Baugruppe „Fahrwerk“ infolge des starken Verschleißes der Gleisketten an die erste Stelle.

Aus Tabelle 1 und Bild 1 geht hervor, daß die Baugruppe „Motor“ bei den Radschleppern mit 44 bis 53% und beim Kettenschlepper mit 23% an der Jahressumme der Reparaturkosten beteiligt ist. Da die gesamten Reparaturkosten je Einsatzjahr beim Kettenschlepper um das 1,7- bzw. 2,1fache höher liegen als bei den Radschleppern RS 01 und RS 04 bzw. RS 14, sind die Reparaturkosten für die Baugruppe „Motor“ beim Kettenschlepper trotz des erheblich geringeren Anteils an den jährlichen Gesamtaufwendungen noch um 22 bzw. 36% höher als bei den genannten Radschleppern.

Dieser Anteil ist als sehr hoch zu betrachten. Als Ursache für die Höhe der Reparaturkosten ist unter anderem das starre Festhalten an der bestehenden Pflegeordnung anzusehen. Der Reparaturplan sieht vor, daß nach einem bestimmten Treibstoffverbrauch die Motoren durch entsprechende Austauschaggregate ersetzt werden. Viele Praktiker sprechen sich jedoch gegen diesen schematischen Reparaturablauf aus. Im Interesse einer Reparaturkostensenkung sollen die Motoren unter ständiger Kontrolle gehalten und zum Zeitpunkt der laut Pflegeordnung planmäßigen Überholung besonders kritisch auf ihren Abnutzungsgrad untersucht werden. Es zeigt sich dabei, daß ein großer Teil der Motoren weitere 50% der festgesetzten Treibstoffmenge verarbeiten kann, bis der technische Zustand eintritt, bei dem eine Generalüberholung wirtschaftlich gerechtfertigt ist. In diesem Zusammenhang ist es aber notwendig, darauf hinzuweisen, daß auf die Einhaltung und ordentliche Ausführung der Pflegegruppen 1 bis 4 ganz besonders geachtet werden muß, da sie erst die Voraussetzungen für die längere Nutzungsdauer des Motors schaffen.

Erwähnenswert für diese Baugruppe sind auch die Schäden, die nicht während des Produktionsprozesses entstehen, sondern deren Ursachen Bedienungsfehler oder sonstige Unachtsamkeiten sind. Als Beispiel seien nur die Zylinderkopfrispe genannt, die in den Wintermonaten häufig auftreten und die Reparaturkostensumme erheblich ansteigen lassen.

Die Baugruppe 2 „Triebwerk“ hat einen Anteil bei den Radschleppern von 6,9 bis 14,6% und beim Kettenschlepper von 16,8%. Während die Werte der Schlepper RS 01 sowie RS 04 und RS 14 mit 7,3 und 6,9% fast in einer Ebene liegen, erhöhen sich die Anteile beim RS 08 und RS 09 auf 14,6% und dem KS auf 16,8%. Im ersten Falle sind die Kosten fast ausschließlich auf einen normalen Verschleiß zurückzuführen, woraus man auf eine den praktischen Einsatzbedingungen angepaßte Konstruktion schließen kann. Anders ist es bei den letztgenannten Schleppern. Hier traten Mängel auf, die nur durch die Herstellerbetriebe eine Abänderung erfahren können (z. B. Ausgleichgetriebe beim KS).

Bei der Baugruppe 3 „Fahrwerk“ steigt der Anteil des Kettenschleppers mit etwa 55% gegenüber den Radschleppern mit 24 bis 40% um fast das Doppelte an. Das ist erklärlich, weil Ketten und Antriebsselemente mit der Fahrbahn in enge Verbindung treten und eine große Oberfläche dem Verschleiß ausgesetzt ist. So wird die Baugruppe „Fahrwerk“ bei jährlich durchschnittlich 1400 Einsatzstunden, in der Regel mit den Kosten eines Satzes neuer und eines Satzes ausgebuchter Ketten sowie der entsprechenden Antriebs- und Stützelemente belastet.

Auch beim Fahrwerk der Radschlepper ist es hauptsächlich die Bereifung, deren Verschleiß sich bestimmend auf die Anteilhöhe der Baugruppe auswirkt.

In der vierten Baugruppe „elektrische Anlagen“ liegen die Werte der Schlepper RS 01, RS 08 und RS 09 sowie KS 07 und KS 30 zwischen 4,5 und 6,5%. Sie sind als ausgeglichen anzusprechen. Außerhalb dieses Bereiches liegen der RS 04 und der RS 14 mit 10,8%. Hier konnten häufig eintretende Schäden bei den Starteinrichtungen und Lichtmaschinen festgestellt werden.

Die Baugruppen 5 und 6 sind hinsichtlich des Kostenanteils von nur untergeordneter Bedeutung.

In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob die Anteile der Baugruppen an den jährlichen Reparaturkosten mit denen am Abgabepreis des Schleppers etwa übereinstimmen, oder ob sich unterschiedliche Werte ergeben.

Tabelle 1. Der prozentuale Anteil der Baugruppen an den jährlichen Reparaturkosten bei Schleppern

Schleppertyp	Motor			Triebwerk			Fahrwerk			Elektr. Anlagen			Fahrerkabine			Hydr. Anlagen		
	Lohn	E-Teile	ges.	Lohn	E-Teile	ges.	Lohn	E-Teile	ges.	Lohn	E-Teile	ges.	Lohn	E-Teile	ges.	Lohn	E-Teile	ges.
RS 01	15,6	34,6	50,2	1,7	5,6	7,3	8,7	25,2	33,9	1,8	3,9	5,7	1,2	1,7	2,9	—	—	—
RS 04 und RS 14	16,7	36,3	53,0	1,8	5,1	6,9	6,9	16,6	23,5	3,1	7,7	10,8	1,6	2,4	4,0	1,0	0,8	1,8
RS 08 und RS 09	18,6	28,1	44,7	5,6	9,0	14,6	7,1	25,2	32,3	2,4	4,1	6,5	0,6	0,8	1,4	0,2	0,3	0,5
KS 07 und KS 30	7,5	15,5	23,0	4,6	12,2	16,8	6,8	48,3	55,1	1,5	3,0	4,5	0,5	0,1	0,6	—	—	—

Tabelle 2. Anteile der Baugruppen in Prozent am Industrieabgabepreis a und an den jährlichen Reparaturkosten b

Schleppertyp	Motor		Triebwerk		Fahrwerk		Sonstiges	
	a	b	a	b	a	b	a	b
KS 07	27,9	23,0	19,6	16,8	33,1	55,1	19,4	5,1
RS 08 und 09	33,6	44,7	35,5	14,6	21,7	32,3	9,2	8,4

Tabelle 3. Der prozentuale Anteil der Baugruppen an den jährlichen Reparaturkosten bei Mähdreschern

Maschinentyp	Motor			Triebwerk			Fahrwerk			Elektr. Anlagen		
	Lohn	E-Teile	gesamt	Lohn	E-Teile	gesamt	Lohn	E-Teile	gesamt	Lohn	E-Teile	gesamt
E 172 bis 175	9,5	17,6	27,1	0,5	0,1	0,6	1,8	8,9	10,7	0,8	4,5	5,3

Fortsetzung von Tabelle 3

Maschinentyp	Fahrerkabine			Hydr. Anlagen			Druschwerk			Schneidwerk		
	Lohn	E-Teile	gesamt	Lohn	E-Teile	gesamt	Lohn	E-Teile	gesamt	Lohn	E-Teile	gesamt
E 172 bis 175	0,4	0,5	0,9	0,5	0,3	0,8	13,9	18,6	32,5	7,2	14,9	22,1

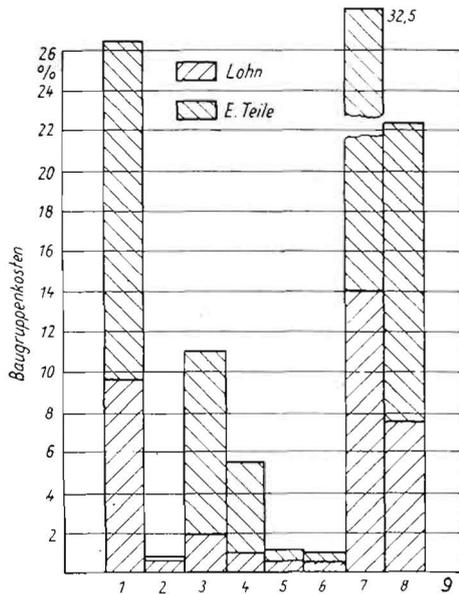


Bild 2. Anteile der Baugruppen an den jährlichen Reparaturkosten bei Mähdreschern.

1 Motor, 2 Getriebe, 3 Fahrwerk, 4 E-Anlage, 5 Fahrerkabine, 6 hydraulische Anlage, 7 Druschwerk, 8 Schneidwerk

In Tabelle 2 werden die Baugruppen „Motor“, „Triebwerk“ und „Fahrwerk“ – als die Hauptkostenträger – hinsichtlich ihrer Anteile am Industrieabgabepreis a und an den jährlichen Reparaturkosten b verglichen. Die genannten Baugruppen sind einzeln angeführt, während die restlichen in der Spalte „Sonstiges“ erscheinen.

Zunächst kann festgestellt werden, daß innerhalb der einzelnen Baugruppen sich für beide Anteile unterschiedliche Werte von Schleppertyp zu Schleppertyp ergeben<sup>1)</sup>. Im einzelnen betrachtet, zeigt der KS 07 eine verhältnismäßig geringe Abweichung der Anteile a und b in den ersten beiden Baugruppen. Bei der Baugruppe „Fahrwerk“ erreicht Anteil b gegenüber a den 1,5- bis 2fachen Wert und ist somit an der Gesamtsumme mit über 55% beteiligt. Die Spalte „Sonstiges“, in der beim KS 07 die Baugruppen „Elektrische Anlagen“ und „Fahrerkabine“ enthalten sind, zeigt hinsichtlich des Reparaturkostenanteils ein besonders günstiges Verhältnis von 4 : 1. Beim RS 09 kann von einer Übereinstimmung oder Annäherung der Anteile a und b nicht gesprochen werden mit Ausnahme der Baugruppen, die in der Spalte „Sonstiges“ zusammengefaßt sind. Während sich bei den Baugruppen „Motor“ und „Fahrwerk“ die Reparaturanteile um etwa 11% über den Herstellungsanteilen bewegen, liegt der des Triebwerks um fast 21% unter dem Anteil der Spalte a.

#### b) Untersuchungsergebnisse von Mähdreschern

Für die Mähdreschere sind die Ergebnisse in Tabelle 3 und Bild 2 enthalten. Wie bereits bei der Erläuterung der Baugruppenein-

<sup>1)</sup> Ein Vergleich mit den Schleppertypen RS 01 und RS 04 bzw. RS 14 kann in diesem Zusammenhang nicht vorgenommen werden, da der VEB Schlepperwerk Nordhausen/Harz Zahlenmaterial über die Herstellungsanteile der Baugruppen nicht zur Verfügung stellte.

teilung erwähnt wurde, kommen bei den Mähdreschern zwei weitere Baugruppen hinzu. Das Druschwerk hat mit 32,5% den höchsten Anteil an der Gesamtsumme, diesem folgen der Motor mit 27,1%, das Schneidwerk mit 22,1%, das Fahrwerk mit 10,7% und die elektrischen Anlagen mit 5,3%. Getriebe, Fahrerkabine und hydraulische Anlagen erreichten Werte, die unter 1% liegen. Hervorzuheben ist der niedrige Triebwerkanteil, der nur 0,6% beträgt.

Obwohl das Druschwerk mit 32,5% die erste Position einnimmt, kann man nicht von einer besonderen Anfälligkeit einzelner Teile sprechen, die während der Untersuchungsperiode außergewöhnlich aufgefallen wären. Da die einzelnen Teile im Arbeitsprozeß starken mechanischen Beanspruchungen unterliegen, ist auch der natürliche Verschleiß entsprechend groß.

Bei der Baugruppe „Schneidwerk“ soll der Messerantrieb erwähnt werden, da er zu Störungen Anlaß gab.

#### Zusammenfassung

Es wird über eine einjährige Untersuchung berichtet, die das Ziel hatte, die Reparaturkosten von 110 Schleppern und 10 Mähdreschern hinsichtlich der für die einzelnen Baugruppen anteiligen Reparaturkosten zu analysieren. Dabei werden besonders die Reparaturkosten für die Baugruppen „Motor“, „Triebwerk“ und „Fahrwerk“ der Schlepper einer kritischen Betrachtung unterzogen und Mängel, die für die Höhe der Reparaturkosten von ausschlaggebender Bedeutung sind, hervorgehoben.

#### Literatur

Forschungsabschlußbericht: Untersuchungen über die Kosten für Reparaturen landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte. Institut für Landtechnik Potsdam-Bornim, April 1959 (unveröffentlicht). A 3935

## Die Arbeitsorganisation in den Werkstätten der MTS (RTS)

Die Arbeitsorganisation ist eine der wesentlichen Voraussetzungen qualitativer Produktionssteigerung in den Reparaturwerkstätten der MTS bzw. RTS. Die hier wiedergegebenen Erfahrungen aus einer MTS-Werkstatt lassen sich zwar nicht allgemein auf die Erfordernisse der RTS übertragen, sie bieten aber doch eine Reihe beachtenswerter Gesichtspunkte für die künftige Arbeit. Die jetzt vor unseren Reparaturwerkstätten in der Landwirtschaft stehenden Aufgaben sind noch größer geworden, ihre Rolle bei der Erfüllung der landwirtschaftlichen Pläne wird jedoch vielfach noch unterschätzt. Ohne Zweifel besitzt aber die technisch einwandfreie und jeweils fristgemäße Bereitstellung des Maschinen- und Geräteparks zu den agrotechnischen Terminen bestimmenden Einfluß auf die termingerechte, verlustlose und betriebswirtschaftlich vorteilhafte Erntebereitstellung, um nur einen Arbeitsbereich herauszugreifen. Hier sind aber teilweise noch erhebliche Fehldispositionen und arbeitsorganisatorische Unterlassungssünden von seiten der Abteilung Technik der MTS bzw. RTS zu verzeichnen.

Zur Debatte sollen hier nicht die Reparaturverfahren stehen, darüber wurde bereits des öfteren berichtet und die modernen Instandsetzungsverfahren, wie Baugruppenverfahren, Stationäre Fließmethode, kreisweise Spezialisierung der Werkstätten, setzen sich in der Praxis immer mehr durch. Aber gerade diese Verfahren bedingen reibungslosen Betriebsablauf, vorzügliche Qualitätskontrolle usw. Der Betriebsablauf auf dem Gebiet der Reparatur und Überholung von Maschinen und Traktoren in unseren MTS/RTS wird leider oft noch zu einseitig vom Gesichtspunkt einer schnellstmög-