

Vorratsbunker, der zusammen mit einem Förderband auf einen 3-Mp-Traktor montiert wird. Als Zusatzaggregat wird das Ladegerät PB-35 verwendet, dessen Frontschaufel den Dünger aus dem Haufen aufnimmt und in den Bunker fördert. Nach dem Heranfahren an das Flugzeug wird der Dünger aus dem Bunker über das Förderband in den Flugzeugbehälter gebracht. Diese Anlage soll in Zukunft so modifiziert werden, daß sie auch zur Hubschrauberbeladung (MI-2 und KA-26) verwendet werden kann.

In der CSSR ist die Beladung mit festen Stoffen durch Einsatz des hydraulischen Laders HON-050 oder des Kraus T 172 bzw. T 174 voll mechanisiert.

Interesse und Diskussion löste die Mitteilung aus, daß in der CSSR ab 1970 verstärkt mit dem Bau neuer, fester Flugplätze mit Betonpiste sowie ergänzender Einrichtungen (Han-

gar, Werkstattgebäude, Düngerlager, Räume für die Besatzungen) begonnen wurde. Die Kosten einer solchen Anlage betragen 2,8 Mill. Kronen. Auch in der UdSSR und in Bulgarien wird die Anzahl der befestigten Plätze erhöht. In der VR Bulgarien gibt es bis jetzt rund 100 Plätze mit befestigten Pisten; weitere 80 sind geplant. Die Kosten ohne Nebenanlagen liegen bei etwa 80 000 bis 100 000 Lewa. Diese Anlagen sollen sich in etwa 2 bis 4 Jahren amortisiert haben.

Die Tagung endete mit einem intensiven Erfahrungsaustausch und der Unterzeichnung des Protokolls. Sie vermittelte einen interessanten Überblick und gab neue Anregungen für Forschung und Praxis des landwirtschaftlichen Flugzeugeinsatzes in der DDR.

Dr. W. HEYMANN, Institut für Mineraldüngung Leipzig der DAL

A 8455

Zu einigen technischen und technologischen Fragen bei der Durchführung der N-Spätdüngung des Getreides

Dr. M. WINZLER* /
Dipl.-Landw. A. TSCHERSICH** /
Dipl.-Landw. G. MOHRING***

In den vergangenen Jahren konnten die naturwissenschaftlichen und agrotechnischen Grundlagen der den Ertrag und die Qualität erhöhenden N-Spätdüngung bei Getreide weitgehend geklärt und durch Praxisversuche untermauert werden. Nunmehr sind geeignete technologische Verfahren eine weitere wichtige Voraussetzung für die umfassende Eingliederung der N-Spätdüngung in das Produktionsverfahren Getreide und damit zur praktischen Anwendung unter Großflächenbedingungen. Da der Getreidebestand zur Zeit der N-Spätgabe bereits 40 bis 80 cm Höhe erreicht hat, ergeben sich hieraus an die Arbeitsmittel und Arbeitsverfahren spezielle Forderungen. Am besten eignet sich für die Applikation der N-Spätdüngung das Agrarflugzeug. Die Kapazität der im Zeitraum bis 1975 vorhandenen Agrarflugzeuge reicht jedoch nur für einen geringen Teil der für die zusätzliche N-Spätdüngung geeigneten Flächen aus. Daher muß in den kommenden Jahren die Kapazität der Agrarflugzeuge voll bei der N-Spätdüngung genutzt und darüber hinaus müssen in großem Umfang auch Bodengeräte eingesetzt werden.

1. Agrarflugzeuge

Nur der Einsatz von Agrarfluggeräten bietet die Gewähr dafür, den Stickstoffdünger in hochgewachsenen Getreidebeständen völlig beschädigungsfrei und ohne jegliche Beeinträchtigung der Pflanzen auszubringen. Deshalb kann auch der Nutzen dieser Düngungsmaßnahmen nur bei diesem Verfahren in vollem Maße wirksam werden. Den größten Anteil am Bestand von Agrarflugzeugen in der DDR nimmt der Typ Z-37 ein (Bild 1).

Das Verfahren des Flugzeugeinsatzes zur Mineraldüngung gliedert sich in drei Abschnitte:

- Beladung der Transportfahrzeuge im Düngerlager und Transport der Düngemittel zum Arbeitsflugplatz (AFP)
- Übergabe des Düngers und Beladung des Flugzeuges am AFP
- Streuen des Düngers auf dem zu düngenden Feld.

Der Umschlag der Düngemittel erfolgt grundsätzlich in loser Form, da sowohl im zentralen Düngerlager agrochemischer Zentren als auch für die Übergabe auf dem AFP die technologische Grundkonzeption auf die Losedünger-Kette ausgerichtet ist. Eine Zwischenlagerung des Düngers auf dem AFP in losen Haufen — wie es in einigen anderen Ländern üblich ist — wird in der DDR aus Verlustgründen nicht

durchgeführt. Eine solche Möglichkeit besteht nur, wenn der zwischengelagerte Dünger in Folienplanen eingeschweißt werden kann [1].

Die Beladung der Transportfahrzeuge im Düngerlager erfolgt mit dem Beladekran (T 157, T 172, T 174) oder mit Förderbändern, die von der Belademaschine oder den genannten Kränen beschickt werden. Damit ist in diesem Abschnitt des Verfahrens die Handarbeit praktisch ausgeschaltet.

Als Transportfahrzeuge dienen LKW W 50 mit einem Anhänger oder Traktoren mit zwei Anhängern (je Zug ≈ 9 t Nutzmasse). Um Arbeitskräfte einzusparen und die Übergabe des Düngers mechanisiert durchführen zu können, wurden Transportbehälter mit Flachboden (Bild 2) und Schrägboden (Bild 3) entwickelt, die auf dem Fahrzeugboden befestigt sind. Die an den Seiten befindlichen Entleerungsluken gewährleisten eine schnelle und verlustlose Übergabe.

Im ACZ Schafstädt erfolgte eine Weiterentwicklung im Hinblick auf Vergrößerung des Transportvolumens, indem Anhänger HK 8 mit Behältern ausgerüstet wurden (≈ 15 t Nutzmasse); Zugmittel ist der Traktor ZT 300.

Der Einsatz der Transportbehälter mit Flachboden erfordert die Bereitstellung von Seiten-Küppern (W 50, Anhänger für LKW und Traktoren). Die Verwendung einfacher Transportfahrzeuge ohne Behälteraufsatz machte es erforderlich, bei

Bild 1. Mobilkran T 174 beim Beladen des Agrarflugzeuges Z-37



* Institut für Getreideforschung Bebnburg der DAL
** Institut für Mineraldüngung Leipzig der DAL
*** Leiter des ACZ Schafstädt

der Flugzeugbeladung auf dem AFP den Dünger durch 3 bis 4 Arbeitskräfte je Flugzeug von Hand umzuschaukeln. Das sollte endgültig der Vergangenheit angehören.

Eine weitgehende Mechanisierung der Flugzeugbeladung selbst und damit eine Einsparung der oben genannten Arbeitskräfte sowie die Gewährleistung eines zügigen Flugbetriebes durch geringstmögliche Beladezeiten wird durch die Anwendung der Transportbehälter erreicht. In Verbindung damit werden auf dem AFP zur Beschickung des Chemikalienbehälters im Flugzeug der fahrbare Lader T 172 oder der Mobilkran T 174 eingesetzt. An deren Ausleger befindet sich ein flexibler Beladebehälter (Bild 4), dessen Fassungsvermögen der Menge der Chemikalien-Zuladung des jeweiligen Flugzeugtyps entspricht. Im Beispiel beträgt die durch das Agrarflugzeug Z-37 aufzunehmende Menge an Kalkammonsalpeter 550 kg. Durch Ausfließen des Düngers aus dem Transportbehälter wird der am Kran befindliche Beladebehälter gefüllt (Bild 4). Nur eine Arbeitskraft — der Einfüller — ist zum Öffnen und Schließen der Luken notwendig.

Der in Bereitschaft befindliche Kran fährt mit dem gefüllten Beladebehälter so an das Flugzeug heran, daß dieser zur Einfüllöffnung manövriert werden kann. Der Einfüller betätigt die Verschlusskappe am Beladebehälter, und der Dünger fließt im freien Fall in den Chemikalienbehälter des Flugzeuges (Bild 1).

Ein Neuererkollektiv des ACZ Schafstädt entwickelte eine vom Kranfahrer des T 174 hydraulisch bedienbare Öffnungseinrichtung am Beladebehälter (Bild 4), so daß der bisher benötigte Einfüller wegfallen kann, wenn die Entleerung der Transportbehälter durch den LKW-Fahrer bzw. Traktorist vorgenommen wird. Damit wird auch ein bedeutender Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit geleistet. Außerdem kann man dann bei wechselnder Windrichtung das Flugzeug von rechts oder von links beladen.

Das Füllen des Beladebehälters und des Chemikalienbehälters im Flugzeug einschließlich des dazugehörigen Krauspiels (Lastfahrt — Manövrieren — Abschwanken — Leerfahrt) nimmt jeweils rund 1 min Zeit in Anspruch. Außer der Anwendung der Transportbehälter und der schon längere Zeit bewährten Kräne und Beladebehälter sind gut fließfähige Düngemittel und eine hohe Arbeitsfertigkeit und -erfahrung des Kranfahrers Voraussetzungen, um geringstmögliche Beladezeiten zu erreichen. Eine solche leistungsfähige Ergänzungstechnik gewährleistet hohe Tagesleistungen des Flugzeuges. Die vollmechanisierte Flugzeugbeladung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung des Komplexeinsatzes mit zwei Agrarflugzeugen in der Mineraldüngung [2].

Für die Ausbringung von Düngemitteln ist das Agrarflugzeug mit einer Zentrifugalstreueinrichtung mit stufenloser Dosierung ausgerüstet. Dieses Aggregat ist für die Durchführung der N-Spätdüngung besonders geeignet. Die Anlage vom Typ M-63 zeichnet sich durch gute Leistungsparameter aus. Bei einwandfrei granulierten Düngemitteln werden effektive Arbeitsbreiten bis zu 30 m bei $s \% < \pm 20$ erreicht. Auf dem zu düngenden Feld sind zwei Arbeitskräfte als Signalisten eingesetzt, die das Flugzeug bei jedem Arbeitsflug einweisen. Die Entfernung zwischen Arbeitsflugplatz und zu düngendem Feld soll 3 km nicht überschreiten.

In Tafel 1 ist ein Beispiel für die notwendigen Maschinen, Geräte und Arbeitskräfte bei der Durchführung der N-Spätdüngung mit dem Agrarflugzeug dargestellt.

Die Zusammenstellung der Ergänzungstechnik beim Flugzeugeinsatz kann variiert werden, indem als Zugmittel der Traktor ZT 300 oder Traktoren anderer geeigneter Typen, der LKW W 50 sowie als Transportmittel die Anhänger HK 5 oder HK 8 eingesetzt werden. Zur Flugzeugbeladung mit dem Beladebehälter ist am besten der Mobilkran T 174 geeignet, auch unter dem Gesichtspunkt, daß die fernbediente Beladebehälteröffnung angewendet wird, sowie beim Komplexeinsatz zweier Flugzeuge.

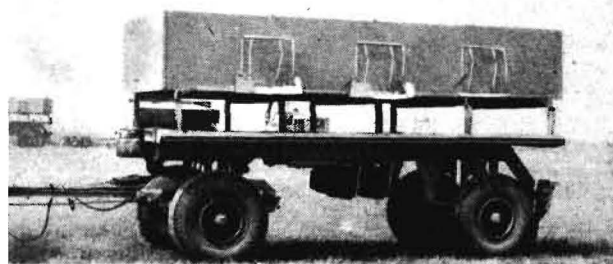


Bild 2. Transportbehälter mit Flachboden (Schafstädt)

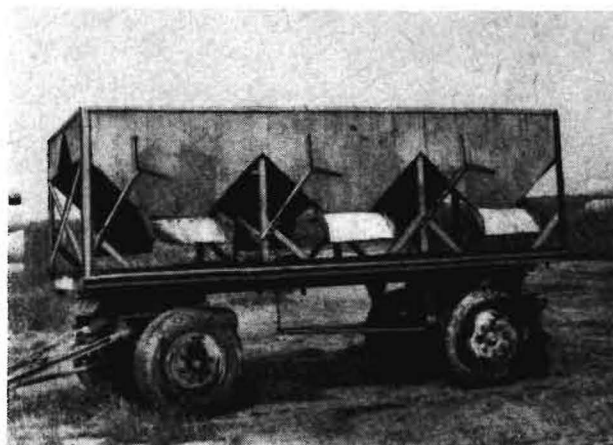


Bild 3. Transportbehälter mit Schrägboden (Laußig)



Bild 4. Füllen des Beladebehälters mit fernbedientem Verschluss

Tafel 1. Erforderliche Arbeitskräfte, Maschinen und Transportmittel bei der Düngung mit dem Flugzeug Z-37

Arbeitsgang	Maschinen/Typ	Geräte Anzahl	Arbeitskräfte Anzahl
Düngemitteltransport	Traktoren MTS-50	2	Traktoristen 2
	Anhänger TH K 5 Flachbodenbehälter (aufmontiert)	4	
Flugzeugbeladung	Kran T 172 mit Beladebehälter	1	Kranfahrer 1 Einfüller 1
	—		Signalisten 2
Ausbringung	Agrarflugzeug Z-37	1	Pilot 1 Mechaniker 1
			gesamt 8

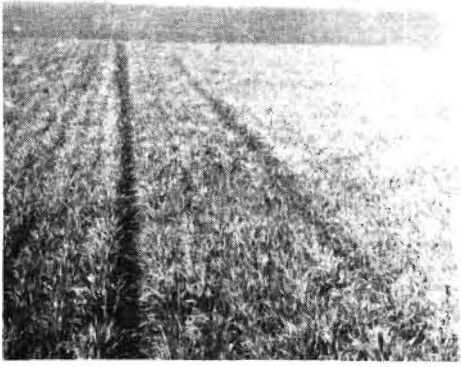


Bild 5. Getreidebestand mit Leitspur

Die Flächenleistung bei der N-Spätdüngung mit dem Flugzeug, der Aufwand an lebendiger Arbeit und die Kosten sind für einige Varianten nach Düngeraufwandmengen und Düngerart in Tafel 3 enthalten.

Die Düngemittelart beeinflusst besonders stark die Leistungsfähigkeit bei höheren Aufwandmengen. Mit Harnstoff sind bei gleichem N-Aufwand je Hektar höhere Leistungen und niedrigere Verfahrenskosten zu erreichen als beim Kalkammonsalpeter (KAS). Außerdem bringt der Einsatz von Harnstoff wesentliche Arbeitserleichterungen mit sich.

2. Bodengeräte

Der Einsatz von Bodendüngerstreuern zur N-Spätdüngung des Getreides ist auch in Zukunft aufgrund der begrenzten Flugzeugkapazität, der starken Beeinflussung des Flugzeugeinsatzes durch die meteorologischen Bedingungen und auf nicht besiegbaren Flächen unbedingt erforderlich.

Da die Applikation der zweiten N-Gabe in Getreidebeständen über 40 cm Wuchshöhe erfolgt, muß angestrebt werden, daß beim Einsatz von Bodengeräten die Beschädigung des Getreidebestandes in den Fahrspuren der Traktoren möglichst gering gehalten wird. Das setzt voraus, daß auf den für die N-Spätdüngung mit Bodengeräten vorgesehenen Flächen Leitspuren angelegt sind.

2.1. Leitspuren

Über die Leitspurmethode wurde in der Literatur mehrmals berichtet [3], [4]. KROSCHEWSKI definiert als „Leitspuren... unbedrillte Fahrspuren, in denen bei allen der Aussaat folgenden Arbeitsgängen mit dem Traktor gefahren wird“ (Bild 5). Die Spurweiten und Arbeitsbreiten der Maschinen für die Düngungs- und Pflegemaßnahmen müssen daher einheitlich und auf die Leitspuren abgestimmt sein. Ausgehend von der Grupparbeitsbreite 2,50 m ist gegenwärtig ein Abstand der Leitspur von 10 m zweckmäßig.

Bei der Anlage der Leitspur müssen Spurweite und Reifenbreite des für die Durchführung der Pflegearbeiten eingesetzten Traktors berücksichtigt werden (Bild 6).

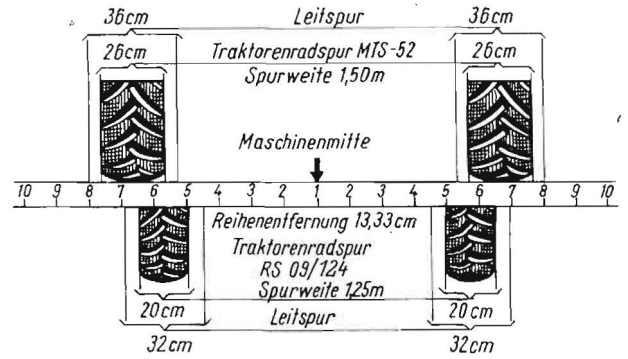


Bild 6. Stellbrettausschnitt zum Anlegen von Leitspuren der Spurweite 1,50 m und 1,25 bei 10 m Arbeitsbreite 1/4

Die unbedrillten Fahrspuren sollten etwa 10 cm breiter sein als die Reifenbreite des zum Einsatz kommenden Traktors. Um das Getreide in den durch die Bestockung verengten Spurschichten nicht niederzufahren, sind vor den Rädern des Traktors und ggf. der Anhängespritze Halmteiler anzubringen.

2.2. Anforderungen an eine Streumaschine

Für das Ausbringen der zusätzlichen späten N-Gabe sind die gegenwärtig in der Landwirtschaft vorhandenen Düngerstreuerarten nicht geeignet.

Es ist daher eine dringende Forderung an die Landmaschinenindustrie, die noch bestehende Lücke im Maschinensystem für die Getreideproduktion durch Bereitstellung eines Spezialdüngerstreuers für diesen Zweck zu schließen. Die wesentlichen Forderungen an eine solche Maschine sind in Tafel 2 zusammengestellt.

Der als Prototyp hergestellte D 028-3 [5] weist ähnliche Kennwerte auf und kann nach entsprechender konstruktiver Verbesserung die notwendige Ergänzung des Maschinensystems Getreideproduktion bringen. Diese Maschine kann auch bei der N-Kopfdüngung und Grunddüngung zu Getreide und anderen Kulturen eingesetzt werden.

2.3. Arbeitsverfahren

Beim Ausbringen der Spät-N-Gabe mit der Streumaschine D 028 ist durch den Komplexeinsatz von 5 bis 6 Düngerstreuern eine günstige Auslastung der Aufbereitungs-, Beladungs- und Transporttechnik gewährleistet. Zu einem Komplex von 5 bis 6 Düngerstreuern gehören zwei mit Behältern ausgerüstete Transporteinheiten (Traktoren oder LKW mit Anhängern). Die Behälter sind mit Übergabeeinrichtungen versehen.

Die mit den Bodengeräten im Komplexeinsatz erreichbaren Leistungen entsprechen etwa denen eines Flugzeuges Z-37; der Bedarf je ha an AKh/ha ist etwa gleich, und die Verfahrenskosten liegen für vergleichbare Aufwandmengen je ha an Dünger in fester Form um etwa 40 bis 45 Prozent niedriger als beim Flugzeug (Tafel 3).

Tafel 2. Forderungen an Spezial-Düngerstreuer für die N-Spätdüngung des Getreides

Grundtyp	Zentrifugalstreuer Anbau- oder Aufsattelmachine
Antriebstraktor	0,9-Mp-Klasse
Behälterinhalt	0,5 m ³
Nutzbare Arbeitsbreite	10 m (s % < 15) bei granul. Dünger
Strommengenbereich ¹	50 ... 1000 kg/ha
Dosierstufen	bis 300 kg/ha über 300 kg/ha
Abwurfhöhe der Schleuderscheibe	≧ 100 cm
Aufgabehöhe	≧ 150 cm
Arbeitsgeschwindigkeit	bis 15 km/h
Leistung T ₀₄	≧ 6,0 ha/h

¹ Der für die N-Spätdüngung dringend benötigte Düngerstreuer sollte zur besseren Auslastung auch für das Ausbringen anderer Düngerarten einsetzbar sein.

Tafel 3. Vergleich der Verfahren zur N-Spätdüngung (Aufwandmenge 40 kg/ha N)

	Anz. AK	Leistung in T ₀₆ ha/h	Aufwand je ha AKh M	
Flugzeug Z-37				
90 kg/ha Harnstoff	8	19,0	0,57	21,80
160 kg/ha KAS	8	18,0	0,58	22,70
Düngerstreuer D 028-3 (6 Maschinen im Komplex)				
90 kg/ha Harnstoff	10	21,0	0,62	13,60
160 kg/ha KAS	10	20,4	0,66	14,40
Spritzmaschine S 041 (3 Maschinen im Komplex)				
90 kg/ha Harnstoff in 600 l H ₂ O	7	5,4	1,4	24,60

Die N-Spättdüngung kann auch in Form von Harnstofflösung (je ha 60 bis 80 kg Harnstoff in 600 l Wasser) mit Feldspritzmaschinen (S 293 oder S 041) ausgebracht werden.

Im LVG Gülzow wird die zusätzliche N-Spättdüngung seit 1966 auf den Wintergersten- und Roggenflächen nach diesem Verfahren vorgenommen. Der Harnstoff wird in die Spritzbrühebehälter geschüttet und löst sich beim Auffüllen mit Wasser /6/.

Bei richtiger Höheneinstellung der Spritzbarren ist eine gleichmäßige Benetzung der Pflanzen und eine sehr genaue Verteilung der N-Gabe auf 10 m Arbeitsbreite gewährleistet. Auch bei diesem Verfahren sind Leitspuren im Bestand Voraussetzung.

Die Flächenleistung dieses Verfahrens ist geringer und der AKH-Bedarf höher als bei den übrigen Varianten. Die Verfahrenskosten entsprechen etwa denen der Variante Flugzeug-Düngung. N-Gaben über 27 bis 40 kg/ha können wegen der Gefahr der Verätzung mit Spritzmaschinen nicht ausgebracht werden. Die N-Spättdüngung mit Harnstofflösung ist damit eine brauchbare Übergangslösung, bis geeignete Spezialdüngerstreuer für die N-Spättdüngung des Getreides zur Verfügung stehen.

Zusammenfassung

Die umfassende Anwendung der N-Spättdüngung zu Getreide erfordert neben der vollen Auslastung der Flugzeugkapazitäten in großem Umfang den Einsatz von Bodengeräten. Es werden die Verfahren der N-Spättdüngung mit Flugzeug, Schleuderdüngerstreuer und Spritzmaschine verglichen und spezielle Forderungen für den Einsatz von Bodengeräten genannt.

Literatur

- /1/ —: Luftdichtes Einschweißen von Düngemitteln in Folienplanen. Wir machen es so. Ausgabe A (1970) Heft 4, S. 70
- /2/ MÖHRING, G. / W. HEYMANN / A. TSCHEIRSICH: Verbesserte Verfahren für die Beladung von Agrarflugzeugen. Informationen des Landmaschinen- und Traktorenbaues der DDR (1970) Heft 2, S. 29 bis 31
- /3/ BANNEICK, A.: Spurschichtverfahren im Getreidebau. Feldwirtschaft (1967) Heft 3, S. 143
- /4/ KROSCHEWSKI, A.: Durch Anwendung der Leitspurmethode im Getreidebau zur Ertragssteigerung, Qualitätserhöhung, Kostensenkung. Rostock 1970
- /5/ —: Neue Landtechnik — Schleuderdünger-Streuer. Feldwirtschaft (1970) Heft 10, S. 462 und 463
- /6/ KROSCHEWSKI, A. / D. MIETHE: Die technische Durchführung der N-Spättdüngung im LVG Gülzow. Feldwirtschaft (1967) Heft 6, S. 209. A 8302

Dr.-Ing. U. MITTAG, KDT*

Gründung der Wissenschaftlichen Sektion „Technologie und Mechanisierung in Tierproduktionsanlagen“ der KDT

Auf Beschluß des Fachverbandes Land- und Forsttechnik KDT wurde am 9. Juli 1971 die Wissenschaftliche Sektion „Technologie und Mechanisierung in Tierproduktionsanlagen“ auf der „agra 71“ in Leipzig-Markkleeberg gegründet.

Mit der Gründung der Sektion verbinden die in der landtechnischen Industrie, in den Projektierungseinrichtungen, in der landwirtschaftlichen Praxis und in wissenschaftlichen und Hoch- und Fachschuleinrichtungen tätigen Mitglieder der KDT hohe Erwartungen für die Entwicklung der überbetrieblichen, interdisziplinären sozialistischen Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiet des landwirtschaftlichen Produktionsanlagenbaues.

Die Wissenschaftliche Sektion stellt sich die Aufgabe, mit Hilfe aller Organisationsformen der KDT die Verbreitung anwendungsbereiter wissenschaftlicher Erkenntnisse durchzusetzen, die auf den vierteljährlich stattfindenden Beratungen der Sektionsmitglieder ausgetauscht werden.

Die Mitglieder der Sektion kommen aus vielen Bereichen der Praxis und der Wissenschaft, der Landwirtschaft, der Landtechnik und aus dem Bauwesen. Damit wird den sehr vielfältigen Problemen des landwirtschaftlichen Produktionsanlagenbaus Rechnung getragen. Die Tätigkeit der Sektion kann sich demzufolge auf ausgesprochene Querschnittsprobleme erstrecken, wie sie für den Anlagenbau typisch sind. Einige seien hier genannt, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben:

- Methoden der sozialistischen Wissenschafts- und Wirtschaftsorganisation zur Erhöhung der Effektivität bei der Vorbereitung und Durchführung des Produktionsprozesses
- Systematisierung der Produktionsverfahren und Entwicklung von Vorzugslösungen für die Rationalisierung vorhandener Anlagen und die Einführung neuer, effektiver Verfahren
- Erfahrungsaustausch zur Steigerung der Arbeitsproduktivität, Erhöhung des Gebrauchswertes und Senkung der Kosten im landtechnischen Anlagenbau

— Methoden der Informationsgewinnung und -verarbeitung von der Forschung und Entwicklung über Projektierung, Fertigung und Montage bis zur Inbetriebnahme der Produktionsanlagen zur schnelleren Überleitung wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Praxis.

An die Sektionsmitglieder werden hohe Anforderungen gestellt, da nur durch eine aktive Bereitschaft zur Mitarbeit, durch ein konsequentes Eintreten für beschlossene Maßnahmen und durch einen ständigen und engen Kontakt zu den verschiedenen Gremien und Mitarbeiterkollektiven der KDT auf allen Ebenen eine kontinuierliche und praxiswirksame Arbeit der Sektion möglich ist. Die Wissenschaftliche Sektion stellt sich die Förderung der Neuerer- und Rationalisatorbewegung in den Betrieben sowie die Weiterbildung in den Betrieben der Landwirtschaft und des Anlagenbaus zur besonderen Aufgabe. Sie organisiert den internationalen Erfahrungsaustausch und sorgt durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit für eine schnelle Verbreitung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und praktischer Erfahrungen aus den Produktionsbetrieben.

Die Gründungsveranstaltung der Wissenschaftlichen Sektion wurde von Prof. Dr. habil. H. MAINZ, Stellvertreter des Vorsitzenden des Fachverbandes Land- und Forsttechnik der KDT, eröffnet. Er erläuterte das Anliegen der Sektion und ging besonders auf die sozialistische Gemeinschaftsarbeit zwischen Landwirtschaft, Industrie und staatlicher Leitung ein. Er sicherte der Sektion die Unterstützung durch den Vorstand des Fachverbandes zu und berief die Mitglieder des Vorstandes.

Als Vorsitzender wurde Prof. Dr. agr. habil. THURM, Direktor der Sektion für Kraftfahrzeug-, Land- und Fördertechnik der TU Dresden, berufen.

* Universität Rostock, Sektion Landtechnik (Direktor: Prof. Dr.-Ing. habil. CHR. EICHLER)