

Die Entwicklung der Kooperationsbeziehungen im landwirtschaftlichen Transportwesen im Zeitraum von 1965 bis 1970

Die Erfüllung der der Landwirtschaft im Programm des VI. Parteitagess der SED gestellten Aufgaben verlangt die differenzierte Anwendung des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft in den sozialistischen Landwirtschaftsbetrieben. Im Beschluß des VI. Parteitagess heißt es im Zusammenhang damit:

„In sozialistischer Zusammenarbeit mit Industrie und Landwirtschaft sind weitere Be- und Entladegemeinschaften zu bilden und Mechanismen für den Güterumschlag in den Verkehrsknotenpunkten zu konzentrieren und voll auszulasten. Dadurch wird es möglich, die Be- und Entladezeiten zu verkürzen und den Umlauf der Fahrzeuge weiter zu beschleunigen.“

Eine umfassende Einschätzung erfuhren die Kooperationsbeziehungen u. a. auf dem 7. Plenum des ZK der SED.

Die Ausgliederung des größten Teiles der zwischenbetrieblichen Transporte der Landwirtschaftsbetriebe ist eine Möglichkeit zur Konzentration der Produktion, da diese Arbeiten nicht unmittelbar mit dem landwirtschaftlichen Produktionsprozeß zusammenhängen, ja den eigentlichen Produktionsprozeß oft nicht merklich stören.

An Bezugs- und Absatzgütern sind je ha LN 5 bis 14 t zu transportieren, das entspricht 15 bis 30 % des Gesamttransportvolumens [1]. Durch Ertragssteigerung in der Landwirtschaft und die Erhöhung der Leistungen der Viehwirtschaft bis zum Jahre 1970 sowie die stärkere Verflechtung mit anderen Zweigen der Volkswirtschaft wird sich der Transportgutanteil um 15 bis 25 % erhöhen.

Erschwerend kommt beim Transport und Umschlag der landwirtschaftlichen Güter noch hinzu, daß der größte Teil der Güter in den Monaten August bis November zu transportieren ist.

Führt der Landwirtschaftsbetrieb die Bezugs- und Absatztransporte selbst durch, so mangelt es meistens an der geeigneten Umschlagtechnik. Soweit sich der sozialistische Landwirtschaftsbetrieb mit entsprechender Umschlagtechnik ausgerüstet hat, wird sie für den eigenen Betrieb mangelhaft ausgelastet. Außerdem ist es meistens aus Platzgründen nicht möglich, daß eine große Anzahl von Betrieben gleichzeitig auf den Ladestraßen der DR Be- und Entladungen durchführt.

Zur Rationalisierung der Transportarbeiten in der Landwirtschaft ist die Ausgliederung der zwischenbetrieblichen Transporte aus dem Aufgabenbereich der landwirtschaftlichen Produktionsbetriebe unerlässlich. Eine Konzentration des landwirtschaftlichen Güterumschlages auf Wagenlagungs-Knotenbahnhöfen der Deutschen Reichsbahn unterstützt diese Tendenz. Die an solchen Bahnhöfen auf der Grundlage der BHG bzw. LPG-Gemeinschaftseinrichtungen entstehenden genossenschaftlichen Versorgungsbetriebe gehen mit dem landwirtschaftlichen Betrieb je nach Entwicklungsstand Vertragsbeziehungen über Umschlag, Transport und Lagerung der Transportgüter ein.

Der Einzugsbereich eines solchen genossenschaftlichen Versorgungsbetriebes sollte 8000 bis 16 000 ha LN umfassen. Die mittlere Entfernung von höchstens 10 km dürfte nur in Ausnahmen bei besten Straßenverhältnissen überschritten werden. In Gebirgslagen und Gebieten mit ausgedehnten Waldungen können sich auch kleinere Einzugsgebiete als notwendig erweisen.

Nach den bisherigen Erkenntnissen und bei Zugrundelegung der jährlichen Umschlagmenge bei der Reichsbahn ergeben sich etwa folgende Typen von genossenschaftlichen Versorgungsbetrieben bei gleichzeitiger Übernahme von Transport, Umschlag und Lagerung (nach ZÖNNICHEN [2]):

Typ A	etwa	20 000 bis	40 000 t
Typ B	etwa	50 000 bis	70 000 t
Typ C	etwa	100 000 bis	130 000 t

Die Anzahl der sich entwickelnden Einrichtungen je Typ kann nach Kalkulationen vorläufig folgendermaßen veranschlagt werden:

Typ A	=	150 Einrichtungen
Typ B	=	390 Einrichtungen
Typ C	=	60 Einrichtungen

Aufgabenabgrenzung bei ausgegliedertem, zwischenbetrieblichem Transport nach Gutarten

Der Landwirtschaftsbetrieb schließt Verträge mit dem genossenschaftlichen Versorgungsbetrieb über die von ihm durchzuführenden zwischenbetrieblichen Transporte und die Zwischenlagerung einzelner Güter (Mineraldünger usw.) ab. Die gegenseitigen Verpflichtungen, besonders bei Absatztransporten die Beladung, und bei Bezugstransporten die Entladung von Fahrzeugen der genossenschaftlichen Versorgungsbetriebe, werden auf vertraglicher Basis geregelt.

Der genossenschaftliche Versorgungsbetrieb kann sich mit seiner Transport- und Umschlagkapazität aus ökonomischen Gründen zunächst nicht auf den Spitzenbedarf einstellen. Um die auftretenden Transportarbeitspitzen zu brechen, wird der Ergänzungsbedarf an Transportraum in erster Linie vom öffentlichen Kraftverkehr zur Verfügung gestellt und vertraglich durch den genossenschaftlichen Versorgungsbetrieb gebunden und eingesetzt. Der in diesen Kampagnen notwendige Ergänzungsbedarf an Umschlagmechanismen (Lader) wird zum Teil von den Landwirtschaftsbetrieben zur Verfügung gestellt.

Bei den Absatztransporten erscheint folgende Ausgliederung vorteilhaft:

Getreide, Ölsaaten und Hülsenfrüchte

Mit der weiteren Spezialisierung der Lagerkapazitäten beim VEAB werden sich die Transportentfernungen vergrößern. Der Einsatz schnelllaufender Transportmittel (LKW) ist dann in stärkerem Maße notwendig. In Zukunft sollte der zwischenbetriebliche Getreidetransport von den genossenschaftlichen Versorgungsbetrieben übernommen werden. Forschungen müssen noch Antwort geben auf die Frage, ob zur Erreichung einer maximalen Umschlaggeschwindigkeit der Transportmittel eine kurzzeitige Zwischenlagerung der Mähdruschprodukte in entsprechenden Behältern ökonomisch vertretbar ist.

Zuckerrüben- und Kartoffeltransporte

werden von den Fahrzeugen der genossenschaftlichen Versorgungsbetriebe vom Feldrand bei Zuckerrüben und vom Zwischenlager des zentralen Kartoffelsortierplatzes zur Umschlagstelle der DR bzw. direkt zum Verbrauchs- oder Verarbeitungszentrum durchgeführt.

Obst und Gemüse

Die Abfuhr erfolgt in netzbespannten Paletten, Kisten oder anderen Gefäßen vom Feld bzw. Zwischenlager in Regie der GFG Obst und Gemüse. Den Transport der

Milch

besorgen Spezialfahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Aufsatzbehältern des VEB Kraftverkehr, die in Regie der Molkereien die Milch von den Milchsammelstellen übernehmen.

Schlacht- und Nutzvieh

wird mit Spezialfahrzeugen des Aufkaufbetriebes vom Landwirtschaftsbetrieb abgeholt.

Bei den Bezugstransporten erscheint folgende Aufgabenabgrenzung zwischen den Verkehrsträgern vorteilhaft:

* Institut für Landtechnik der Hochschule für LPG Meißen (Direktor: Dr. K. MÜHREL)

Die *genossenschaftlichen Versorgungsbetriebe* transportieren zum Feldrand bzw. Hof folgende Erzeugnisse:

- sämtliche Düngemittel
- Brenn- und Baustoffe
- Futtermittel, Saat- und Pflanzgut
- sonstige Produktionsmittel

Der öffentliche Kraftverkehr übernimmt Ferntransporte und Baustellenversorgung.

VEAB

— Zucht- und Nutzvieh sowie lose Futtermittel in Spezialfahrzeugen

Der Kreisbetrieb für materiell-technische Versorgung der Landwirtschaft führt die Ersatzteilversorgung durch.

VEB Minol

— Belieferung der Betriebstankstelle mit Treib- und Schmierstoffen

Die Ausrüstung der genossenschaftlichen Versorgungsbetriebe

Die Ausrüstung der genossenschaftlichen Versorgungsbetriebe mit Umschlagmechanismen kann wie folgt — Zweischichtenarbeit vorausgesetzt — veranschlagt werden:

Gerät bzw. Anlage	Typ A	Typ B	Typ C
Schrapper T 131	2	2	3
Waggonentlademaschine T 335	—	1	1
Kräne — T 174 (T 157/172)	1	1	1
Verladegerät T 215	1	1	1
Fahrbare Förderbänder	4	5	6
Tragbare Förderbänder	3	4	5
Hochbunker (Basis 20 t)	6	8	9

Ausgangspunkt ist, daß die Umschlagarbeiten von der Waggonentlademaschine bzw. vom Kran durchgeführt werden. Die Schrapper sind in erster Linie als Störreserve zu betrachten. In der Hauptkampagne des Hackfruchttransports wird die genossenschaftliche Versorgungseinrichtung in Dreischichten-Arbeit und vertraglicher Bindung von Fahrzeugen

Dr. K. MÜHREL
Dipl.-Landw. M. SEIDEL u. a.*

Die Tradition, den Wagen als Transportmittel für alle Transporte der Landwirtschaft zu betrachten, hat sich bis in die heutigen Tage gehalten. Deshalb sind auch die Forderungen an den landwirtschaftlichen Anhänger gegenüber anderen Maschinen und Geräten ziemlich bescheiden geblieben. In seiner Konzeption ist der landwirtschaftliche Anhänger auch heute noch konservativ. Trotz der mehr als 200 Transportgüter hat man sich in der technischen Ausführung im allgemeinen sehr stark an die üblichen Straßentransportfahrzeuge gehalten, ohne die besonderen Eigenschaften der landwirtschaftlichen Transportgüter und die anders gearteten Transportbedingungen der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Die Einführung von Verfahren mit industriemäßigem Charakter ist aber mit dem traditionellen Anhänger unvereinbar, wenn der Aufwand für die Transportarbeiten — z. Z. 20 bis 25 % der insgesamt aufgewendeten Akl und 50 bis 60 % der Zugarbeitsstunden — und die Kosten im gleichen Maße gesenkt werden sollen wie bei den anderen Arbeitsgängen innerhalb der einzelnen Produktionsprozesse. Da der Transport die Produktion erst vollendet, sind moderne, technisch vollkommene und leistungsfähige Transportmittel genau so notwendig wie moderne Arbeitsmaschinen. Wird weiterhin noch berücksichtigt, daß die Anhänger zahlenmäßig und auch wertmäßig — 200 bis 500 MDN je ha LN — den größten Teil des Gesamtmaschinenbestandes der Landwirtschaft ausmachen, erkennt man die Bedeutung, die dem Anhänger bei der Produktion

* Institut für Landtechnik der Hochschule für LPG Meißen (Direktor: Dr. K. MÜHREL).

des VEB Kraftverkehr sowie einigen Kränen aus Landwirtschaftsbetrieben den Spitzenverkehr zu bewältigen haben.

Als notwendige Ausrüstung mit Fahrzeugen wird für die einzelnen Typen folgendes veranschlagt:

Fahrzeug	Typ A	Typ B	Typ C
LKW bis 3 t einschl. Dumper	2	3	3
LKW bis 5 t (W 50 LAZ u. LAS)	4	6	8
hydraulische Kippanhänger	8	12	16

Die je 1 Nutzmasse der Fahrzeuge zu transportierende Gesamtmasse je Jahr beträgt etwa bei Typ A 800 t, bei Typ B 1000 t und bei Typ C 1200 t, wobei die Nutzmasse der Anhänger nur zu 50 % berücksichtigt wurde.

Dabei dürfte es sich bei diesen Zahlen um einen gewissen Mindestbesatz handeln, denn in dem Maße, wie Grunddüngerstreuen und andere Arbeiten von den genossenschaftlichen Versorgungseinrichtungen im landwirtschaftlichen Betrieb durchgeführt werden, wird sich erst ein optimaler Besatz betrieblich einregulieren.

Um die Kooperationsbeziehungen beim zwischenbetrieblichen Transport zu verbessern, ist es in der nächsten Zeit besonders wichtig, daß

- alle BIG und LPG-Gemeinschaftseinrichtungen die sich hier abzeichnenden Aufgaben klar erkennen und Schritte unternehmen, um die landwirtschaftlichen Betriebe noch mehr von den zwischenbetrieblichen Transporten zu entlasten.
- an den neu eingerichteten Wagenladungs-Knotenbahnhöfen der DR eine zweckmäßige und ausreichende Kapazität von Transport- und Umschlagmechanismen geschaffen wird.

Literatur

- [1] MÜHREL, K.: Untersuchungen zu Fragen der Transporte in landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften. Dissertation, Jena 1959
- [2] ZÖNNICHEN, E.: Untersuchungen über die Einführung von Verfahren mit industriemäßigem Charakter bei Umschlag, Transport und bei der Lagerhaltung von Bezugs- und Absatzgütern der Landwirtschaft. Dissertation, Meißen 1964 A 6110

Anhänger für die sozialistische Landwirtschaft

mit industriemäßigem Charakter in der Landwirtschaft zu kommt.

In den folgenden Ausführungen soll versucht werden, die wesentlichsten Probleme und agrotechnischen Forderungen zu formulieren und eine Konzeption für die künftige Anhängerproduktion zur Diskussion zu stellen.

Welche grundsätzliche Forderungen müssen die landwirtschaftlichen Anhänger für die sozialistische Großproduktion erfüllen?

1. Für eine Reihe von Transportarbeiten sind den Spezialbrigaden und speziell mit Transportarbeiten beschäftigten Arbeitskräften den Transportaufgaben entsprechende Anhänger zur Verfügung zu stellen. So werden beispielsweise Einachsanhänger besonders für Sammeltransporte und bestimmte andere innerbetriebliche Transporte, Anhänger für den Grün- und Saftfuttertransport, den Stallungstransport, den Transport von Leichtguthäcksel und Ballen, Jauche und Gülle, flüssiges Ammoniak, Ammoniakate sowie Vieh notwendig sein. Die Anhänger sind in ihren Parametern genau dem Verwendungszweck anzupassen, so z. B. auch in der Spur. Für die in Hackkulturen laufenden Anhänger ist nach der Umstellung der Reihenweiten der Hackkulturen eine Spur von 1500 mm vorzusehen. Die oft beanstandete geringere Auslastung einiger Spezialanhänger, wie z. B. der für den Transport von Leichtguthäcksel und Ballen mit wesent-