

- e) Zu Vergleichszwecken und für die Arbeitsplanung sind der Bedarf an Traktoren- und Maschinenstunden sowie der Arbeitszeitbedarf aus der Anzahl von Traktoren, Maschinen und Arbeitskräften sowie der Schichtnormzeit und der Schichtleistung zu berechnen, z. B.

$$\frac{2 \text{ (Traktoren)} \cdot 10 \text{ (h)}}{3,66 \text{ (ha)}} = 5,5 \text{ Th/ha,}$$

summiert und auf die Menge bezogen:

$$\frac{46,5 \text{ (Akh/ha)}}{20 \text{ (t/ha)}} = 2,33 \text{ Akh/t}$$

(Th = Traktorstunden)

Zusammenfassung

Ausgehend von der Konzentration des Arbeitskräfte- und Maschineneinsatzes und der technologischen Entwicklung wird festgestellt, daß die üblichen Methoden der Arbeitsplanung nicht ausreichen, um die Wechselbeziehungen zwischen den Arbeitskräften und Maschinen transportverbundener

Arbeitsgänge zu erfassen. Es wird vorgeschlagen, die verbundenen Arbeitskräfte und Maschinen zusammenhängend zu betrachten. Zur Abstimmung des Leistungsvermögens und Ermittlung des Arbeitskräfte-, Maschinen- und Arbeitszeitbedarfes sowie von Arbeitsmaßnahmen werden eine Methode und Rechenhilfsmittel empfohlen.

Literatur

- [1] RÖSEL, W.: Eine Methode zur Ermittlung des erforderlichen Transportraumes. Deutsche Agrartechnik, (1959) H. 3, S. 138
- [2] TISCHLER, H.: Zur Ermittlung der erforderlichen Zahl von Transportmitteln bei der Fließernte. Deutsche Agrartechnik, (1959) H. 8, S. 367
- [3] WEINREICH, H. J.: Die Normung der Transportarbeit in den sozialistischen Landwirtschaftsbetrieben der DDR. Dissertation an der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät Halle 1960
- [4] FINZEL, R. / K. SIEGMEYER: Richtnormenkatalog für Arbeiten mit Traktoren in LPG. Herausgegeben vom Landwirtschaftsrat beim Ministerrat der DDR. VEB Deutscher Landwirtschaftsverlag 1964
- [5] MÄTZOLD, G. / F. ZIMMERMANN: Methodische Hinweise und Richtwerte für die Kalkulation von Verfahrenskosten. Schriftenreihe des Instituts für Landwirtschaft des Bezirkes Karl-Marx-Stadt, (1964) H. 5
- [6] Richtnormenkatalog für Arbeiten der Feldbaubrigaden in den VEG. Herausgegeben vom Ministerium für Landwirtschaft, Erfassung und Forstwirtschaft der DDR. VEB Vordruck-Leitverlag Osterwieck

A 6649

Eine neue Variante des IFA W50, der W50 L/L

Ing. F. HÖGNER*

Nachdem im Planjahr 1966 tausende Lastkraftwagen vom Typ IFA W 50 das moderne Fahrzeugband in Ludwigsfelde passierten, erfolgt nun eine weitere Spezialisierung innerhalb des W50-Programms.

1. Ladekran mit Normalpritsche

So wurde bereits im vergangenen Jahr der Bau von W50-Ladekränen in der Nullserie abgeschlossen. In diesem Jahr werden die Fahrgestelle mit Pritsche serienmäßig in Ludwigsfelde hergestellt (Bild 1).

Um die Nutzmasse von 5 t (4750 kg) voll auszunutzen, wird die Pritsche vom Normaltyp verwendet, jedoch in der Ab-

messung $L = 4500 \times B = 2200 \times H = 500$ mm. Für den Einbau des Ladekrans hinter dem Ganzstahlfahrerhaus ist also eine Verlängerung des Rahmens um 500 mm nötig.

Die Kran- und Bedienelemente werden in Löbau durch die Maschinenfabrik Mühle Söhne montiert (Bild 2).

2. Motor und Kupplung

Auch hier wird der neue Motor mit einer Leistung von 125 PS (M-Verfahren) eingebaut.¹

* VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde, Kundendienst

¹ Dr.-Ing. ZIMMER, Kraftfahrzeugtechnik (1965) H. 7, S. 244 bis 245; (1967) H. 1, S. 13 bis 15

Bild 1. Eine neue Variante des IFA W50 L, der W50 L/L, Idealfahrzeug für Paletten

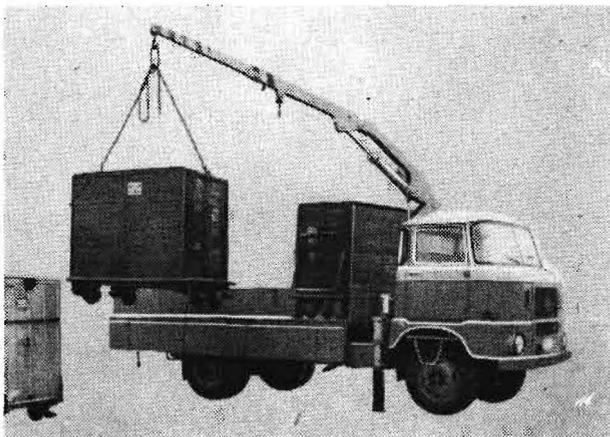
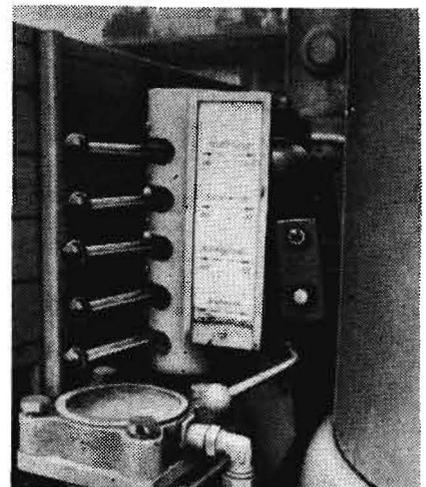


Bild 2. Bedienelemente für den Kran



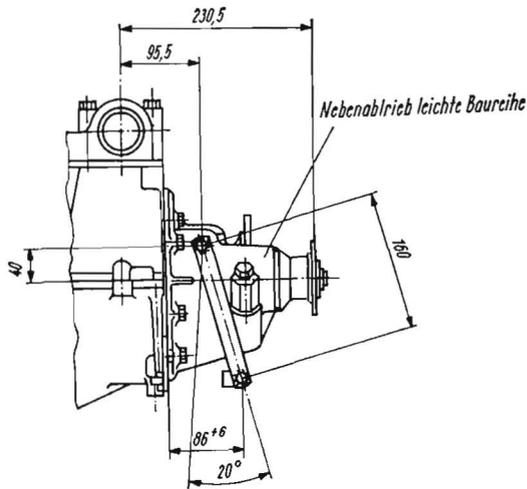


Bild 3. Nebenabtrieb für Pumpe

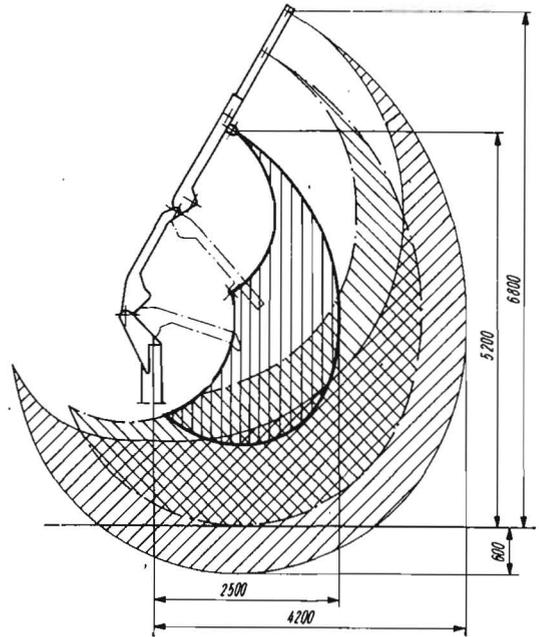


Bild 4. Schwenkbereiche für verschiedene Lastfälle ▶

3. Wechselgetriebe

Es ist das schon seit Jahren bewährte 5-Ganggetriebe, mit dem Steigungen bis zu max. 35% bewältigt werden können. Das Wechselgetriebe ist mit einem leichten Nebenantrieb für die angeflanschte Pumpe ausgerüstet (Bild 3).

Diese Zahnradpumpe ZP—GW25/160 arbeitet mit einem max. Arbeitsdruck von 160 at.

4. Achsen, Federung, Lenkung

entsprechen im wesentlichen dem Normaltyp W 50 L¹. Diese Standardisierung hat für die Ersatzteilhaltung und Instandsetzung große ökonomische Bedeutung.

5. Technische Daten

5.1. Fahrzeug

Vorderachslast leer	3 050 kp
zulässig	3 400 kp
Hinterachslast leer	2 330 kp
zulässig	6 800 kp

Nutzmasse Straße	4 750 kg
zulässige Gesamtmasse	10 150 kg
Radstand	3 700 mm
Wechselgetriebe mit leichtem Nebenabtrieb für angeflanschte Pumpe	050-300.043/0
E-Anlage	Beleuchtung am Kran, Signalanlage, Massekabel

5.2. Ladekran LK 1250

Antrieb — Zahnradpumpe	hydraulisch
Tragkraft [kp]	500 / 800 / 1 250
bei Ausladung [m]	4,2 3,2 2,5
Schwenkbereich (Bild 4)	180° in 30 s
Eigenmasse mit Öl	826 kg
max. Neigung nach oben	60° (gesamt)
max. Neigung nach unten	— 20° (der 1. Ausleger)
min. Ausladung (theor.)	0,5 m
max. Hubhöhe (500 kp)	6,8 m
min. Hubhöhe (500 kp)	— 0,6 m
Bodenfreiheit (Abstützung)	0,34 m
Arbeitsdruck	160 at

A 6779

Ing. M. KASTEN

Vollhydraulischer Autoladekran HDS-1 A aus der VR Polen

1. Die Mechanisierung der landwirtschaftlichen Transporte

Eine der wichtigsten Aufgaben bei der Mechanisierung der Landwirtschaft ist neben der eigentlichen Arbeitsmechanisierung auch die Mechanisierung der Transportarbeiten.

Bei der Lösung dieser wichtigen Aufgabe sind die verschiedensten Technologien möglich, wobei sich unsere „Selbstfahrenden Lader“ T 157, T 170, T 172 und verschiedene Arten Gabelstapler schon gut bewährt haben. Der Besitz reicht aber noch lange nicht aus, um alle Lücken in der Transportkette zu schließen.

Dabei ist bei dem heutigen Mechanisierungsgrad das Problem der schnellen Umsetzung der Hebezeuge von einem Betriebs- teil oder einer Brigade in die anderen kaum gelöst, da die vorhandenen Geräte nicht ausreichend schnell umsetzbar sind. Daraus resultieren dann lange Warte- und Stillstandzeiten oder der Versuch einer manuellen Entladung, was meistens

Wertminderung oder gar Verlust beim Transportgut nach sich zieht.

Im Zuge der komplexen Rationalisierung, der sozialistischen Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion, beim Bemühen um die Kostensenkung und die Steigerung der Arbeitsproduktivität, muß also nicht nur die manuelle Arbeit weitgehend ausgeschaltet, sondern die Arbeit auch so mechanisiert werden, daß sie den kürzesten Zeitaufwand erfordert. Dazu braucht man auch die richtigen zum Betrieb passenden Förder- und Transportmittel.

Die Angebotspalette des Industriezweiges Fördertechnik — in der VVB Takraf vereinigt — ist groß; sie könnte in den verschiedensten Variationen und Technologien eine schnelle und gute Mechanisierung gewährleisten.

Das würde jedoch vielfach hohe Investitionen erfordern (z. B. Brückenkran, Portalkran, Verladebrücken, Hängebahnen usw.), deren Amortisationsrate nur gering wäre.