

Wir diskutieren: Was hemmt den wissenschaftlich-technischen Fortschritt?

Ein Vorschlag, der nicht mehr länger schmoren darf

RUDI BÖHRING, VEB Waggonbau Ammendorf

Es ist eine gute Sache, daß der „Neue Weg“ einen Meinungsaustausch über die Frage „Was hemmt den wissenschaftlich-technischen Fortschritt?“ organisiert hat. Das meine ich nicht nur im allgemeinen Sinne, sondern vor allem dahingehend, daß der „Neue Weg“ die sehr bedeutungsvolle Rolle spielen kann und muß, über hemmende Schranken eines engen Gesichtswinkels hinweg den technischen Fortschritt meistern zu helfen.

Im Beschluß der 25. Tagung des Zentralkomitees heißt es: „Im Produktionsplan der Ministerien für Maschinenbau ist die Produktion der dazu notwendigen modernen Maschinen vorzusehen.“

Im Bereich aller Hauptverwaltungen des Maschinenbaus wird es Erscheinungen geben, daß Produktionsteile gleichen Sortiments in verschiedenen Werken hergestellt werden, hier rentabel und dort verhältnismäßig teuer, ohne daß die Verantwortlichen die besten Erfahrungen systematisch auswerten. Dazu ein Beispiel aus dem Bereich der Hauptverwaltung für Lok- und Waggonbau.

Im Bereich dieser Hauptverwaltung werden eine große Anzahl von Flanschen benötigt. Allein beim Bau von Weitstrecken-Personenwagen sind 1956 für die Heizungsanlage nur in unserem Werk, im VEB Waggonbau Ammendorf, etwa 50 000 Flanschen gleicher Abmessungen erforderlich, hinzu kommen noch etwa *20 000 Flanschen anderer Größen. Diese Flanschen werden alle an der Revolver-Drehbank bearbeitet, oft bei ziemlich hohem Arbeitsaufwand.

So ist es nur allein in unserem Werk, aber es gibt mehrere Waggonfabriken und andere volkseigene Betriebe, die Flanschen produzieren. Die Herstellungskosten sind, soweit ich bisher den Einblick gewinnen konnte, höher als im VEB Waggonbau Ammendorf. Das allein dürfte genügen, um zu beweisen, daß in der Fertigung von

Flanschen etwas getan werden muß, und zwar die Konzentration der Flanschenproduktion auf einen oder einige Betriebe, wo die besten technischen Voraussetzungen bestehen, und die automatische Herstellung dieser Flanschen, die im Waggonbau der Deutschen Demokratischen Republik benötigt werden. Die Kosten für einen solchen Vierspindel-Automat (Halbautomat) würden sich in wenigen Monaten amortisieren.

Da ich acht Jahre lang an Vierspindelautomaten tätig war, machte ich diesen Vorschlag bereits im Januar 1955. „Mensch, eine gute Sache wäre das, und um mindestens die Hälfte billiger würden die Dinger werden“, so sagte der Dreher Karl Vátky. Er war Automatenrichtiger und kennt die Vorzüge und wäre bestimmt bereit, daran mitzuhelfen, daß ein solcher Automat sich in wenigen Monaten bezahlt macht.

Ja, so einleuchtend diese Sache ist, so viele Hemmnisse gibt es aber auch, sie durchzusetzen.

Anläßlich einer Tagung aller Haupttechnologien der Betriebe der HV Lok- und Waggonbau wurde festgestellt, daß diesem Vorschlag eine gute Idee zugrunde liege, daß man eine solche Konzentration der Produktion von Flanschen vornehmen werde, „aber“, hieß es, „einen solchen Automat haben wir in unserem HV-Bereich nicht“. Bei dieser Feststellung blieb es bisher.

Dürfen es die Parteiorganisationen dabei belassen? Nein, auf keinen Fall, zumal es auch Möglichkeiten gibt, ältere Automaten nutzbringender einzusetzen. Ich hatte einmal Gelegenheit, das Leuna-Werk „Walter Ulbricht“ zu besuchen. Dort sah ich in einer Werkhalle einen Vierspindel-Vollautomat stehen. Ich fragte einen Arbeiter: „Sag mal, wozu benötigt ihr diesen Automat?“ Er antwortete: „Siehst's doch, da machen wir Sechskantschrauben.“⁴⁴ Als ich dann fragte, wie oft der Automat