

setzte sich Parteileitung und Gewerkschaftsleitung für die Bildung guter Gleisunterhaltungsbrigaden ein und wandten sich entschieden dagegen, Kollegen aus diesen Brigaden und aus den Gleisbaubrigaden für andere Arbeiten zu verwenden. Die Parteiorganisation entsandte gute Parteimitglieder in diese Brigaden, damit diese feste Arbeitskollektive würden. Die Parteileitung drängte auch darauf, daß sich alle leitenden Wirtschaftsfunktionäre stärker um die Mechanisierung der Gleiswirtschaft kümmerten, damit in absehbarer Zeit die Arbeit der Gleisunterhaltungs- und Gleisbaubrigaden erleichtert würde.

Der vierte Faktor, um die tägliche Planerfüllung zu sichern, ist eine noch bessere Erziehung der Lokführer, Weichensteller und Stellwerker zu hoher, sozialistischer Arbeitsdisziplin. Viele produktive Stunden gehen durch schlechte Schichtablösung verloren. Die Reparaturen steigen enorm an, wenn Lokführer infolge mangelhafter Sachkenntnis und Beherrschung der Luftdruckbremse Bandagen an Abraumwagen beschädigen. Großer Produktionsausfall entsteht, wenn das Zugmeldeverfahren nicht klappt oder das Transportsystem nicht einwandfrei organisiert ist. Diese Dinge spielten in der Auseinandersetzung im Fährbetrieb eine wichtige Rolle.

In Parteigruppenversammlungen deckten die Genossen die ideologischen Ursachen dieser Mängel auf. Zum Beispiel war es nicht selten vorgekommen, daß Transportmeldungen zu spät bei den Schichtleitern eingingen, obwohl eine Anordnung der Werkleitung besteht, daß Transporte 24 Stunden vorher von den Betriebsleitern beim Fährbetrieb anzumelden sind. Die Genossen Fahrdienstleiter hatten sich jedoch dieser Nachlässigkeit gegenüber liberal verhalten. Sie setzten sich nicht mit den betreffenden Betriebsleitern auseinander. Dadurch konnte keine strenge Ordnung im Fährbetrieb geschaffen werden. In Parteigruppenversammlungen wurde den Genossen Fahrdienstschichtleitern klipp und klar gesagt, daß ihr Verhalten Versöhnertum und falsch verstandene Kollegialität sei. Diese Aussprachen halfen, die Arbeit des Fährbetriebs zu verbessern.

Der fünfte Faktor besteht darin, daß eine systematische Reparaturorganisation und die Schnellreparaturmethode eingeführt werden müssen. Ihre Bedeutung wird aber noch zuwenig erkannt. Diese Schlußfolgerung zog die Parteileitung aus der Schnellreparatur am Bagger 617. Bei ihrem Beginn war die vorgesehene Anzahl der Arbeitskräfte nicht vorhanden, und dem Verantwortlichen fiel erst sehr spät ein, daß Schleifschienen gebraucht wurden. Hier und da zeigte sich also mangelhafte Arbeitsvorbereitung, die den Arbeitsablauf hemmte.

Die Parteileitung gab der Abteilungsparteiorganisation Maschinentechnische Abteilung den Hinweis, bei zukünftigen Schnellreparaturen mehr auf einen gut ausgearbeiteten Reparaturplan Einfluß zu nehmen. So werden sich unsere Genossen von nun an darum sorgen, daß rechtzeitig die Durchsicht aller Ersatzteilverzeichnisse erfolgt. Dabei spielt das gründliche Überprüfen des Ersatz- und Verschleißteilverrats eine wichtige Rolle. Das Ziel muß sein, stets zur rechten Zeit die erforderlichen Mengen Ersatzteile in entsprechender Qualität zur Verfügung zu haben.

Gute Materialwirtschaft, vor allem technisch begründete Materialverbrauchsnormen, und praktische Unterweisung aller an der Schnellreparatur beteiligten Kollegen sind also wichtige Voraussetzungen für einen vollen Erfolg. Obwohl es damit bei der Schnellreparatur am Bagger 617 noch nicht richtig klappte, war es möglich, die vorgesehene Reparaturzeit um zwei Tage zu verkürzen, was uns erheblich half, in der Planerfüllung voranzukommen, und was für den Wert der Schnellreparaturmethode spricht.