Erhöht die Arbeitsproduktivität im Transport

In den Beschlüssen der 6. Tagung des Zentralkomitees unserer Partei werden entscheidende Maßnahmen zur Festigung und Weiterentwicklung der volkseigenen Wirtschaft vorgeschlagen. Im Mittelpunkt steht dabei die Steigerung der Arbeitsproduktivität.

Die erfolgreiche Entwicklung der Volkswirtschaft in der Deutschen Demokratischen Republik und der sich ständig steigende Außenhandel stellen an die drei Verkehrsträger, Reichsbahn, Kraft- und Schiffsverkehr, erhöhte Anforderungen. Dazu ist aber eine ständige Verbesserung und Steigerung des gesamten Transportwesens notwendig.

Die Werktätigen im Verkehr, ihnen voran die Helden der Arbeit, Verdiente Eisenbahner und Aktivisten, stehen im ständigen Kampf um die bessere Ausnutzung und Auslastung des vorhandenen Transportraumes, um die Senkung der Umlaufzeit der Güter- und Reisewagen, die von 1946 bis heute von 5,1 Tagen auf 3,7 Tage gesenkt wurde. Die durchschnittliche Verspätung der Züge konnte im Reisezugverkehr auf 0,62 und im Güterverkehr auf 5,28 Minuten herabgedrückt werden. Im Kraftverkehr werden unter besserer Auslastung der Fahrzeuge weit über 100 000 km ohne Generalüberholung erreicht. Die Produktion und die Qualität der Ausbesserung unserer Güter- und Reisewagen in den Ausbesserungswerken steigert sich von Tag zu Tag. Diese Entwicklung zeigt, daß die Eisenbahner und Transportarbeiter immer besser verstehen und bemüht sind, die ihnen im Transportplan gestellten Aufgaben zu erfüllen.

Sie beweisen gleichzeitig damit, welche großen Möglichkeiten zur Verbesserung der Arbeitsproduktivität besonders im Transport bestehen.

Trotz dieser Erfolge der Eisenbahner und Transportarbeiter zeigen sich in einer Reihe von Verkehrszweigen der Reichsbahn, des Kraft- und Schiffsverkehrs, auf dem Gebiete der Produktions- und Verkehrstechnik, der Arbeitsorganisation und in der Anwendung neuer Arbeitsmethoden zur Steigerung der Arbeitsproduktivität noch entscheidende Schwächen.

In der Entschließung zur 6. Tagung des Zentralkomitees der SED werden die neuen Methoden zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität aufgezeigt. Eine davon ist die weitere Entwicklung und Verbreitung fortschrittlicher Arbeitsmethoden auf der Grundlage der vollen Ausnutzung und Verbesserung der Produktions-Verkehrstechnik.

Die Arbeitsmethoden der Aktivisten und Neuerer im Transport bilden für die Entwicklung der Verkehrs Wissenschaft und bei der Verbesserung der Technik und Technologie der Verkehrsbetriebe einen unschätzbaren Beitrag.

Daraus ergibt sich, daß die Genossen in den Fachabteilungen der drei Generaldirektionen, die wissenschaftlichen und ingenieurtechnischen Mitarbeiter im Verkehr mehr als bisher den Verkehrs- und Produktionsablauf studieren, dabei die Anregungen und Erfahrungen der Aktivisten auswerten, um die noch vorhandenen unvollkommenen Produktions- und Verkehrsbedingungen zu verändern.

An den Beispielen des RAW Potsdam, des Bahnbetriebswerkes Dresden-Friedrichstadt, dem Bau des Südaußenringes in Berlin usw. erkennt man, welche entscheidenden Reserven in unseren Betrieben vorhanden sind.

Das RAW Potsdam z. B. hat durch die Initiative der Parteioorganisation, der Aktivisten, Bestarbeiter und der technischen Intelligenz innerhalb des letzten Halbjahres die Produktion der Güterwagenausbesserung im Monat von 119 auf 318 Wagen gesteigert. Diese Leistung konnte nur erreicht werden, durch eine Verbesserung der Produktionstechnik in der Einführung eines Fließ- und Taktverfahrens,

durch eine Verbesserung der Arbeitsorganisation in der Bildung von Brigaden nach dem technologischen Betriebsablauf, sowie des Rentabilitätsprinzips bei Einführung brigadeweiser Abrechnung. Der Stundenaufwand für jeden Wagen konnte somit von 700 Stunden auf 470 Stunden gesenkt werden. Dabei wurden 80 Handwerker frei, die den Schwerpunktbetrieben unserer Wirtschaft zugeführt werden konnten. Durch die Qualifizierung der Arbeiter und die Verbesserung der maschinellen Anlagen wurden die Voraussetzungen geschaffen, im verstärkten Maße neue, technisch begründete Arbeitsnormen zu ermitteln.

Worauf können wir uns in dieser wichtigen Arbeit zur Steigerung der Arbeitsproduktivität noch stützen?

Genosse Gerhard Ziller weist in seinem Referat auf der 6. Tagung des ZK darauf hin:

„Die Partei und alle Werktätigen können sich im Kampf um die ständige Verbesserung der Arbeitsproduktivität auf die reichen Erfahrungen der sowjetischen Arbeiter und Techniker stützen. Das ernsthafte Studium der Erfahrungen der großen sozialistischen Sowjetunion auf diesem Gebiete, die Übernahme und Anwendung dieser Erfahrungen in der Entwicklung der Produktionstechnik, der Organisation der Arbeit und der massenweisen Einführung neuer Arbeitsmethoden in den volkseigenen und ihnen gleichgestellten Betrieben der Deutschen Demokratischen Republik werden uns helfen, die Produktivkräfte in solchem Maße zu entfalten, wie es die erfolgreiche Durchführung des Fünfjahrplanes erfordert.“

Ein Teil unserer technischen und wissenschaftlichen Mitarbeiter im Verkehrswesen versteht noch nicht, bei der Organisierung der schöpferischen Zusammenarbeit, sowie bei der Einführung und Anwendung sowjetischer Arbeitsmethoden, mit den Aktivisten und Neuerern im Transportwesen die erforderliche Initiative zu entwickeln, sie zu unterstützen, Anregungen und Aufträge zur Weiterentwicklung zu übernehmen, um unter allen Arbeitern ein wirkliches Vertrauensverhältnis zu dem Neuen zu entwickeln. In diesem Zusammenhang ein Beispiel wie die sowjetischen Techniker und Wissenschaftler im Verkehrswesen die schöpferische Zusammenarbeit mit den Produktions- und Verkehrsbetrieben im Transport und den Stachanowarbeitern organisieren und entwickeln:

Der Kandidat der technischen Wissenschaften und Dozent des Instituts für Verkehrsingenieure in Rostow am Don, F. G. Jelisseejew, hat einen Vertrag über die sozialistische Zusammenarbeit mit dem Bataisker Eisenbahnausbesserungswerk und der Direktion Nord-Kaukasus abgeschlossen.

In seinen sozialistischen Verpflichtungen hat Genosse Jelisseejew unter anderem die Ausarbeitung eines organisationstechnischen Planes zur Einführung einer industriellen Methode der Wageninstandsetzung und -ausbesserung, die Einführung automatischer Vorrichtungen zwecks Abfertigung der Züge auf dem Bataisker Verschiebeshof, wissenschaftliche Vorträge und Produktionsinstruktionen über die neue Verkehrstechnik, über Wagenwirtschaft und Einsparung von Brennstoff und Material in den technischen Kabinetts der einzelnen Betriebszweige übernommen.

Für den Genossen Jelisseejew ist dieser Eisenbahnknotenpunkt Bataisk nicht nur die experimentelle Basis, auf der er seine wissenschaftliche Forschungsarbeit und Verbesserung der Produktions- und Verkehrstechnik durchführt, sondern durch diese Tätigkeit gewinnt er genaue praktische Erkenntnisse über den laufenden Stand der Entwicklung im Transport, so daß die Einheit von Theorie und Praxis in seiner Arbeit als Dozent gleichzeitig gewährleistet ist.