Voraussetzungen geschaffen, um 10 000-Tonnen-Schiffe für unsere Handelsflotte zu bauen.

Große schöpferische technische und organisatorische Leistungen wurden weiter bei der Rekonstruktion und beim Ausbau der 28 Großbetriebe des Schwermaschinenbaus vollbracht. Von diesen Leistungen möchte ich hier nur eine herausgreifen, und zwar den Bau der großen Schmiedepresse mit 6000 Tonnen Preßdruck in Gröditz. Der Bau dieser Presse stellte unsere Ingenieure und Arbeiter vor komplizierte Aufgaben, die sie mit großen Kenntnissen und großer Initiative gelöst haben. (Beifall.) Die Schmiede, die am 1. April 1954 in Betrieb genommen werden wird, gibt uns die Möglichkeit, alle Großteile für den Energiemaschinenbau (wie Turbinenwellen, Radscheiben, Induktorwellen), für den Bau von Schiffen bis zu 20 000 BRT (wie Schiffswellen, Ruderschäfte, Rudersteven), für die Kohlenindustrie (Großteile für Brikettpressen, Förder- und Abraumgeräte usw.) und für den Maschinenbau (wie Kurbelwellen für große Dieselmotoren, Walzwerkwalzen, Bandagen und Ringe über 2 Meter, Kammwalzen, Säulen für Pressen) selbst herzustellen. Wir können jetzt Rohblöcke im Gewicht von maximal 120 Tonnen verschmieden und daraus Schmiedestücke bis zu einem Maximalgewicht von 80 Tonnen hersteilen.

Es ist jedoch notwendig, auf das ernste Zurückbleiben in einigen Industriezweigen und Betrieben des Maschinenbaus besonders hinzuweisen. Im I. Quartal hat der Maschinenbau seinen Produktionsplan nicht erfüllt. Besonders stark hinter den Aufgaben zurückgeblieben ist die Produktion von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Radschleppern. Der VEB EMW Eisenach erfüllte beispielsweise den Februarplan nur mit 82,3 Prozent, der VEB Audi-Werk Zwickau sogar nur mit 17 Prozent. Der Produktionsplan für Lastkraftwagen wurde im Februar mit 60,3 Prozent erfüllt, wobei insbesondere Horch Zwickau und IFA Hainichen weit unter dem Planziel liegen. Ähnlich sieht es mit der Produktion von Radschleppern in den Werken Nordhausen und Schönebeck aus. Als Hauptmangel ist festzustellen, daß die Betriebe schlecht mit Zulieferungen versorgt werden.

Das Ministerium für Maschinenbau hat nach wie vor verabsäumt, die Produktionsprogramme der Betriebe zeitlich aufeinander abzustimmen und rechtzeitig Maßnahmen zur Überwindung längst bekannter Kapazitätsengpässe zu treffen. Hinzu kommt, daß diese Fragen nicht mit den Belegschaften der Zulieferbetriebe beraten wur-