

denen nur zwei erwähnt werden sollen. Neben der nunmehr möglichen Einhaltung der größtmöglichen Genauigkeit trat eine Verminderung des Ausschusses von 1,5 auf 0,2 Prozent, das heißt um 87 Prozent ein. So konnten bis heute der Volkswirtschaft viele Tausend Kilogramm hochwertigen Spezialgusses zusätzlich erhalten bleiben.

Der Werkzeugverbrauch sank um 82 Prozent. So konnten von Juni bis Dezember 1953 weit mehr als 300 000 DM eingespart werden.

Der Bau dieser 40 Meter langen Anlage für die automatische Taktstraße wurde in einem Zeitraum von acht Monaten beendet. Störungen der Automatik sind bis heute nicht aufgetreten. Die automatische Taktstraße arbeitet absolut sicher.

Bei jeder Automatisierung werden Arbeitskräfte frei. Das führte bei vielen Kollegen zu der falschen Auffassung, daß sie ihren Arbeitsplatz verlieren. Die Grundorganisation der Partei unterließ es, die Leitung der Betriebsparteiorganisation über diese Frage rechtzeitig zu informieren. Eine Folgeerscheinung davon war die ungenügende ideologisch-politische Aufklärung der Werktätigen. Erst das Erkennen der Vorzüge der Automatisierung und der damit verbundenen Entlastung von der schweren körperlichen Arbeit infolge der ständigen politischen und technischen Popularisierung brachte eine Wandlung in der Denkweise. In Produktionsberatungen und anderen Diskussionen wurde von Facharbeitern die Frage gestellt: „Was wird nun mit uns, Hilfsarbeiter oder Straßenkehrer?“ Wir sagten ihnen: „Keines von beiden; denn überall könnt ihr lesen - am Werk Eingang, in der Tagespresse -, daß das Kraftfahrzeugwerk Horch Arbeitskräfte - Dreher, Fräser, Schleifer usw. — sucht. Ihr seht, in unserer Gesellschaftsordnung ist euer Arbeitsplatz gesichert.“ Heute treten unsere Kollegen, besonders bei der Bearbeitung von Werkstücken mit hohem Gewicht, für die weitere Automatisierung unseres Betriebes ein.

Leider mußten wir feststellen, daß das Verständnis und die Unterstützung für die Realisierung unseres Vorhabens seitens des Ministeriums fehlte. Recht eigenartig waren die Stellungnahmen verschiedener Mitarbeiter des ehemaligen Ministeriums für Transportmittel- und Landmaschinenbau. Zum Beispiel vertraten die Kollegen Lemke und Marx den Standpunkt, der im krassen Widerspruch zu den Ausführungen des Genossen Walter Ulbricht über die Entwick-