

hältnis zum Weltniveau. Dabei stellte sich heraus, daß die Fahreigenschaften der AWO 425 nicht mehr dem internationalen Entwicklungsstand entsprechen. In den Thesen wird dazu gesagt: „Diese rückständige Entwicklung wurde durch die in der Deutschen Demokratischen Republik in den vergangenen Jahren ungenügend und unsystematisch geführte Forschungsarbeit über das Fahrverhalten auf guten und schlechten Straßen, über die Steigerung des Haftvermögens der Bereifung, die Untersuchungen der Federungseigenschaften verschiedener Radaufhängungen und die wechselseitigen Einflüsse der Vorder- und Hinterradfederung auf das gesamte Fahrverhalten usw. beschleunigt. Die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit der Sowjetunion und den Ländern der Volksdemokratie wurde in ihrer vollen Bedeutung noch nicht erkannt und deshalb ungenügend ausgenutzt.“

Diese Kritik stimmte viele unserer Arbeiter und Ingenieure, die mit Recht stolz auf ihre Erzeugnisse waren, nachdenklich. Auf der Tagung des Parteiaktivs sprach dazu Genosse Erich Nössler, Schichtleiter. Voller Interesse hatten schon vorher unsere Werk tätigen einen Artikel des ingenieur-technischen Kollektivs der Prager Motorradwerke in unserer Betriebszeitung über die Mechanisierung und Automatisierung studiert. Genosse Nössler schlug vor, einen Brief des VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson Suhl an die Motorradwerke Prag zu schicken, mit der Bitte, mit dem Konstruktionskollektiv beider Werke einen Erfahrungsaustausch zu beginnen. Dieser Vorschlag fand die Zustimmung aller Genossen. Die Parteileitung verpflichtete sich, diesen Erfahrungsaustausch zu organisieren.

Anfang des Jahres begannen wir mit der Produktion der AWO-Sportmaschine, die in ihrer Gesamtkonzeption der Forderung der Direktive zum zweiten Fünfjahrplan und somit dem internationalen Stand entspricht. In den Thesen wird jedoch darauf hingewiesen, daß gegenwärtig die konstruktive Lösung einiger Teile noch verbessert werden muß.

Für die Weiterentwicklung der neuen AWO-Sportmaschine wurden deshalb ganz bestimmte Aufgaben für die Forschung und Entwicklung festgelegt. Noch sind nicht alle Voraussetzungen im Werk geschaffen, um sofort die vielen Vorschläge verwirklichen zu können. Das ist ein Versäumnis unserer Werkleitung, die es ungenügend verstand, die leitenden Kader der technischen Intelligenz auf ihre Verantwortung hinzuweisen, damit sie das große Kollektiv der Konstrukteure und der vielen Mitarbeiter für die Lösung dieser schönen Aufgaben, die wir uns gestellt haben, begeistern und zu noch größerer Initiative anregen.

In den Abteilungsversammlungen, die die Parteigruppen organisierten, um die Thesen mit den Werk tätigen zu diskutieren, stellte die Parteileitung fest, daß ein Teil unserer Konstrukteure und Techniker noch keine klare Vorstellung über die Perspektiven und Entwicklungstendenzen unseres Fahrzeugbaues besaßen, obwohl bereits in den Konstruktionsbüros und Abteilungen konkrete Vorschläge vorlagen. In diesen Konstruktionsbüros führte daraufhin die Parteileitung Aussprachen mit den Konstrukteuren und mit allen Mitarbeitern über den Stand unserer gesamten Fahrzeugindustrie und unserer eigenen Erzeugnisse zum Weltniveau durch. Im Verlaufe dieser Aussprache konnten Genossen der Parteileitung den Angehörigen der technischen Intelligenz Anregungen geben, worin ihr Beitrag bestehen könnte, wenn sie sich an der großen technischen Umwälzung beteiligen wollen. Das half, die Autorität der Parteileitung zu stärken und eine Grundlage für eine enge Zusammenarbeit zu legen.