

beitsplatz bewegt. Der Bagger, der auf einem sechsschienigen Rost mit 6,30 Meter langen Schwellen steht, hat eine Strossenlänge von 650 Metern zu fahren. Die alte Technologie der Umsetzung sah vor, den Rost völlig abzubrecken und das Material mit Dampflockgespann aus dem Drehpunkt über einen Rückstoß in das neue Gleis bzw. in die neue Arbeitsebene einzufahren. Das hätte bedeutet, den Rost vor Kopf aufzubauen, und das ist eine sehr langwierige Arbeit. Die Arbeitsgemeinschaft machte sich Gedanken, wie sie die ganze Sache einfacher und besser als bisher üblich machen könne. Bei den Beratungen gab es nach langem Hin und Her gute Anregungen und neue Erkenntnisse.

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft saßen nicht nur am Tisch im Sitzungszimmer, sie gingen immer wieder an Ort und Stelle, berieten dort den Arbeitsablauf und nahmen auch einige praktische Erprobungen vor. Die Ingenieure errechneten den Vorteil, den der totale Einsatz von Hilfsgeräten bringt; aber die Gleisarbeiter wiesen nach, daß dann trotzdem noch zuviel schwere körperliche Arbeit notwendig sei. Es wurde gerechnet und gegrübelt. Es gab immer wieder Momente, die das ganze Vorhaben nicht zum Zuge kommen lassen wollten. Stück für Stück, wie ein Mosaik, entstand durch die Gespräche und Beratungen der genaue Plan, dem Genosse Hähnel die feste organisatorische Form für seine technische Durchführung gab. Dann ging man wieder auf die Baggerstrosse, demonstrierte den ganzen Vorgang in seinem vorgesehenen Ablauf, erwog noch dieses und jenes und beachtete dabei vor allem, daß sowenig wie möglich körperlich schwere Arbeit erforderlich wird.

Die Idee war gut und mußte sich nun in der Praxis bewähren. Also ging man ohne Aufenthalt ans Werk, die neue Technologie anzuwenden. Es wurde erstens die Baggerböschung durch den Bagger auf etwa 30 Grad stark abgeböschert und 200 m Baggergleis am schwenkenderf'Ende im alten Verfahren abgelascht; zweitens der Bagger in den Drehpunkt gefahren; drittens mit fünf Planier-
raupen der 450 m lange Baggerrost über

die Böschung bis auf den vorgesehenen neuen Platz gezogen. Dabei blieb aber der Rost in dieser Länge mit Anschnellmasten, Fahrdraht usw. voll installiert. Mit der Arbeit wurde um 10 Uhr begonnen, und um 20 Uhr konnte der Bagger schon wieder auf der 450 m langen Strosse seinen ersten Zug vollbaggern. Dann wurden die ersten abgelaschten 200 m Baggerrost über eine in die Böschung geschnittene Rampe abgebaut, das Material mit Planier-
raupen auf die neue Arbeitsebene geschleppt und an dieser Stelle wieder in altgewohnter Weise aufgebaut.

Dieses Arbeitsergebnis der Thränaer sozialistischen Arbeitsgemeinschaft war wirklich eine gelungene Generalprobe.



Die ganze Umsetzung dauerte nur 14 Stunden, und es war keine nennenswerte körperliche Arbeit der Kumpel notwendig gewesen. Die Rechnung des Erfolges der Umsetzung eines Baggerrostes auf diese neue Art geht aber weiter. Der Aufwand war: 125 Schichten, fünf Planier-
raupen und eine Einbuße von 1750 Kubikmetern Abraummassen. Kostenpunkt alles in allem 7250 DM. Nach der ersten Umsetzungsvariante, die dann aber durch die sozialistische Gemeinschaftsarbeit über den Haufen geworfen wurde, hätte der Umbau 67 840 DM gekostet. Sie sah vor: Dauer sechs Tage; je Tag 60 Arbeitskräfte; zwei