

den Stahlwerken und in den anderen Industriezweigen der Wirtschaft zu erfüllen. Wenn wir so arbeiten, dann unterstützen wir den friedlichen ökonomischen Wettstreit zwischen Sozialismus und Kapitalismus.

Nachdem die Genossen die Lage im Fährbetrieb auf Grund ihrer eigenen Kenntnisse konkret einschätzen konnten, kam es zu einer lebhaften und kritischen Diskussion. Den Genossen, die die Auffassung vertraten, die Planaufgaben seien zu hoch, sie könnten nicht geschafft werden, wurde bewiesen, daß bereits 1959 und auch 1960 bei richtigem Einsatz des Materials, mit Hilfe regelmäßiger Produktionsberatungen und öffentlicher Auswertung des sozialistischen Wettbewerbs täglich etwa 23 000 Tonnen Rohbraunkohle gefördert wurden. Die Genossen sahen ihren falschen Standpunkt ein und versprachen ihre Kräfte einzusetzen, damit der Plan wieder geschafft wird.

In dieser Versammlung empfahl die APO-Leitung der Werkleitung, den Gruben- und Fährbetrieb zu einen Betriebsteil zusammenzulegen. Ein erfahrener Wirtschaftsfunktionär sollte zum Leiter dieser Abteilung berufen werden. Außerdem wurde beschlossen, den Tagesplan auf alle drei Schichten aufzuschlüsseln und die Ergebnisse täglich mit der Belegschaft zu kontrollieren, um Mängel in der Arbeitsorganisation schnell beseitigen zu können. Mehrere Genossen aus der Komplexbrigade bekamen den Auftrag, mit den Kumpels zu sprechen, damit sie dafür sorgen, daß die Stillstandszeiten beseitigt und die Arbeitszeit voll ausgenutzt wird. Andere Genossen erhielten den Auftrag, darauf hinzuwirken, daß die Gleise sauber gehalten und die Wagen schnell und gut gefüllt werden. Die Genossen E-Lok-Fahrer sollten darauf achten, daß kein Zug ohne Schlußbeleuchtung fährt, um Unfälle zu vermeiden. Die Genossen der AGL-Leitungen wurden verpflichtet, vor allem die politische Bedeutung des sozialistischen Wettbewerbs zu erläutern, die Ergebnisse zu kontrollieren und sie laufend mit den Kumpels in Produktionsberatungen und Gewerkschaftsversammlungen auszuwerten. Das waren

einige wichtige Schlußfolgerungen, die die APO-Leitung vorschlug und zum Beschluß erhob, um eine gute Planerfüllung zu sichern.

Wenige Tage nach der Mitgliederversammlung begannen die Genossen ihren Auftrag in der täglichen Arbeit mit den Kollegen zu verwirklichen. In der Komplexbrigade führten sie Aussprachen über die mangelhafte Ablösung. Sie erläuterten, daß die vielen Verlustzeiten die Selbstkosten erhöhen und die Planerfüllung hemmen. Diese Arbeitszeitverluste und der Schlendrian liegen aber nicht in ihrem und im Interesse unseres Arbeiter-und-Bauern-Staates. Wenn wir also schneller diese Mängel beseitigen, dann wird der Nutzen für alle Betriebsangehörigen und unseren Staat größer sein. Diese Gespräche regten viele Brigademitglieder zum Nachdenken an. Nach kurzer Zeit nahmen E-Lok-Fahrer und auch Baggerbesetzungen ihre Maschinen und Aggregate in persönliche Pflege. Die Weichensteller fertigten schneller die Züge ab. Die Ablösung erfolgte ohne lange Pause. Die Ausfallstunden konnten gesenkt werden.

Die Genossen in der AGL-Leitung schufen in Gewerkschaftsversammlungen Klarheit, daß der sozialistische Wettbewerb ein wichtiges Mittel ist, um eine gute Planerfüllung zu gewährleisten und die Arbeitsproduktivität weiter zu steigern. Dabei haben sie erklärt, daß gerade durch den sozialistischen Wettbewerb große Reserven für den Aufbau des Sozialismus erschlossen werden können. Auf der anderen Seite wirkt sich das günstig auf die weitere Verbesserung des Lebensstandards der Bevölkerung aus. Jetzt werden auch auf einer Tafel die täglichen Produktionsergebnisse der Grube und der E-Lok-Fahrer angeschrieben. Der Wettbewerb wird monatlich öffentlich ausgewertet und die Besten prämiert.

Durch die Hilfe der Leitung der Grundorganisation sowie mit Hilfe der Mitgliederversammlung konnte die APO-Leitung Fährbetrieb die Aktivität der Parteimitglieder erhöhen. Die Planaufgaben wurden im I. Quartal 1961 erfüllt. Die Genossen arbeiten jetzt verant-