

ziert so: Angenommen, wir sparen von 100 000 DM aus dem Fonds für unproduktive Kosten 50 000 DM ein, dann könnten vielleicht 10 000 DM als materieller Anreiz verwendet werden. Unsere Volkswirtschaft würde noch immer 40 000 DM dabei gewinnen. Aber da müßten die Kranfahrer einen sozialistischen Wettbewerb machen. Im sozialistischen Wettbewerb die Menschen zur sozialistischen Einstellung zur Arbeit erziehen, das ist es doch, was die Partei fordert. Was soll also dieses Buch, in dem Ehrlichkeit und sozialistische Arbeitsmoral „befohlen“ wird. Mit dem Buch wird sich nichts ändern? Es liegt ja auch nicht nur an den Kranfahrern.

Otto Garbe erzählt, wie in der Praxis mit den Waggons umgegangen wird: „Die Oberflächlichkeit beginnt bei uns im Werk schon, wenn Reichsbahn waggons mit Schrott beladen auf unserem Werkgelände ankommen. Die erste Station ist das Wiegen. Der Wiegemeister sitzt in seinem Haus, stellt das Gewicht fest und beguckt den Waggon nur von drei Seiten. Die vierte Seite kann er gar nicht sehen. Stielaugen hat er keine, und um den Waggon herumgehen, das gehört nicht zu seiner Arbeit. Schon kann es passieren, daß ein beschädigter Waggon unkontrolliert passiert. Den Letzten beißen dann die Hunde, und die Schrottkranfahrer, das sind die Letzten. Viele Schrottkranfahrer tragen nichts ins Buch ein, weil sie tatsächlich nicht immer schuld sind und alte Beschädigungen nicht immer sehen. So weiß am Ende keiner, wer den Waggon beschädigt hat. Die Kosten werden nicht weniger, und es gibt Ärger.“

Die Reichsbahn sollte aber auch einmal prüfen, wer außer den Schrottkranfahrern im Stahlwerk noch an diesen Beschädigungen beteiligt ist. Das Werk sollte nur für die Beschädigungen haften, die auf seinem Gelände und durch Verschulden von Werkangehörigen entstehen. Da die Kontrolle ungenügend ist, zahlt das Werk jetzt auch Reparaturkosten für Beschädigungen, die zu Lasten der Reichsbahn oder anderer Stellen gehen müßten.

Im Werk müßten alle in den Wettbewerb einbezogen werden, die etwas mit den Waggons zu tun haben. Jeder muß aufpassen, und jeder muß jedem hel-

fen, das rollende Material schonend zu behandeln. Der Gradmesser für den Erfolg des Wettbewerbes ist die Entwicklung der Reparaturkosten, die Unterbietung der Kennziffern für die unproduktiven Kosten.

Mit diesen Gedanken im Kopf und dem Kranbuch unterm Arm machte sich der Schrottkranfahrer Genosse Otto Garbe auf den Weg zum Betriebsleiter, dem jungen, temperamentvollen, für seine Offenheit bekannten Genossen Hans Heinrich. Dort kam er mit seinen Vorschlägen schlecht an. Das Kranbuch blieb in und der sozialistische Wettbewerb außer Kraft. Das Ergebnis bis heute: Die Reparaturkosten steigen.

## Der Leiter und die „unehrlichen“ Kranfahrer

Den Genossen Hans Heinrich, Leiter des Stahlwerkes II, fragte ich ebenfalls: „Wo liegen deiner Meinung nach die Ursachen für die hohen Reparaturkosten, und was wollt ihr tun, damit es weniger werden?“ Wie aus der Pistole geschossen kommt die Antwort: „Die Kranfahrer sind nicht ehrlich, sie sagen nicht die Wahrheit!“ Ich kann seinen Ärger verstehen. Wöchentlich unterschreibt er die Protokolle über die im Stahlwerk beschädigten Waggons. Das zerrt an den Nerven. Überall im Stahlwerk geht es vorwärts, und nur bei den verflixten Waggons will und will es nicht anders werden. Er ist der Leiter, er muß dafür geradestehen.

Er redet sich in Feuereifer: „Ich habe alle Kranfahrer zu mir geladen. Im Kranbuch waren keine Eintragungen. Ich habe ihnen den Marsch geblasen und ihnen offen ins Gesicht gesagt: Das Buch ist in einem saumäßigen Zustand. So wie das Buch aussieht, so ist eure Arbeit. Ich wollte die Kranfahrer richtig in Wut bringen.“

„Warum gibt es unter den Kranfahrern keinen sozialistischen Wettbewerb? Warum wird nicht der beste Kranfahrer in aller Öffentlichkeit gewürdigt und ausgezeichnet, so wie der beste Schmelzer und das beste Ofenkollektiv?“ wollte ich wissen. „Ich kann saubere Arbeit von jedem Kranfahrer verlangen. Das gehört doch zu seiner Arbeit. Saubere Arbeit brauche ich nicht extra zu prämiieren, das