

Weniger „Regulierwagen“

Lange Zeit bereitete uns im Eisenhüttenkombinat Ost der hohe Anfall an Regulierwagen große Sorgen. Regulierwagen sind solche Waggon, die durch Überladen bzw. falsches Beladen entstehen und von der Reichsbahn für die Beförderung zurückgewiesen werden. Allein im Jahre 1962 sind über 2100 Regulierwagen im EKO entstanden. Diese verursachten eine Erhöhung der Waggonumlaufzeit von 32 000 Stunden und belasteten unser Finanzergebnis mit über 400 000 DM. Im Oktober 1962 „entstanden“ im EKO 310 Regulierwagen, davon allein an der Masselgießmaschine 218 Waggon.

Auf einer Parteiatktivtagung wurde dieser Zustand ernsthaft kritisiert. In der Kommission für Agitation und Propaganda wurde daraufhin festgelegt, alle Bereiche der ideologischen Arbeit, wie das Parteilehrjahr, das Lektorat, die mündliche und schriftliche Agitation, die Betriebszeitung und den Betriebsfunk, die Massenorganisationen, die Planpropaganda und das ideologische Wirken jedes einzelnen Genossen, jedes Partei- und Wirtschaftsfunktionärs auf die Lösung dieser Frage zu orientieren.

Da im Bereich der Masselgießmaschine die meisten Regulierwagen auftraten, führten Betriebsfunktionäre mit einem Genossen aus diesem Bereich, dem Genossen Karl Rüge, eine Aussprache. Sein anfängliches Reagieren zeigte, daß ihm das Problem nicht klar war. Er sagte: „Bezahlt werde ich nach dem Tonnen-durchlauf, den ich abfertige.“ An Hand dieser Äußerung begann in persönlichen Gesprächen die Auseinandersetzung. Und damit begann dem Genossen auch ein Licht aufzugehen.

Auf der Mitgliederversammlung seiner APO Ende November 1962 trug Karl Rüge mit wenigen Worten seine Verpflichtung zum sozialistischen Massenwettbewerb vor: „Ich werde ab sofort in meiner Schicht dafür sorgen, daß keine Regulierwagen mehr anfallen.“ In einem Aufruf, der als Flugblatt veröffentlicht wurde,

sagte Genosse Karl Rüge: „Wir haben die Pflicht, dafür zu sorgen, daß jeder Pfennig in unserer sozialistischen Volkswirtschaft mit höchstem Nutzen angewendet wird.“ Dadurch wurde eine breite Bewegung ausgelöst, die durch die Agitationsmittel und in der Propagandaarbeit aufgegriffen wurde.

In jeder Ausgabe der Betriebszeitung, in den Betriebsfunksendungen und durch die Anwendung aller journalistischen Möglichkeiten wurde über den Kampf zur Beseitigung der Regulierwagen berichtet. Auch die Kabarettgruppe des Eisenbahnbetriebes widmete dem ihr Programm. In den Zirkelabenden des Parteilehrjahres und bei den Vorträgen des Lektorates wurden die ideologischen Probleme, die mit dem Anfall der Regulierwagen im Zusammenhang stehen, weiter geklärt. Im sozialistischen Massenwettbewerb wurde in den betreffenden Bereichen die Beseitigung der Regulierwagen in den Mittelpunkt gestellt. Dabei spielten Tafeln für die öffentliche Führung des Wettbewerbs, die öffentliche Vorstellung der Besten und die Prämierung eine große Rolle.

Die Betriebsparteileitung und auch der Werkdirektor berieten wiederholt mit Genossen, Aktivisten und Bestarbeitern aus dem Transportbereich über die Verbesserung der Arbeit.

All diese Anstrengungen hatten zum Ergebnis, daß wir im April 1963 im Eisenhüttenkombinat insgesamt 36 Regulierwagen hatten, davon drei an der Masselgießmaschine. Das sind etwa 10 Prozent des Regulierwagenanfalls vom Oktober 1962. An diesem Beispiel zeigt sich, wie sich die ideologische Arbeit in produktiven Ergebnissen auswirkt. Karl Rüge, der anfangs das Problem nicht verstand, ist heute stolz auf seine Arbeit und auf sein Beispiel, das er gab.

Günter Hamann
Stellvertreter des Sekretärs der BPO
im Eisenhüttenkombinat Ost