

der Transport- und Umschlagsprozesse für den ganzen Bau- und Montageprozeß. Schließlich hängt der Fortgang der Bauarbeiten davon ab, ob die benötigten Materialien zur erforderlichen Zeit am Bauobjekt bereitstehen. Hier liegt die große Verantwortung des Transportkollektivs, aber auch jedes einzelnen. Jedes betriebsegoistische Denken muß dem volkswirtschaftlichen Denken weichen. Der Plan des Kraftverkehrsbetriebes ist erst dann erfüllt, wenn auch die Inbetriebnahme des Kaltwalzwerkes unter Produktionsbedingungen gesichert ist.

Von den staatlichen Leitern forderte die Parteileitung, eine exakte Kontrolle darüber auszuüben, daß die erforderlichen Transportleistungen entsprechend dem Netzwerk mit dem geringsten Aufwand vollbracht werden und daß sie in ihren Kollektiven über alle auftretenden Probleme offen mit den Werktätigen sprechen und sich mit ihnen beraten. Dabei dachte die Parteileitung nicht nur an Fragen, die sich aus dem Produktionsprozeß ergeben, sondern auch an solche, die den einzelnen rein persönlich betreffen. Das ständige Einwirken auf die leitenden Kader führte schließlich dazu, daß sich z. B. die Meister auch nach der Arbeitszeit mit den Werktätigen beschäftigten und auf ihre Freizeitgestaltung Einfluß nahmen.

Parteikräfte neu formiert

Um die Genossen für eine wirkungsvolle politische-ideologische Arbeit mit den Werktätigen vorzubereiten, beschloß die Parteileitung des VEB Kraftverkehr Eisenhüttenstadt, in den neuen Bereichen des Hauptauftragnehmers Transport eine APO zu bilden. Diese APO wurde entsprechend der Struktur der Bereiche Um-schlag, Schwerlast und Güterverkehr in acht

Parteigruppen gegliedert. Um von vornherein eine systematische Parteiarbeit zu sichern, sorgte die Parteileitung dafür, daß die besten Genossen der Grundorganisation in diesen neuen Bereich der HAN Transport tätig sind.

Obwohl sich infolge der unterschiedlichen Einsatzbedingungen und -Zeiten der Genossen Schwierigkeiten in der Durchführung von Versammlungen ergaben, war die Leitung der APO bestrebt, die Mitgliederversammlungen regelmäßig durchzuführen, um eine zielstrebige politische Massenarbeit zu gewährleisten.

Die Effektivität der Parteiarbeit wäre noch weit höher gewesen, wenn es eine einheitliche, komplexe Planung und Leitung der Parteiarbeit durch die Parteileitung der Großbaustelle unter Einbeziehung der APO aller HAN gegeben hätte. Ein Mangel bestand gerade darin, daß die Zusammenarbeit der APO-Leitung des Kraftverkehrs mit der Parteileitung der Großbaustelle nur spontan und zu besonderen Schwerpunkten erfolgte. Eine Teilnahme des APO-Sekretärs des Kraftverkehrs an den Leitungssitzungen der Parteileitung der Großbaustelle hätte ihn in die Lage versetzt, sich ambahrende Probleme zeitiger zu erkennen und schneller darauf zu reagieren. So hätten manche Stoßaktionen vermieden werden können.

Der Komplexwettbewerb

Der Komplexwettbewerb auf der Großbaustelle hat wesentlich dazu beigetragen, den Staatstermin für den Anlauf des Werkes unter produktionsmäßigen Bedingungen zu erfüllen. Planmäßig und systematisch nahm die Gewerkschaftsleitung der Großbaustelle die Auswertung des Wettbewerbs vor. An diesen Auswertungen nahmen alle beteiligten Betriebe durch ihre in die Wettbewerbskommission gewählten

Sozialistische Arbeitsgemeinschaften sind Schrittmacher des Neuen

Diese sozialistische Arbeitsgemeinschaft im VEB Spezialfahrzeugwerk Berlin entwickelte in nur neun Monaten — zwei Monate vor dem gestellten Termin — eine hydraulische Ladebordwand für den Lkw W 50. Diese Neuentwicklung bedeutet eine große Erleichterung im Transportwesen des Lebensmittelgroßhandels beim Transport von Rollencontainern. Die Transportleistung des W 50 steigt auf 250 Prozent und die Transportkosten sinken entsprechend. Noch im Jahre 1968 rüstet das Spezialfahrzeugwerk 170 Lkw mit der Neuentwicklung aus. Die sozialistische Arbeitsgemeinschaft hat sich nach Abschluß des Projektes weiteren Neu- und Weiterentwicklungen zugewandt.